



**UFRJ**  
Universidade Federal do Rio de Janeiro

**VIAS URBANAS - VIDAS HUMANAS**  
**TIPOLOGIA, MORFOLOGIA E SOCIEDADE**  
ESTUDO DE CASO: A RUA 1º DE MARÇO

**FREDERICO P. A. MAZZIOTTI**

NOVEMBRO 2007

---

**Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO - PROURB**

**VIAS URBANAS - VIDAS HUMANAS**  
**TIPOLOGIA, MORFOLOGIA E SOCIEDADE**  
**ESTUDO DE CASO: A RUA 1º DE MARÇO**

**FREDERICO PEREIRA ATHAI MAZZIOTTI**

Dissertação de Mestrado  
apresentada ao Programa de Pós-  
graduação em Urbanismo,  
Faculdade de Arquitetura da  
Universidade Federal do Rio de  
Janeiro, como parte dos requisitos  
necessários à obtenção do título de  
Mestre em Urbanismo.

Orientador: Dr. ROBERTO SEGRE

RIO DE JANEIRO  
NOVEMBRO DE 2007

**VIAS URBANAS - VIDAS HUMANAS**  
**TIPOLOGIA, MORFOLOGIA E SOCIEDADE**  
**ESTUDO DE CASO: A RUA 1º DE MARÇO**

**FREDERICO PEREIRA ATHAI MAZZIOTTI**

ORIENTADOR: Dr. ROBERTO SEGRE

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos à obtenção do título de Mestre em Urbanismo.

Aprovada por:

---

Presidente Dr. ROBERTO SEGRE

---

Dr. JOSÉ RIPPER KÓS

---

Dra. MARIA JULIETA NUNES DE SOUZA

RIO DE JANEIRO  
NOVEMBRO 2007

Mazziotti, Frederico Pereira Athai.

Vias Urbanas - Vidas Humanas: Tipologia, Morfologia e Sociedade. Estudo de Caso: A Rua 1º de Março / Frederico Pereira Athai Mazziotti. - Rio de Janeiro: UFRJ / PROURB, 2007.

Xi, 276f.: il.; 31 cm.

Orientador: Roberto Segre

Dissertação (mestrado) - UFRJ / PROURB / Programa de Pós-graduação em Urbanismo, 2007.

Referências Bibliográficas: f. 273-276

1- Ruas, Tecidos e Malhas Urbanas: Uma Introdução Histórica. 2- As Ruas e Suas Configurações Tipológicas. 3- Sistema Viário do Rio de Janeiro. 4- Da Rua da Misericórdia a Rua 1º de Março. 5- Interpretação Morfológica e Funcional da Rua 1º de Março - Plantas. 6- Sociomorfologia. 7- Dia e Prognóstico. 8- Consideração Final. I- Segre, Roberto. II- Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-graduação em Urbanismo, PROURB. III- Vias Urbanas - Vidas Humanas: Tipologia, Morfologia e Sociedade. Estudo de Caso: A Rua 1º de Março.

**A minha esposa Shaline, meu filho  
Davi, e aos sonhos que alimentam  
nossa alma e nos fazem caminhar.**

**Agradecimentos:**

**Ao Dr. Roberto Segre pela sempre atenciosa e oportuna  
condução do trabalho.**

**Aos integrantes da banca examinadora, Dr. José R. Kós  
e Dra. Maria Julieta Nunes de Souza por aceitarem  
gentilmente participar da finalização deste trabalho e, a  
todos aqueles que direta ou indiretamente contribuíram  
para a construção deste corpo.**

**RESUMO**  
**VIAS URBANAS - VIDAS HUMANAS**  
**TIPOLOGIA, MORFOLOGIA E SOCIEDADE**  
**ESTUDO DE CASO: RUA 1º DE MARÇO**

FREDERICO PEREIRA ATHAI MAZZIOTTI  
Orientador: Dr. ROBERTO SEGRE

Apresenta-se neste corpo um trabalho que aborda as ruas como tema principal, observando suas formas, tipos, configurações, estruturas, equipamentos e o passivo histórico que condicionou sua atual imagem.

No primeiro capítulo, apresentam-se as ruas, os tecidos e as malhas decorrentes dos arruamentos, priorizando a evolução histórica destes canais de fluxo desde a antiguidade até os dias contemporâneos. Um passeio no tempo de extrema relevância para o entendimento da atualidade. No capítulo seguinte, demonstram-se suas configurações tipológicas, categorizando-as em becos e vielas, ruas estreitas, médias, largas, muito largas, expressas e ruas de água - canais. Para tal utilizou-se de exemplos das cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo, ilustrando o capítulo com desenhos em planta e seção que ilustram as categorias ensaiadas e Amsterdã e Veneza para a categoria cânais.

Mais adiante aborda-se o sistema viário do Rio de Janeiro, apresentando-se a evolução da malha viária e conseqüentemente dos quarteirões da cidade. É um capítulo que valoriza a transformação histórica da cidade de São Sebastião uma vez que trata o tema desde o século XVI até a atualidade. No capítulo quatro, aborda-se o objeto pontual escolhido para estudo. No caso a Rua 1º de Março. Trata-se o objeto desde a formação do antigo vilarejo, ainda no século XVI, uma vez que Caminho Manoel de Brito, trilha primitiva que deu origem a Rua Direita e já no limiar dos séculos XIX e XX a Rua 1º de Março, já figura nos mapas mais antigos do Rio de Janeiro. Neste item, ainda aborda-se a composição da sociedade carioca.

No item cinco, produz-se a interpretação da Rua 1º de Março na atualidade, valendo-se de dados colhidos no local e em órgãos administrativos municipais. Apresenta-se o capítulo em pranchas cujos conteúdos vão desde os limites, contratos, tensões, continuidades, vegetação, monumentos, marcos, fluxos, turnos, pavimentos e conexões dentre outras categorias, até a abordagem da transformação dos usos, funções, fachadas, destinos e planos.

No item seguinte, interpreta-se a 1º de Março sob a ótica da sociomorfologia. Categoria de análise que aborda a transformação da estrutura física e da sociedade carioca simultaneamente. Neste item, prioriza-se os estudos sociais e apresenta-se as transformações do contexto social, valorizando-se os acontecimentos ocorridos no século XIX.

Concluindo, no capítulo sete, faz-se um diagnóstico e um prognóstico da Rua 1º de Março, considerando as transformações ocorridas no local, à situação atual e inferindo-se um destino que pode seguir em duas direções dependendo do tratamento que se dê ao local.

Finalizando, no item oito, faz-se um ensaio que contempla as ruas e canções que as abordam de alguma forma. É uma consideração final, em que o autor vale-se de expressões extraídas de composições, devidamente citadas, inserindo-as no corpo do texto de forma harmônica e integrada compondo desta maneira, uma redação que objetiva promover a imagem da inter-relação entre as ruas da cidade e a música. É um instante de abstração que tenta produzir um artigo que contempla as ruas a partir de canções pertinentes.

RIO DE JANEIRO  
NOVEMBRO DE 2007

**ABSTRACT**  
**URBAN WAYS - HUMAN LIVES**  
**TYPOLGY, MORPHOLOGY AND SOCIETY**  
**CASE STUDY: 1° DE MARÇO STREET**

We present herein a research which approaches streets as its main theme, observing its forms, types, configurations, structures, equipment and the passive history that conditioned its current image.

In the first chapter, we present the streets, the tissues and meshes elapsing from street layouts, prioritizing the historic evolution of these flux channels since antiquity until the contemporary days. A stroll in time of extreme relevance for the understanding of today. In the following chapter, we demonstrate its typological configurations, categorizing them in alleys and lanes, narrow streets, average, large, very large, express ways and waterways - channels. For such we used as examples the cities of Rio de Janeiro and São Paulo, illustrating the chapter with drawings in plant and section that illustrate the rehearsed categories and Amsterdam and Venice for the channel categories.

Further ahead we approach the roadway system from Rio de Janeiro, presenting the evolution of its roadways and consequently the blocks of the city. It is a chapter that values the historic transformation of the city of São Sebastião since it deals with the theme from the XVI century until today. In the fourth chapter, we approach the key object chosen for study. In question, *Rua 1° de Março*. We analyze the object since the formation of the old village, still in the XVI century, considering that *Caminho Manoel de Brito*, once a primitive trail that gave origin to *Rua Direita* and on the threshold of the XIX and XX centuries to *Rua 1° Março*, is already present on the most ancient maps of Rio de Janeiro. In this item, we also approach the society of Rio de Janeiro.

In the fifth item, we produce an interpretation of *Rua 1° de Março* nowadays, making use of the data collected in the premises and in municipal administrative agencies. This chapter is presented in tables which contain limits, contrasts, tensions, continuities, vegetation, monuments, landmarks, flux, shifts, surfaces and connections among other categories, up to the approach of the transformation of the uses, functions, façades, destinies and plans.

In the following item we interpret *Rua 1° de Março* under the view of sociomorphology. A category analysis that approaches the transformation of the physical structure and of Rio de Janeiro's society simultaneously. In this item, we prioritize the social studies and present the transformation of the social context, emphasizing the happenings of the XIX century.

In conclusion, in item seven, we present a diagnosis and prognosis of *Rua 1° de Março*, considering the transformations occurred in the place, to the current situation and inferring a destiny that may follow two directions depending on the treatment given to the place.

Lastly, in item eight, we present an essay that contemplates the streets and songs that somehow approach them. It is a final consideration, in which the author makes use of the expressions extracted from compositions, rightly quoted, inserting them in the body of the text in a harmonic and integrated way, composing this way a writing that aims at promoting the image of inter-relation among the streets of the city and music. It is a moment of abstraction which tries to produce an essay that contemplates the streets departing from pertinent songs.

RIO DE JANEIRO  
NOVEMBER 2007

## **SUMÁRIO**

### **INTRODUÇÃO**

### **RELEVÂNCIA E JUSTIFICATIVA DO TEMA**

### **OBJETIVO**

### **METODOLOGIA E MÉTODOS**

*1 - HIPÓTESE*

*2 - METODOLOGIA*

*3 - MÉTODOS DE ANÁLISE*

*3.1 - ANÁLISE HISTÓRICO*

*3.2 - ANÁLISE MORFOLÓGICO*

*3.3 - ANÁLISE FUNCIONAL*

*3.4 - ANÁLISE SOCIOMORFOLÓGICO*

### **1 - RUAS, TECIDOS E MALHAS URBANAS: UMA INTRODUÇÃO HISTÓRICA**

*1.1 - A ANTIGUIDADE*

*1.2 - IDADE MÉDIA E RENASCIMENTO*

*1.2.1 - CIDADES DA AMÉRICA NO SÉCULO XV*

*1.3 - DO BARROCO AOS SÉCULOS XIX E XX*

*1.4 - CONCLUSÃO*

### **2 - AS RUAS E SUAS CONFIGURAÇÕES TIPOLÓGICAS**

*2.1 - BECOS E VIELAS*

*2.2 - RUAS ESTREITAS*

*2.3 - RUAS MÉDIAS*

*2.4 - RUAS LARGAS*

*2.4.1 - RUAS MUITO LARGAS*

*2.5 - VIAS EXPRESSAS*

*2.6 - RUAS DE ÁGUA: CANAIS*

*2.7 - MALHAS URBANAS: TECIDOS CONFECCIONADOS POR RUAS*

2.8 - CONCLUSÃO

### **3 - SISTEMA VIÁRIO DO RIO DE JANEIRO**

3.1 - DE 1565 AO SÉCULO XVIII

3.2 - SÉCULO XVIII

3.3 - SÉCULO XIX

3.4 - SÉCULO XX

3.5 - CONCLUSÃO

### **4 - DA RUA DA MISERICÓRDIA A RUA 1º DE MARÇO**

4.1 - OS ÍCONES DA RUA

4.1.1 - PALÁCIO TIRADENTES

4.1.2 - IGREJA DE SÃO JOSÉ

4.1.3 - CONVENTO DO CARMO

4.1.4 - PAÇO IMPERIAL

4.1.5 - IGREJA DA ORDEM TERCEIRA DO CARMO

4.1.6 - IGREJA DE NOSSA SENHORA DO MONTE DO CARMO

4.1.7 - IGREJA DE SANTA CRUZ DO MILITARES

4.1.8 - IGREJA DA CANDELÁRIA

4.1.9 - LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

4.2 - A COMPOSIÇÃO DA SOCIEDADE NA CIDADE DE SÃO SEBASTIÃO

4.3 - CONCLUSÃO

### **5 - INTERPRETAÇÃO FUNCIONAL E MORFOLÓGICA DA RUA 1º DE MARÇO - PLANTAS.**

### **6 - SOCIOMORFOLOGIA**

6.1 - INTRODUÇÃO

6.2 - DA SOCIEDADE COLONIAL À SOCIEDADE IMPERIAL

6.3 - A SOCIEDADE IMPERIAL

6.4 - A CONSOLIDAÇÃO DA SOCIEDADE CORTESÃ

6.5 - NO LIMAR DO NOVO SÉCULO

6.6 - O CASO DA RUA 1º DE MARÇO

6.7 - OS GRUPOS SOCIAIS DA RUA 1º DE MARÇO

6.8 - PRANCHAS

6.9 - CONCLUSÃO

**7 - DIA E PROGNÓSTICO**

7.1 - DIAGNÓSTICO

7.2 - PROGNÓSTICO

**8 - CONSIDERAÇÃO FINAL**

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

## **INTRODUÇÃO**

A discussão a respeito dos espaços públicos de uma cidade vem ganhando força e notoriedade dentro do campo acadêmico do urbanismo, atraindo o interesse e a atenção dos estudiosos que procuram observar, entender e propor soluções, para que os meios urbanos contemporâneos evoluam e se tornem mais adequados, justos, controlados e democráticos. Enfim, um lugar melhor para se viver, uma vez que a maior parcela da população mundial já reside e certamente continuará a residir em cidades.

A proposta que se apresenta nestas páginas está voltada para a observação e compreensão dos espaços públicos, mais especificamente, das ruas das cidades. Estes locais de passagem e de residência, de trabalho e de descanso, de alegrias e de tristezas, de ver e de serem vistos, de sucesso e fracassos. Canais que servem de leito para o cotidiano dos homens. Estes espaços merecem ser analisados com mais atenção, pois as suas influências na dinâmica urbana e no comportamento daqueles que as utilizam para desenvolverem as atividades normais do dia-a-dia é indiscutível.

Dentro da rede delineada pelo conjunto de ruas podem-se identificar quase todos os tipos de atividades que são realizadas pela sociedade: o comércio, uma das mais antigas atividades da civilização, a moradia ainda mais antiga, a engenharia com o domínio das técnicas construtivas estruturando as obras necessárias, a arquitetura e a forma urbana resultante a promover a beleza, a vitalidade e a melhor qualidade ambiental do espaço. Indo além, o direito, a medicina, a administração e inúmeras outras disciplinas que certamente poderiam ser citadas aqui. Estes espaços que conduzem o fluxo devem ser estudados e compreendidos objetivando uma análise do seu conteúdo físico-social.

O trabalho pretendido emerge desta forma da observação morfo-sociológica das ruas determinadas dentro de um contexto urbano, objetivando a resposta de algumas questões que poderão contribuir para prática e aplicações dos conhecimentos urbanísticos.

**RELEVÂNCIA E JUSTIFICATIVA DO TEMA**

Muito se escreve sobre os espaços públicos, sobre praças e os monumentos de uma cidade. Disserta-se sobre, e como os espaços citadinos são ou deveriam ser. No entanto, fala-se pouco sobre a natureza específica das ruas, dos seus condicionantes e condicionados e a respeito delas como um fator de vida nas cidades. Interpretar uma rua não é algo tão simples e direto quanto pronunciar o monossílabo "rua". Um pequeno fragmento que não pode representar a profundidade e o sentido de um espaço que recebe em seu plano, inúmeras relações estruturantes da dinâmica urbana. Relações tão incríveis que não podem ser resumidas em três letras.

Por este trabalho, pretende-se compreender o significado arquitetônico e urbanístico das ruas. O seu valor morfológico, seus usos, funções e destinos físico-sociais na linha temporal, estabelecendo um método de observação das diferentes formas urbanas encontradas.

Vista anterior da Igreja de Sto Antônio -  
rua nova X rua velha



Tijuca  
Rua Conde de  
Bonfim

Rua Prof. Valadares - Grajaú



Rua Engenheiro Richard –  
Grajaú – Habitação e  
múltiplo uso.

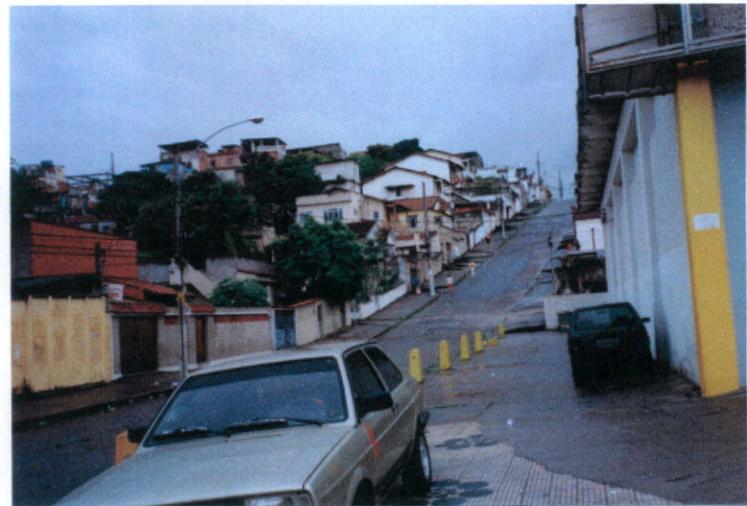
Avenida Nossa Senhora  
de Copacabana –  
Copacabana – Habitação,  
comércio e múltiplos  
Usos.





Rua Senador Vergueiro –  
Flamengo – Habitação e múltiplos  
usos

Rua Mano Décio da Viola – Entorno da  
Avenida Edgar Romero, tronco principal do  
bairro de Madureira – Rua habitação – Lazer  
dos moradores e segurança para crianças que  
utilizam o plano da rua para diversão.



Estas questões e muitas outras permeiam os pensamentos, quando se  
pensa nestes espaços de vivência coletiva.

Dentre os livros encontrados sobre o tema deste trabalho, destaca-se o  
livro “A Alma Encantadora das Ruas”, escrito em 1908 pelo cronista  
apaixonado pelo Rio de Janeiro, João do Rio. É um livro em crônica, em que o  
autor descreve com paixão e bom humor todo seu encanto pelas ruas e pelos  
atores da cidade de São Sebastião, não se esquecendo de citar Paris, Amsterdã,  
Buenos Aires e São Luis do Maranhão dentre outras.

Este livro escrito à luz da modernidade que se anunciava no início do  
século XX, revela a cidade multifacetada e efervescente que era o Rio de Janeiro  
no começo do período moderno. Observando as novas relações sociais, a  
essência da identidade carioca, a capacidade de criar soluções de sobrevivência  
do povo local e a riqueza do imaginário social, João do Rio descreve a mistura  
que consubstancia uma das mais impressionantes riquezas do povo brasileiro:  
a versatilidade.

O título remete ao livro do escritor nicaraguense, Enrique Gómez Carrillo, "El Alma Encantadora de Paris" (1902), porém sua temática está mais próxima de "Lês Petites Choses de Paris" (1888) de Jean de Paris, pseudônimo do jornalista do *Lê Figaro* Napoléon-Andrien Marx, e de "Paris Inconnu" (1878) de Alexandre Privat D'Anglemont. Apesar das referências bibliográficas, "A Alma Encantadora das Ruas" é uma obra bem carioca, um clássico da literatura, enquanto que seus congêneres estrangeiros caíram no esquecimento, sobretudo nos seus países de origem (Feranet 21).

João declara que as ruas têm alma, têm fogo e chuva, têm poesia e romantismo, comédia e tragédia, a vida e a morte das cidades. São organismos vivos a receber as atividades de uma sociedade. E seguindo, o autor exclama logo nas primeiras páginas:

*"Assim como o homem, a rua tem alma. Algumas dão para malandras, outras para austeras; umas são pretensiosas outras riem aos transeuntes e o destino nos conduz como conduz o homem, misteriosamente, fazendo-as nascer sob uma estrela ou sob um signo do mal. Oh! Sim, as ruas têm alma! Há ruas honestas, ruas ambíguas, ruas nobres, delicadas, trágicas, depravadas, puras, infames, ruas sem histórias, ruas tão velhas que bastam para contar a evolução de uma cidade inteira, ruas guerreiras, revoltosas, medrosas, spleenéticas, snobs, ruas aristocráticas, ruas amorosas, ruas covardes, que ficam sem pinga de sangue".<sup>1</sup>*

Deve-se procurar compreender e relatar os episódios percebíveis nas ruas. No mais público dos espaços públicos. Redes que levam e trazem não só notícias de um povo, mas e o próprio povo. Palco de policiais que tentam manter a lei e a ordem, prostitutas e malandros que burlam os bons costumes ao espalharem a devassa e a perversão nos ambientes da urbs. Palanque de políticos que discursam prometendo ao povo tudo que não farão quando atingirem o poder. Oficina dos administradores, bem e mal intencionados a se preocuparem com a cidade e também com seus bolsos. Jardins de crianças a descobrirem a bela liberdade do ir e vir sozinhas, respirando o ar da aventura. Escuro dos jovens a namorar e a descobrir como a juventude pode ser mágica. E também, vertente daqueles a contemplarem o que já ficou para trás e o que está por vir. Logo a contemplação dos senhores e das senhoras, saudosos de um belo passado ainda que este esteja repleto de vitórias ou derrotas. Confecciona-se, assim, no seio de uma cidade, a rua do bem e do mal, a rua da alegria. A popular rua da amargura.

---

<sup>1</sup> João do Rio: A Alma Encantadora das Ruas. Pág. 04.

Entender a psicologia da rua pode ser um caminho para se compreender a psicologia urbana e a ecologia humana, sendo estas matérias fundamentais para a compreensão do espaço da cidade. Acredita-se que esta análise não deva se restringir às questões físicas do ambiente citadino, deve estender-se além das questões morfológicas e da configuração da rua até a consideração breve das questões sociais que a envolvem.

Para esta questão, cita-se uma segunda passagem do livro acima referido.

*“Para compreender a psicologia das ruas não basta gozar as delícias como se goza o calor do sol ou o lirismo do luar. É preciso ter espírito vagabundo, cheio de curiosidades malsãs, e os nervos com um perpétuo desejo incompreensível, é preciso àquele que chamamos “flâneur” e praticar o mais interessante dos esportes – a arte de flunar. (...) Aí está o verbo universal sem entrada nos dicionários, que não pertence a nenhuma língua”.<sup>2</sup>*

Mas o que seria este novo verbo aqui acrescentado? Segundo a descrição encontrada no livro, flunar pode ser entendido como o vagar de um observador que contem o vírus da observação ligado ao da vadiagem. Flunar é sair por aí, de manhã, de dia ou à noite, admirar os movimentos das esquinas, das praças e das aglomerações.

É contemplar um espetáculo de artistas de rua e apreciar um muro grafitado por anônimos, após sair de uma exposição de Picasso ou outro mestre. É tomar um café no centro histórico e perceber como os comerciantes conduzem suas relações com os clientes. É ver um engravatado a pechinchar no camelô, é ver se as obras da prefeitura estão a melhorar ou a piorar a estrutura urbana e a vida do povo. É estar na rua quando o povo se levanta e vai para as ruas questionando, reivindicando e cobrando mudanças na sociedade democrática. Enfim estar nas ruas, é estar presenciando, vivenciando e participando do que acontece e como acontece. É deixar que a alma da rua se confunda com a sua própria alma. É entrar no espírito rua e permitir que este entre em nós.

Conclui-se esta parte do texto com uma afirmação formulada pelo filósofo grego Aristóteles:

*“As cidades devem ser construídas de modo a proteger seus habitantes e ao mesmo tempo fazê-los felizes”.<sup>3</sup>*

---

<sup>2</sup> João do Rio: A Alma Encantadora das Ruas. Pág. 02.

<sup>3</sup> In, Giedion, Sigfried: Espaço, Tempo e Arquitetura. Pág. 802.

**OBJETIVO**

Este trabalho não pretende apenas delinear as especificidades espaciais das ruas. O estudo que se defende, irá mais além, tentando desenvolver um estudo que possibilite a compreensão do significado dos arruamentos no espaço público, através de uma análise que integre o espaço-tempo-sociedade expresso numa leitura dialética do significado resultante destas três componentes.

Sigfried Giedion abre a parte VI de seu livro "Espaço, Tempo e Arquitetura" defendendo a pertinência destas questões:

*"As influências sociais, econômicas e funcionais desempenham um papel vital em todas as atividades humanas, das ciências às artes. Mas existem ainda outros fatores que devem ser levados em consideração – nossos sentimentos e emoções. Apesar de comumente descartados como triviais, o efeito que esses fatores exercem sobre as ações dos homens é imenso."*<sup>1</sup>

As questões que envolvem as influências do espaço construído sobre as pessoas, tornam-se, desta forma, relevantes para a compreensão do espaço urbano. Também a isto este trabalho se propõe: identificar e demonstrar os conteúdos, objetivos e subjetivos das ruas como espaços de vivência e de construção da sociedade.

Partir-se-á da apresentação das ruas, tecidos e malhas urbanas, priorizando-se a evolução histórica destes canais de fluxo desde a antiguidade até os dias atuais. Um passeio no tempo de extrema relevância para o entendimento da atualidade. No capítulo seguinte, apresentam-se as configurações tipológicas, categorizando-as em becos e vielas, ruas estreitas, médias, largas, muito largas, expressas e canais de água. Para tal valeu-se de exemplos das cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo, ilustrando o capítulo com desenhos em planta e seção que ilustram as categorias ensaiadas. E ainda, Amsterdã e Veneza para a categoria, canais de água, objetivando-se proporcionar a demonstração das formas e naturezas distinta em que podem ser encontradas as vias públicas. Fundamental, para se visualizar como e porque o são de determinada maneira.

Mais adiante, abordar-se-á o sistema viário do Rio de Janeiro, apresentando-se a evolução da malha viária e conseqüentemente dos quarteirões da cidade. É um capítulo que valorizará a transformação histórica da cidade de São Sebastião uma vez que trata o tema desde o século XVI até a atualidade. No capítulo quatro, aborda-se o objeto pontual escolhido para observação. No caso a Rua 1º de Março. Trata-se este recorte desde a formação do antigo vilarejo, ainda no século XVI, uma vez que Caminho Manoel de Brito, trilha primitiva que deu origem a Rua Direita e já no limiar

---

<sup>1</sup> Giedion, Sigfried: Espaço, Tempo e Arquitetura. Pág. 459.

dos séculos XIX com o XX, Rua 1º de Março, que figura até hoje nos mapas do Rio de Janeiro. Neste item, ainda se contemplará a composição da sociedade carioca exprimindo seus valores e as questões pertinentes a sua transformação. É fundamental esta abordagem macro da cidade do Rio de Janeiro, para que se possa atingir com maior precisão a abordagem da Rua 1º de Março que virá especificamente no item a seguir. Indo além, é imprescindível a compreensão do todo para que possa se chegar com precisão à parte específica.

Continuando, no item a seguir, será apresentada a interpretação da Rua 1º de Março na atualidade, valendo-se de dados colhidos no local e em órgão administrativos municipais. Apresentar-se-á o capítulo em pranchas cujos conteúdos vão desde os contratos, tensões, continuidades, vegetação, monumentos, marcos, limites, fluxos, turnos, pavimentos e conexões dentre outras categorias, até a abordagem da transformação dos usos, funções, fachadas, destinos e planos atuais e históricos. Neste item o objetivo é analisar o recorte pontual, desenvolvendo-se uma análise sobre ele. Imperativo, a escolha de um espaço que esteja vinculado ao local de desenvolvimento dos trabalhos, uma vez, que todo estudo teórico deverá ser canalizado a algo que esteja acessível.

Seguindo, se interpretará o Rio de Janeiro imperial e pré-republicano sob a ótica da sociomorfologia. Categoria de análise que aborda a transformação da estrutura física e da sociedade carioca no tempo. Neste item, se priorizará os estudos sociais, apresentando as transformações do contexto social e valorizando-se os acontecimentos ocorridos no século XIX e início do século XX, que consolidaram um momento de transformações substanciais do contexto carioca e brasileiro. Objetiva-se desta forma, a "costura" entre as transformações físicas e sociais, não obstante os contextos que balizaram estas transformações. Buscar-se-á aqui, entender o porquê das transformações urbanas, uma vez, que toda reação é correspondente a uma ação.

Concluindo-se, no capítulo sete, faz-se um diagnóstico e um prognóstico da Rua 1º de Março, considerando as transformações ocorridas no local, à sua situação atual e inferindo-se um destino que poderá seguir em duas direções dependendo das diretrizes que se dê ao local. Este item objetiva uma conclusão dos seus destinos a partir da interpretação do objeto analisado, sugerindo os caminhos que este pode seguir.

Finalizando, no item oito, faz-se um ensaio que contempla a interface entre as ruas e as canções que as abordam de alguma forma. É uma consideração final, em que o autor vale-se de expressões extraídas de composições, devidamente citadas, inserindo-as no corpo do texto de forma harmônica e integrada compondo desta maneira, uma redação que objetiva a inter-relação entre ruas e músicas. É uma conclusão informal que consolida o

instante em que a teoria formal se "*mixa*" com sentimentos e inspirações deviantes e informais. É um momento em que o que importa é a inspiração sentimental e criativa típica dos arquitetos e urbanistas.

**METODOLOGIA E MÉTODOS**

A idéia de ciência, ao menos a que se está acostumado, refere-se a uma visão tradicional encontrada na mídia não especializada ou em declarações públicas de autoridade em respeito às supostas virtudes da ciência.

A visão tradicional de ciência envolve premissas que tendem a ser aceitas sem questionamentos. As ações humanas são por base incidental ao caráter objetivo do mundo externo. Logo, o conhecimento é determinado pelas características estruturais do mundo físico. Desta forma, fazer ciência significa trabalhar com uma série de métodos e procedimentos sobre os quais há um consenso geral. Neste contexto, pode-se afirmar que a ciência é uma atividade individualista e cognitiva. (Woolgar, 1996).

Na lição de Nascimento (2005):

*“Definir a ciência como processo significa vê-la como um incessante vir-a-ser, como fonte imorredoura de indagação sobre a realidade, como um movimento sempre a caminho e em constante questionamento da realidade e de si mesma”<sup>1</sup>.*

A ciência não é, pois, a acumulação de resultados definitivos. É, sobretudo o questionamento inesgotável de uma realidade reconhecida também como inesgotável. As ciências sociais são, neste sentido um corpo irrequieto, intranquilo e curioso e seu charme reside no fato de não poderem ser frias, estáticas e neutras e de se prestarem somente à descrição dos problemas. São muito mais desafios ao homem, do que a guarda de resultados obtidos e armazenados. Possuem a propriedade de reinvertar-se e são em muitos casos “azedas” e impertinentes. Contudo são histórias irrequietas e criativas como as próprias histórias da qual fazem parte.

*Scientiae* é um termo latino que significa conhecimento. A definição de ciência começou a ser construída no século XVII, a partir da invenção das ciências naturais. Segundo Khun:

*“A idéia de ciência que surgiu no século XVII e perdura até hoje é oriunda de algumas instituições filosóficas medievais e de certas atividades religiosas”<sup>2</sup>.*

O termo cientista teve uma de suas primeiras aparições por volta de 1840, no discurso de Willian Whewell, cuja intenção era a de diferenciar os filósofos naturais dos outros filósofos. O seu uso como paradigma de toda e qualquer investigação científica deu-se ainda no oitocentos, quando o filósofo francês

---

<sup>1</sup> Nascimento, D.; *“Meio do. Metodologia do Trabalho Científico; Teoria e Prática”*. Pág. 07.

<sup>2</sup> Kuhn T. S.; *“A Estrutura das Revoluções Científicas”*.

August Comte criou o termo positivismo, para nomear uma doutrina geral de acordo com a qual todo o conhecimento genuíno é baseado na experiência sensível e somente pode ser avançado por meio de experimentos e da observação sistemática. (Kuhn, 1992).

Atualmente, o termo positivismo é aplicado às ciências sociais com a intenção de identificar o cientista social como um observador da realidade social. Assim, o produto da investigação do cientista social pode ser formulado de modo análogo ao das ciências naturais, ou seja, em leis ou generalizações do mesmo tipo das estabelecidas em relação aos fenômenos naturais. (Kuhn, 1992).

Importantes nomes da filosofia como Francis Bacon influenciaram a ciência moderna, dando ênfase à lei positiva da natureza, deslocando dos princípios dedutivos escolásticos da lógica, da matemática e da observação simples para a colaboração sistemática da especulação, articulação e experimentação. Esta visão de ciência derivada das ciências naturais transformou-se ao longo dos tempos. Durante muito tempo, houve a idéia de que uma tese só era científica se fosse baseada em fatos ao invés de opiniões. Posteriormente, este conceito deu lugar à idéia de que uma tese para ser científica deveria ser provada a partir de um experimento. Tal critério por sua vez foi derrubado pelo princípio da falsificação [sic], do filósofo Karl Popper que afirmava:

*"[...] uma tese, só é científica se for falsificável [...]"* <sup>3</sup>.

Por exemplo, a Teoria da Relatividade de Einstein baseava-se entre outras coisas, na idéia de que corpos sólidos defletem a luz. Esta posição era altamente improvável, na ótica da física Newtoniana, que ainda eram os princípios aceitos no meio científico da época. Se fosse falsa, a proposição colocaria as perder toda a teoria.

Seguindo este raciocínio, a psicanálise não pode ser considerada uma teoria científica, já que é falsificável, uma vez que não se pode, pelo menos por enquanto, provar a existência concreta do inconsciente. A capacidade da teoria freudiana de acomodar e explicar todo o comportamento humano era vista por Popper (1959) como o aspecto mais frágil do trabalho de Freud, uma vez que levava a uma falta de previsibilidade. Desta forma, as teorias psicanalíticas não são precisas o suficiente para que tenham implicações negativas, ficando então imunizadas contra a falsificação experimental.

De acordo com Galvão (2006), esta noção de ciência leva a concluir que:

---

<sup>3</sup> Popper, K.; *"The Logic of Scientific Discovery"*. Pág 58.

*“A atividade do verdadeiro cientista [...] é altamente organizada dentro dos princípios científicos para descobrir a verdade. Mais do que isso se acredita também que o conhecimento científico desenvolve-se através de uma linha sucessiva de descobertas que vão se acumulando. Infelizmente tal prática limpa parece estar longe de qualquer verdade – positivista ou não”* <sup>4</sup>.

Sobre outro aspecto, a ciência está relacionada com metodologia de pesquisa tendo a experimentação ao centro, definido-a como uma abordagem sistemática.

Ainda de acordo com a lição de Galvão:

*“Trata-se da ciência dos significados ou hermenêutica. Uma ciência hermenêutica estabelece uma diferença entre explicação e interpretação, entre verdade e significado. Uma pessoa pode não descobrir a verdade sobre a própria vida, mas pode estruturar o significado. O cientista que adota este paradigma não busca a verdade lá fora, tal como o cientista natural. Tal verdade se faz presente através da criação de alguma coisa como dados de pesquisa”* <sup>5</sup>.

Voltando ao exemplo freudiano, percebe-se que o mesmo faz isto tratando sonhos e outros pedaços de evidências como dados e então vai além das aparências para encontrar a verdade ou o significado. Neste caso, porque há um processo de criação de objetos de estudo, o mundo é interpretado de alguma forma antes que seja estudado. Sendo assim o pesquisador assume a sua ontologia. Portanto, segundo Galvão:

*“[...] o método hermenêutico envolve a avaliação, que por sua vez pode ter uma explicação reflexiva com a vida do pesquisador, podendo influenciar o seu redirecionamento [...]”* <sup>6</sup>.

A ciência é uma atividade social com um papel na história da cultura, e uma prática com dimensões políticas. Por valorizar o método, razão e apelo às evidências, a ciência se estabeleceu como autoridade superior à experiência subjetiva e aos pronunciamentos religiosos. Toda atividade científica começa como um empreendimento hermenêutico estruturado em significados. Mesmo a mais experimental das perspectivas assume um significado implícito, já que

---

<sup>4</sup> Galvão, A.; “Considerações Sobre o Conceito de Ciência”. Pág 03.

<sup>5</sup> Id; “Considerações Sobre o Conceito de Ciência”. Pág 04.

<sup>6</sup> Id; “Considerações Sobre o Conceito de Ciência”. Pág 04.

tem de determinar o que interessa e quais as idéias e problemas que valem a pena serem investigados. (Galvão, 2006).

A linguagem científica tem sido dominada por uma separação entre evidência e teoria e tem confiado na distinção entre a descrição dos eventos ou observações e os pronunciamentos que os explicam. A epistemologia da ciência demanda que haja padrões ou regularidades e uma ordem subjacente a ser descoberta.

Kuhn (1992), historiador e filósofo americano questionou dogmas consagrados como o progresso da ciência não tanto como o acúmulo gradativo de novos dados gnosiológicos, e sim como um processo contraditório marcado pelas resoluções do pensamento científico. Tais resoluções são definidas como o momento de desintegração do tradicional numa disciplina, forçando a comunidade de profissionais a reformular o conjunto de compromissos em que se baseia a prática desta ciência.

Ao longo da existência humana, o homem usou sua capacidade de reter experiências e sempre tentou compreender o mundo contextualizando-se, construindo e interpretando-o. Buscar o conhecimento verdadeiro da realidade passou a ser tarefa importante e desafiadora. (Nascimento, 2006).

O homem tentou fixar qual o instrumento mental e sensorial será capaz de lhe proporcionar o conhecimento verdadeiro, episteme. No entanto, o ser humano não aceitou passivamente a idéia de que, por dispor de um instrumental capaz de conhecer e reconhecer, este ato se daria com facilidade e sem nenhum obstáculo. Ainda na lição de Nascimento,

*"[...] faz-se necessária uma discussão de teor filosófico, já que não se pode aprender a pesquisar sem que fique definida a possibilidade do homem poder conhecer. Esta é a base de sustentação que a ciência necessita da filosofia para empreender seu mister, sem a sombra do ceticismo ou da dúvida [...]"<sup>7</sup>.*

Nas páginas seguintes, versar-se-á sobre a hipótese do trabalho e os métodos de análises escolhidos, para tentar responder e solucionar a hipótese apresentada a seguir.

## **1 - HIPÓTESE**

O trabalho apresenta a hipótese de uma interface entre o espaço construído da cidade e a transformação dos valores da sociedade que passam a ser expressos na arquitetura citadina. Busca-se então, identificar nos artefatos

---

<sup>7</sup> Nascimento, D.; "Meio do. Metodologia do Trabalho Científico; Teoria e Prática". Pág 07.

construídos e no plano das ruas, as marcas que estes valores, signos de um determinado lapso temporal, deixaram. Enfim, tentar-se-á definir e demonstrar como as influências da sociedade, expressas por seus valores e conceitos, aparecem nos artefatos construídos da cidade. Neste caso, optou-se por selecionar, os espaços do plano público, mais especificamente, da malha de ruas.

## **2 - METODOLOGIA**

A metodologia escolhida para a elaboração deste trabalho parte de quatro formas distintas de análise que, em conjunto, deverão compor a forma da tese e responder se a hipótese é verdadeira.

Para tal confecção, foram escolhidas as seguintes formas de análise: histórica, morfológica, funcional e a categoria original denominada sociomorfológica.

Neste instante, uma questão se impõe: Como montar uma estratégia metodológica para estabelecer as necessárias categorias que esclarecerão as incógnitas que se tenta desvendar?

Procurando estabelecer uma forma de captar os dados necessários que permitam se encontrar as respostas necessárias, os métodos apresentados no parágrafo segundo deste item se fizeram oportunos. Não só para a mais adequada observação do objeto, mas também para alcançar uma conclusão mais segura a respeito das ruas e da sua inter-relação com a sociedade a que pertence.

De forma sintética, pode-se, então, definir as linhas de análises metodológicas em função da utilização dos seguintes formas analíticas: histórica, morfológica, funcional e sociomorfológica. Todas aplicadas ao objeto selecionado para consolidação da tese. No caso a Rua 1° de Março no centro do Rio de Janeiro.

## **3 - MÉTODOS DE ANÁLISES**

### **3.1 - ANALISE HISTÓRICA**

A incorporação da busca por dados históricos é fundamental, considerando, ser a partir desta busca, por documentos preservados nas bibliotecas, arquivos e órgãos públicos, museus e outras instituições que possam colaborar com o conhecimento teórico do passado que, certamente, as ruas do presente serão entendidas: a forma que puderam assumir, a transformação de seus espaços e a substituição de sua arquitetura ao longo do tempo.

Não obstante a descrição histórica sobre a evolução dos espaços urbanos ao longo dos tempos, definir-se-á como critério de interpretação do objeto (ruas 1º de Março) o método histórico de evolução do plano, a transformação e a substituição da arquitetura, dos seus usos, funções e também dos seus extremos: Morro de São Bento e Explanada do Castelo.

A consideração dos parâmetros históricos é uma linha a ser seguida no estabelecimento dos critérios de interpretação. As linhas desenvolvidas por Aldo Rossi em "A Arquitetura da Cidade" como os seus limites, transformação espacial, geratriz do plano, permanência, usos e cotidianos, mitos, ritos e monumentos dentre outros parâmetros servirão de suporte para a interpretação histórica da "área estudo". Indo além, auxiliará a demonstração de como os arruamentos surgiram e como chegaram até o presente contexto das cidades, transformando-se e consubstanciando funções, usos e sociabilidades.

### **3.2 - ANÁLISE MORFOLÓGICA**

Para a análise morfológica, partir-se-á da observação da espacialidade (espaço físico consolidado), dos tipos de mobiliário e dos espaços livres da rua. Partindo das dimensões espaciais, categorizando os arruamentos e classificando-os como vielas ou becos, ruas estreitas, médias, largas, muito largas e expressas, não obstante os equipamentos urbanos mais comuns que podem ser encontrados. Elencar-se-ão infra-estruturas como postes, canteiros centrais e laterais, pontos de ônibus e paradas de veículos. Tipos e formas de iluminação, posições e permutas variadas dos acessórios, sistemas, redes e tipos e formas de vegetação, uma vez que a vegetação da rua atua e interage de forma conjunta com os objetos inanimados, não obstante a sua interface com os usuários da rua, consubstanciando um tipo de elemento agradável e confortável.

Suas transições se definirão a partir da faixa de variação das dimensões das ruas. Seria um equívoco afirmar que uma rua média tem uma dimensão fixa de doze metros de largura e que uma rua estreita possui onze metros de largura, por exemplo. Acredita-se, ser mais adequado afirmar que ruas médias possuem dimensões que variam entre os doze e os quinze metros e que uma rua estreita pode variar dos nove aos treze metros dependendo da ocupação lindeira. Esta faixa que consolida a largura máxima de uma rua estreita com treze metros e o mínimo de uma rua média com doze metros pode ser classificada como transição do espaço interno da rua, uma vez que as medidas compreendidas entre doze e treze metros podem pertencer tanto a ruas médias quanto a ruas estreitas. Este raciocínio pode ser aplicado a demais categorias de ruas. Entre becos e estreitas, médias e largas, largas e muito largas e assim por diante, consolidando a categorização dos arruamentos em função de faixas de medidas transversais.

Esta faixa deverá ser expressa graficamente a partir dos planos sobrepostos e da observação dos predicados que os recuos dos artefatos arquitetônicos proporcionam ao espaço interno da rua. Por certo maiores recuos em construções que se articulam, com ruas médias, podem dar-lhe maior amplitude conferindo "ares" de rua larga a uma rua que, na realidade, seria média.

Neste item, deverão ser observados elementos técnicos da rua, como os gabaritos de alturas dentre outros, e o que proporcionam ao ambiente da via em que estão implantados. Como promovem a sua interação com o plano e como consubstanciam a apropriação e o domínio do espaço. Como estes fatores caracterizam uma rua, oprimindo ou libertando o miolo da rua e como suas alturas demandam o espaço interno das vias.

Além de estabelecer um parâmetro de classificação das tipologias este estudo pretende promover a visualização dos tipos mais comuns de ruas, avenidas e equipamentos que podem encontrados. É uma síntese daquilo que preenche o plano interno, seja na horizontal ou na vertical. Estruturas, escalas, mobiliários e acessórios que funcionam como elementos destinados a facilitar a vida das pessoas e das cidades. Buscar-se-á representar a rua a partir de desenhos em planta e em seção com escalas gráficas de dimensões, apresentando de forma simples e legível como o espaço interno da rua pode aparecer e se transformar.

Nesta análise serão tomadas como referências, as categorias utilizadas por Carlos Nelson Ferreira dos Santos<sup>8</sup>. Nesta publicação, o autor apresenta especialmente nos capítulos "O lote", "O quarteirão", "Sobre ruas", "As ruas", "O princípio da grelha" e a "A grelha" de que formas as estruturas originadas a partir do desenho dos arruamentos podem ser encontrados.

Mais adiante, abordar-se-á a Rua 1º de Março e suas adjacências, no centro do Rio de Janeiro como objeto. A escolha deste espaço deve-se a dois fatores principais. Um primeiro, em função da importância iconográfica que exercem no contexto da cidade, desde os tempos que remontam à fundação dos núcleos primitivos - a partir do século XVI - e observando como permaneceram ao longo dos períodos posteriores: colonial, imperial, republicano, até os dias contemporâneos. Qual a sua relação com o ambiente maior que integra, como interage, referencia, funciona e o que simboliza.

Deverão ser observados seus fragmentos, cores, saturações, turnos, tempos e atores. Em segundo, a escolha foi em função desta região compor o centro antigo do Rio de Janeiro, e logo ser composto de um conjunto de ruas de diferentes categorias. Na região da 1º de Março, encontram-se facilmente ruas

---

<sup>8</sup> Santos, Carlos N. F.; "A Cidade Como Um Jogo de Carta".

largas, médias, estreitas, becos e vielas. Categorias que estarão sendo abordadas na análise morfológica.

A Rua 1º de Março é uma rua que, por estar inserida na parte mais antiga da cidade, sendo ela própria uma das mais antigas, representa morfológicamente um exemplar orgânico e fragmentado, possuindo distintas dimensões, estilos arquitetônicos, usos, funções e sociabilidade. Características que mudaram com o passar dos tempos, mas que se adaptaram aos séculos estando presentes no contexto urbano atual, contando o passando, existindo efetivamente no presente e anunciando o futuro. Permanecendo de forma viva e relevante no plano da cidade e assistindo às transformações aceleradas dos usos e das funções, enquanto sua forma física altera-se de maneira mais vagarosa.

Abordar-se-ão ainda, como método, as contextualizações da rua e sua inserção no ambiente da cidade, a determinação de pontos notáveis e nodais, marcos e estruturas arquitetônicas relevantes e reconhecidas pelos usuários como artefatos que identificam o ambiente, não obstante seus valores simbólicos.

Estas análises deverão ser apresentadas em desenhos, plantas e cortes nas escalas 1:1000 ou 1:2000, a partir de mapas e plantas cadastrais encontradas nos órgãos públicos de arquivos e consultas. Através de gravuras antigas e fotografias atuais, passadas e em textos explicativos coletados e apresentados em conjunto, compondo parte do corpo da dissertação.

Por último, esta rua foi selecionada por conter um gene específico. O gene invisível da permanência que existente no "ar" desta via. Aquele que não permite que uma rua se retraia e morra de forma lenta e silenciosa sem a percepção da sociedade. O gene que faz com que o espaço público coletivo atravesse o tempo, transformando a pele, mas não o esqueleto. Este gene existe e precisa ser identificado e disseminado pelas cidades atuais, para que os ambientes da urbs não padeçam sobre o processo agonizante das falências urbanas.

### **3.3 - ANALISE FUNCIONAL**

A análise funcional deverá contemplar as questões referentes à funcionalidade e o funcionamento da área estudo. Deverá ser composta por observações analíticas derivadas das funções principais: religiosa, comercial, burocrática, habitacional e lazer.

Nesta análise, deverão ser observados os usos e funções históricos, e os atuais sentidos dos fluxos, acessos funcionais, serviços, utilidades, quais os turnos de funcionamento da rua e em que período a circulação é mais ou menos intensa. Como o plano da rua recebe o contingente de pessoas ao longo

do dia e quais os horários mais conturbados de funcionamento. Quais os interesses que demandam os componentes individuais da rua, como os estabelecimentos comerciais, os ambulantes e as instituições. Com quais freqüências aparecem os informais do espaço, como utilizam o lugar e como contribuem para o funcionamento do ambiente.

Nos parâmetros estabelecidos pelo grupo de professores do PROURB, foram extraídos quesitos que auxiliam e fundamentam este método de análise. Quesitos como contrastes, tensões, escalas, influência da geografia local no funcionamento e fluxos. De acordo com a lição do professor Segre e seus colegas, os espaços urbanos, além de delimitados pelos artefatos arquitetônicos - componentes fixos - também são delimitados pelos fluxos que estabelecem nas ruas a movimentação de veículos e pedestres. Eles traçam percursos, definem formas virtuais que configuram a dinâmica ou a estática. Com isto, além de serem evidentes na circulação das pessoas e principalmente dos veículos, os fluxos também podem ser percebidos em várias outras situações. Situações que estão expressas no cotidiano do espaço público, através das atividades comerciais, das demandas do espaço e dos turnos onde se destacam as intensidades em que aparecem. A partir deste conceito, espera-se ver e estabelecer o grau de solicitação do espaço público.

### **3.4 - ANÁLISE SOCIOMORFOLÓGICA:**

Definidas e consolidadas as linhas de análises: histórica, espacial, funcional, partir-se-á para a análise "sociomorfológica" da área estudo. Mas como se definiria o conceito sociomorfológica?

Normalmente, vêm-se as análises serem realizadas de forma separada, consubstanciando duas, três ou mais categorias analíticas, caracterizando-se a observação individual das partes que compõem um todo. Esta é a praxe, nos estudos científicos. Separam-se as partes e promove-se uma análise individual dos fatores que integram o objeto. Um método eficaz e seguro, no entanto outras formas de observação também podem ser desenvolvidas.

Ao observar um espaço urbano, nota-se que todos os fatores constituintes acontecem ao mesmo tempo. Os fatores sociais aparecem intrincados, inter-relacionados e diluídos em meio ao espaço físico. Os fatores funcionais efetivam-se sobre o plano, as questões sociais aparecem intimamente relacionadas aos quesitos funcionais e formais do ambiente e assim por adiante. Se forem estabelecidas inúmeras categorias de análise de um espaço urbano, ver-se-á que, na prática, esta dissociação dos valores não existe, pois, tudo acontece ao mesmo tempo, de forma conjunta e paralela, integrando aquilo que se reconhece como ambiente da urbs.

Segundo o dicionário etimológico da língua portuguesa de Antônio Geraldo da Cunha, os termos sociologia e morfologia podem ser definidos como:

**Morfo: Morf - morf(o)**

**Morf(o)**- elemento comp. Do grego morpho-, de morphé "forma", que se documenta em alguns compostos formados no próprio grego (como morfose) e em alguns outros introduzidos, a partir do século XIX, na linguagem científica internacional - morfêia sf. "lepra" XVII. Do a. fr. Morfee ou do it. Morfea, derivado do latin méd. morphaea, provavelmente calcado no grego amorphía "deformidade, fealdade...".

**Socio: sociolog.**

ia 1881. Do francês sociologie, voc. Criado por Augusto Conte em 1830 // sociólogo 1881. Do francês sociologue // sùcia sf. "corja" XVIII. Der. Regress, de caráter burlesco, de sociedade...

**Logia - Log(o)**

**Lógica** sf. Ciência que estuda as leis do raciocínio, coerência, raciocínio / XIV; losica XIV / Do latin lógica, derivado do grego logike (téchne) "arte de raciocinar" / alogia XX / ilógico / illo - 1881 / Do francês illogique / logic - al XVI / lógico XIV. Do latin logicus, derivado do grego logikos, de logos...

**Lóg. ico - log(o)**

**Log(o)** - elem. comp. Derivado do grego logos "palavra, estudo, tratado", que se documenta em compostos formados no próprio grego, como astrologia (gr. Astrologia) e astrológico (gr. Astrologikós), astrólogo (gr. Astrólogos) e em vários outros vocs. Introduzidos na linguagem científica internacional, a partir do séc. XIX.

E ainda, no dicionário da língua portuguesa de Aurélio Buarque de Holanda, tem-se a definição de "sociologia" e "morfologia" respectivamente como:

"sf. 1. Estudo das relações entre pessoas que vivem numa comunidade ou num grupo social, ou entre grupos sociais diversos. 2. Estudo dos princípios e instituições próprios à vida em sociedade. So.ci:o.ló.gi.co *adj.*; so.ci:ó.lo.go *sm.*

"sf. 1. Descrição da forma. 2. *ling.* O estudo da estrutura e formação de palavras. Mor.fo.ló.gi.co *adj.*

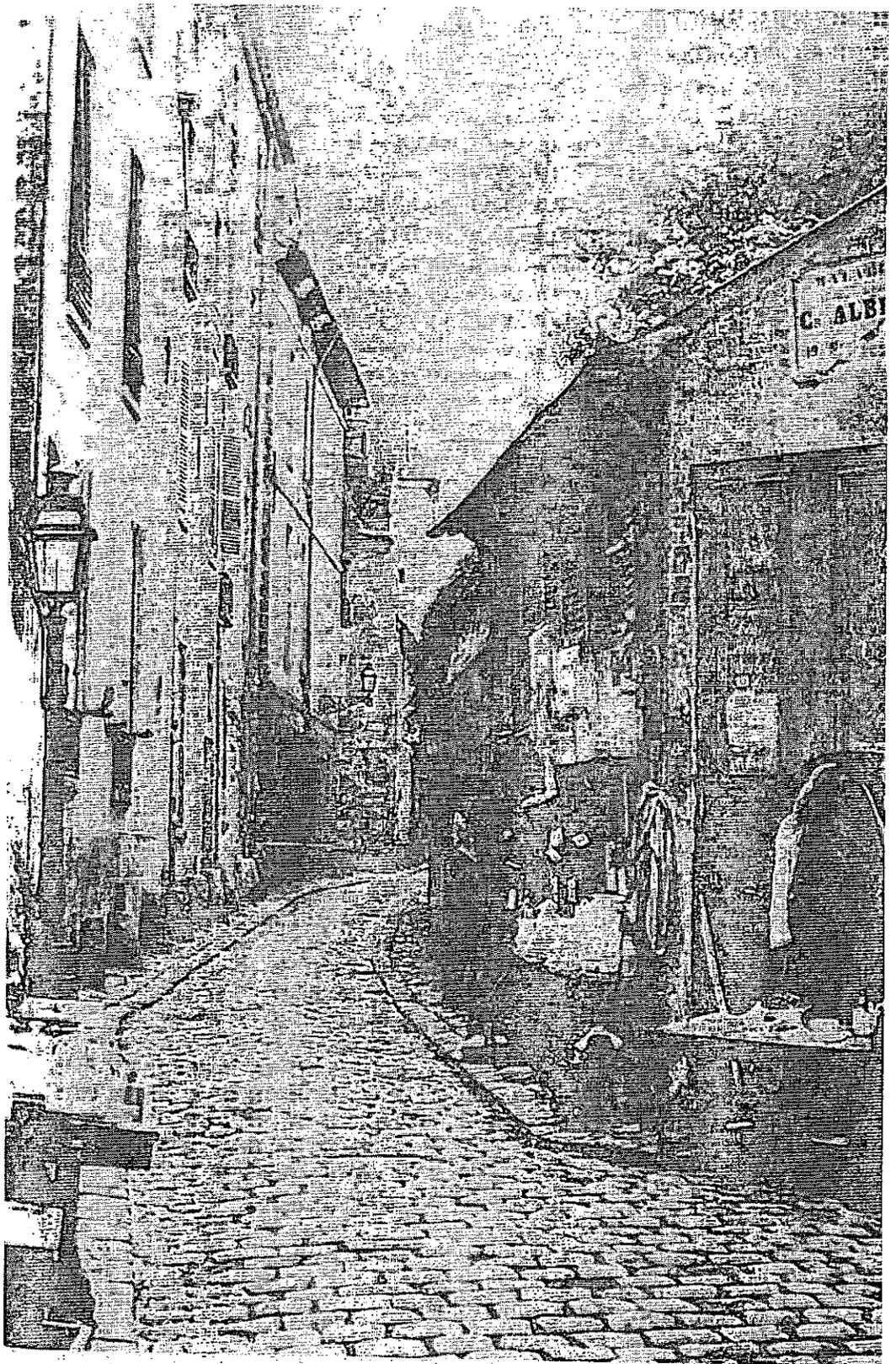
Certamente as descrições dos vocábulos acima são bem mais complexas do que nas definições de Aurélio ou Antônio Geraldo da Cunha, mas recorre-se

a estas descrições no objetivo de demonstrar o quanto, os dois significados podem sintetizados, facilitando desta forma, a sua integração.

Com isto, o conceito de "sociomorfologia" que aqui se formula, não está grafado de forma errônea, uma vez que o termo escrito de forma unitária representa de maneira adequada à unidade entre as questões pertinentes a forma urbana, ao meio social e aos seus usos e funções. Unidade está que é evidente no plano das ruas, das praças e dos artefatos arquitetônicos da cidade. Sendo isto, pode-se definir, em poucas palavras, "sociomorfologia" como a "costura" entre as questões da forma do espaço urbano e da sociedade que a utiliza.

O conceito sociomorfológico seria isto então: analisar as questões de um espaço a partir da observação e da determinação da sua relevância histórica na linha temporal, das suas funções e da suas questões sociais e morfológicas, aplicando esta forma conceitual à interpretação de ambientes em que se é possível identificar a fusão simultânea, de conceitos morfológicos e sociais. É uma conceituação que parte da consolidação das questões formais de análise, derivadas da observação e do enquadramento do ambiente em distintos métodos de observação. Logo, é interpretar a forma espacial e os valores sociais que coexistem no mesmo lugar por um período de tempo determinado ou não, tornando esta co-existência real, transparente e efetiva.

Enfim, seria a conceituação da transformação plena pela qual os espaços públicos e a sociedade passam ao longo dos tempos. Transformação que pode ser expressa na consolidação da sua interação mútua.



Fonte: "Carne e Pedra", Richard Sennett 2006. Pág 205.

Rua remanescente da Paris medieval.

## 1 - RUAS, TECIDOS E MALHAS URBANAS - UMA INTRODUÇÃO HISTÓRICA.

Para se conceber um estudo sobre a essência das ruas de uma cidade, é necessário além de determinar o recorte de interesse, entender o porquê e o para quê do seu nascimento, como uma rua brota em determinado local, quais as causas imediatas e indiretas para tal situação e como esta herança urbanística chegou até os dias atuais.

### **1.1 - A ANTIGUIDADE**

Falar de cidades é falar de civilização. Posto isto, um retorno aos relatos a respeito das sociedades humanas primitivas torna-se fundamental, para que se possa compreender como, quando, para que e por que o homem abandonou o nomadismo e tornou-se sedentário, ocupando, administrando e extraindo o seu sustento de um sítio geográfico determinado e, desta forma, possibilitando a sua evolução econômica, social, cultural e industrial.

No princípio, a vida era a busca pela sobrevivência e o homem distinguiu-se dos animais por sua capacidade de associação, comunicação, fabricação de artefatos e a constituição de instituições a partir de agregações que resultaram em tendências as institucionalizações que objetivavam a segurança grupal. Logo estas instituições passaram a se basear na estabilidade e na continuidade, porém elas foram apenas a síntese dos costumes acumulados do passado que ao serem conservados, transformaram-se em tradições e mais adiante em convenções.

As cidades podem ser consideradas instituições humanas, e todas as instituições servem para alguma necessidade social, do passado ou do presente. Elas podem se dividir em três categorias básicas, sendo elas: 1º- Instituições de auto-manutenção, 2º- Instituições de auto-perpetuação e 3º- Instituições de auto-gratificação.

As primeiras engendram as práticas que advêm da necessidade de alimentos e dos instintos de auto-proteção. Englobam a indústria, a propriedade, a guerra e todos os dispositivos reguladores da sociedade. As segundas são os estabelecimentos da sociedade que resultaram do anseio sexual, do instinto maternal e das emoções ternas. Agrupam a salvaguarda do lar e da vida familiar, não obstante a educação, a ética, a religião e a construção das moradias, dos lares e, por subseqüência, a construção dos aglomerados urbanos associativos e das cidades. Em terceiro e último, as instituições de auto-gratificação, que nasceram das inclinações para a vaidade e para o orgulho, abrangendo os costumes de vestuário, adornos e enfeites, usos sociais, danças, divertimentos e as outras formas de gratificações e manifestações das sociedades. Estas categorias estão todas interligadas e são interdependentes, não existindo, na civilização, formas exclusivas de instituições.

Após séculos de nomadismo, o ser humano tornou-se fixo em determinadas regiões, sobretudo a partir da revolução agrícola, período no qual, plantas e animais foram domados, permitindo o aparecimento das primeiras povoações em aldeias de agricultores. O berço da civilização foi o sudeste da Ásia, estendendo-se desde o vale do Rio Nilo através da Arábia, passando pela Mesopotâmia e indo até o Turquestão. Neste momento, o fator clima foi preponderante para a fixação e estabilização das comunidades naquela área, uma vez que estas alterações climáticas que ocorreram por volta de 15000 aC. impediram que o homem eurasiático chegasse à Europa, desviando as migrações em direção ao norte e ao leste. Estas mudanças climáticas ainda foram responsáveis por fazer o homem atentar para a agricultura e para o pastoreio, em detrimento das atividades de caça e também pela mudança nos hábitos alimentares destas populações primitivas. Principalmente a partir da descoberta e da utilização do fogo e da mistura de grãos como o trigo e o arroz com legumes e com as carnes dos rebanhos que proporcionaram uma clara evolução na saúde e no vigor das populações.

Uma vez que as populações primitivas já se encontravam em estágio evolucionista relativamente avançado, fixadas em territórios apropriados, cultivando, pastorando, domesticando animais e com o domínio do fogo, cuja descoberta descerrou as portas do mundo científico e auxiliou a produção de artefatos e de utensílios, não obstante o apelo místico que exercia nas populações primitivas, e principalmente utilizando a escrita que evoluiu a partir dos ideogramas, permitindo as contas numéricas e os registros da sociedade, estas populações então começaram a se expandir e por conseqüência as suas aldeias e vilas, seguindo o mesmo caminho, consolidando o ambiente necessário para a formação das cidades.

Neste momento, aparecem também as primitivas práticas comerciais dos excedentes produzidos entre as aldeias próximas e, também, por comerciantes autônomos a promoverem as primeiras categorias de relações de trocas, compra, venda e escambo. O advento do comércio foi fundamental para a evolução das comunidades primitivas. Por volta de 12000 aC., os homens voltaram-se principalmente para a agricultura e para os rebanhos domesticados, porém surgiu uma nova categoria de indivíduos, que escolheram engajar no comércio dos excedentes produzidos e na manufatura de artefatos, dando origem as primeiras indústrias da civilização. Do vale do Nilo aos vales do Hindu Kush, Ganges e rio Amarelo, a principal atividade das tribos superiores era o cultivo do solo, a produção de artefatos de materiais crus e o comércio que figurava, então, como uma segunda atividade.

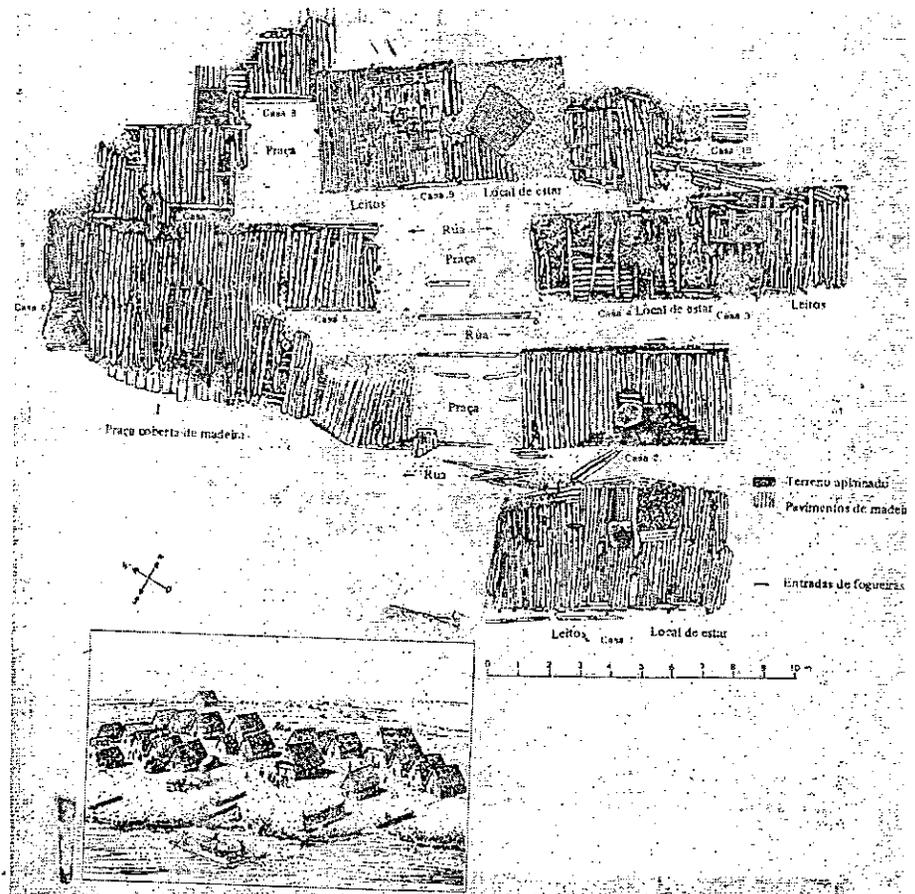
O crescimento das atividades comerciais e da manufatura de objetos, sobretudo para o comércio tiveram uma influência notória na evolução daquelas comunidades semi-pacíficas que tanto influenciaram a disseminação da cultura e das artes dos povos. Antes do aparecimento e do advento do comércio, as comunidades sociais ou eram tribais ou eram grupos familiares

expandidos, e o comércio forjou a interação destes grupos diferentes de indivíduos, contribuindo para um efetivo e veloz intercâmbio das culturas.

Há cerca de 12000 mil anos, a "era" das cidades independentes estavam surgindo, e estas cidades primárias de comércio e de manufatura eram normalmente cercadas de zonas agrícolas e de pastoreio, e mesmo que as atividades manufatureiras tenham sido impulsionadas pela elevação dos padrões de vida da população, não se deve ter idéias sofisticadas a respeito da vida urbana primitiva. As populações não eram ordenadas nem limpas e algumas destas cidades antigas viam comumente seu plano crescer em relação ao solo, uma vez que as cabanas construídas de barro não cozido duravam pouco, sendo uma prática normal construir novas habitações sobre as ruínas das casas anteriores.

O uso dos metais era uma das práticas destas primitivas sociedades urbanas. Existem relatos de uma cultura do bronze na região do Turquestão anterior a 9000 aC. e povos Anditas que dominaram o ferro, o ouro e também o cobre. O ouro foi o primeiro metal a ser procurado pelo homem, sendo inicialmente utilizado apenas como ornamento dado a sua maleabilidade que facilitava o seu manuseio e fundição. O cobre foi o próximo, porém sua popularização só se deu efetivamente após a sua mistura com o estanho, dando origem ao bronze. Esta descoberta foi realizada por um dos Adamsonitas do Turquestão, cuja mina de cobre estava localizada perto de uma jazida de estanho.

Figura 1: Planta de aldeia neolítica de Aichbühlim Federseemor, Alemanha, cerca de 2000 aC.  
Fonte: Leonardo Benévolo, História da Cidade, pág. 17.



Neste período, a sociedade já estava dividida em classes, e nesses estratos sociais algumas já despontavam. Os curandeiros que deram origem aos primeiros sacerdotes, a primeira urbana classe a ficar isenta de trabalho. A ordem dos ferreiros que por sua habilidade para trabalhar os metais eram temidos e respeitados, sendo a primeira classe a desfrutar de privilégios sociais. Os ferreiros eram ainda considerados neutros em caso de guerra, e este ócio levou-os a constituírem a primeira classe de políticos das sociedades primitivas, o que após os seguidos e crassos abusos de poder fez com que fossem odiados e expulsos do meio urbano. No entanto instalaram-se nas proximidades das cidades dando origem aos primeiros albergues e casas de alojamentos públicos. Pode-se enumerar, ainda, as mulheres que por gerar e parir os filhos ficaram dedicadas à administração e aos trabalhos domésticos. Os homens, além de sacerdotes e ferreiros, ainda podiam ser subdivididos em agricultores, pastores, comerciantes e guerreiros que defendiam a tribo.

Com surgimento da manufatura rudimentar e com o começo da indústria primitiva, o comércio rapidamente se tornou uma ferramenta de disseminação da civilização cultural. A abertura das vias de comércio, por terra ou por mar, facilitou as viagens e a mescla de culturas e, por conseqüência, a fusão das civilizações, ainda que através das guerras. Os viajantes e os exploradores aventureiros contribuíram de forma substancial para o avanço da civilização histórica, uma vez que as conquistas militares, a colonização e as empresas missionárias e evangelizadoras também favoreceram a disseminação e a mescla das culturas, das artes, das ciências e da indústria.

A partir do comércio, novas idéias e novos métodos de trabalho e de manufatura eram levados a todo mundo civilizado por meio dos comerciantes da antiguidade. O comércio, então diretamente ligado à aventura, levou o homem à exploração e às descobertas de novos mundos e de novas sociedades. Esta prática originou e fomentou os novos meios de transportes e atuou como uma poderosa ferramenta civilizadora, mediante o intercâmbio cultural.

Porém o homem primitivo nunca fez cerimônia para escravizar os seus semelhantes. Na antiguidade, quando um povo conquistava o outro, os derrotados eram canibalizados, torturados até a morte, colocados para lutar uns com os outros, sacrificados aos espíritos ou mais adiante escravizados. Neste sentido, a escravidão representou uma evolução nas relações entre dominados e dominadores, uma vez que permitiu um tratamento diferenciado e mais misericordioso dos prisioneiros.

Com relação aos povos pastores, as relações escravagistas não prevaleceram, uma vez que eles necessitavam de poucos trabalhadores. Em caso de guerra, os povos pastoreiros tinham como prática matar os homens e levar as mulheres e crianças como escravas. Estas mulheres tinham que satisfazer os novos senhores ou então seriam banidas. Em certos povos, como os Hebreus primitivos, a venda de pessoas não era permitida, o que também

representou uma evolução nas práticas de escravização. Os pastores foram ainda os primeiros capitalistas, considerando que os seus rebanhos significavam um capital, não obstante ao fato de estes viverem de rendimentos e o crescimento natural dos rebanhos representarem estes rendimentos. Mais adiante, eles passaram a capturar os homens e forçá-los a cultivar o solo, o que pode ser classificado como a origem primitiva da servidão.

A escravidão, enquanto instituição, levou o homem a criar e estabelecer os mecanismos da sociedade primitiva, dando origem às primeiras manifestações de governo. Escravizar não é uma tarefa simples, requer força bruta, crueldade e um efetivo sistema de regulamentação. Os sistemas de escravidão foram indispensáveis na evolução da humanidade. Apesar de desumana, foi por onde o homem bestial passou do caos e da indolência à ordem e à civilização observando que foi por meio desta que os povos atrasados foram obrigados a trabalhar e a gerar bens materiais e de lazer para o avanço das comunidades superiores. Os escravos, sem dúvida, contribuíram para a confecção de uma sociedade mais avançada, uma sociedade que eles ajudaram a criar.

É verdade que a escravidão sempre foi opressiva, no entanto foi pelas mãos da opressão que os homens primitivos aprenderam a indústria. A escravidão dá origem a uma realização cultural e social, porém o seu custo sociológico é alto e até impagável, uma vez que ela ataca e corrói a sociedade por dentro revelando-se a pior de todas as moléstias degenerativas.

Atualmente os homens não são escravos sociais, não existem mais leis diretas que os obriguem a andarem descalços, porém as amarras invisíveis da deficitária justiça social ainda impõem as correntes apertadas das dívidas, dos compromissos e das obrigações da vida moderna. Esta escravidão indireta abriu os caminhos para uma forma de servidão industrial modificada. A vida moderna nas cidades escraviza tanto quanto os senhores de engenho de outrora. Vive-se na função das contas a pagar, das obrigações, das competições e da luta diária na vida moderna. Luta que transforma o plano das cidades em palco de desigualdades, opressões, submissões, subserviências e anonimato humano, não obstante inúmeras outras formas de escravização do homem atual.

É uma escravização transparente e silenciosa que dilui a sociedade de dentro para fora, minando e fazendo ruir as bases da igualdade, da tolerância, da justiça, do respeito e de um mundo mais adequado.

Segundo Kevin Lynch:

*"A transformação primitiva é o surgimento da própria cidade..."*<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Lynch, Kevin; *"A Boa Forma da Cidade"*. Pág. 11.

A evolução da sociedade, rumo ao estado civilizado, pode ser identificada em alguns poucos locais do planeta: na Suméria, no Egito, no Vale do Rio Hindu, na Meso-América e possivelmente no Peru, na China da Dinastia Shang e em regiões ainda pouco estudadas como o sudeste da Ásia e África. Toda esta evolução foi acompanhada da formação das cidades definidas por Lynch como "aglomerados populacionais relativamente densos, de povos heterogêneos que organizaram um vasto território rural em torno de si próprio" (Lynch, 1981).

Existem relatos da cidade de Eridu, na Suméria, desde 4000 aC. sendo esta, a cidade mais antiga da região. Em 3500 aC., existiam cerca de 15 a 20 cidades na mesma região. Erech, Ur, Uruk, Lagash, Kish e Nippur são exemplos destes assentamentos, cidades de tamanho considerável que possuíam populações na ordem das 50.000 pessoas. Nestas cidades, os traçados delineados pelas ruas eram irregulares e orgânicos, constituídos por vielas e ruas estreitas na maior parte dos tecidos urbanos e também por ruas mais largas nos principais acessos ao centro urbano. O casario não excedia o primeiro pavimento e as habitações eram construídas lado a lado, com paredes coladas, sem recuos ou afastamentos, caracterizando um emaranhado de vias que se assemelhavam aos labirintos. Não havia necessidade de largas ruas, uma vez que o meio de transporte mais utilizado eram os cavalos e algumas carroças, e a confecção de um sistema de arruamentos estreitos era conveniente aos processos de defesa e prevenção da cidade contra os freqüentes invasores que não encontravam a mesma facilidade da entrada, no momento de saírem do meio urbano labiríntico.

Neste instante, a sociedade que já estava dividida em classes, acirrou ainda mais estas diferenças, e até as relações de parentesco passaram a relações de classe. A estrutura social tinha na base o camponês e o escravo, acima, os capatazes e soldados e, por fim, no topo da pirâmide, os funcionários de estado e os sacerdotes que monopolizavam a propriedade da terra. Os reis surgiram em função das freqüentes guerras entre as cidades-estado do período, o que, a princípio, deu origem aos primeiros chefes guerreiros permanentes e a seus exércitos profissionais. Com o passar do tempo, os reis passaram a existências distintas o que, mais adiante, fez com que estes se sobrepusessem aos sacerdotes. Com isto, entra-se no período dos Impérios Militares, sobretudo a partir da ascensão de Sargon de Akkad, em 2400 aC. (Lynch-1981).

Ao que tudo indica, estas transformações aconteceram de modo semelhante na China, da Dinastia Shang, na Meso-América no Vale do Hindu no Egito e no Peru e a influência da cidade física, construída e presente pode ser explicada de diferentes formas. Aparentemente, o caminho das cidades, não obstante o que foi descrito, iniciou-se a partir de uma sociedade camponesa e fixa que conseguiu produzir uma quantidade de excedente alimentar e que, em santuários locais e através de rituais místicos organizou e articulou questões

como a fertilidade, a vida e a morte, desastres naturais, a permanências e transformações com a continuidade das comunidades humanas.

Existe uma teoria defendendo que um santuário popular e conhecido começou a atrair viajantes e peregrinos de regiões próximas e até mesmo distantes. Este santuário, com o passar do tempo, transforma-se em um centro cerimonial permanente, servido por sacerdotes especializados que desenvolvem o respectivo povoamento ritual e físico para comporem o caráter atrativo do local (Lynch-1981). No entorno do santuário, passam então a se acumular e a se desenvolver o comércio de produtos, os mitos, as cerimônias e uma gama de inter-relações que acabam por proporcionar a permanência e o êxito do local enquanto espaço público, de troca de mercadorias, de manifestações de idéias religiosas e relações sociais.

Este é papel primário das cidades. No entanto, à medida que a civilização se desenvolveu, a cidade foi adquirindo outros papéis, transformando-se em fortalezas, oficinas, mercados, palácios e outras categorias de artefatos funcionais a serviço da sociedade que, com o passar das eras, demandaram e ainda demandam, mais e mais funções e serviços para satisfazer os usos e as necessidades que estão sempre a aumentar.

Segundo Giedion, o nascer de um assentamento humano não basta, são necessárias certas condições para que este também desenvolva. Em determinados períodos, estas condições favorecem o seu crescimento em outros, contribuem para sua obstrução e retração, sendo que as naturezas destas condições apresentam-se de inúmeras formas.

*“As cidades surgiram em períodos de autoritarismo, quando o déspota detinha o poder de obrigar todos a construírem de acordo com um único projeto. Também emergiram em períodos de fortes interesses comunitários”<sup>2</sup>.*

Desta forma, é interessante apanhar os acontecimentos na linha do tempo, para se entender de maneira mais adequada a trama urbana delineada pelos arruamentos.

Ao falar de cidade e sociedade de forma mais unitária, não se poderia nos esquecer as cidades da civilização grega, uma vez que, para eles a cidade, “polis”, é antes de tudo uma comunidade de cidadãos, uma associação de caráter moral, político e religiosos (Harouel, 1990). A origem da “polis”, a cidade-estado pode ser considerada a partir da fixação de uma comunidade em uma colina, local apropriado para refúgio dos inimigos. Posteriormente, esta povoação se expande até uma planície adjacente e se estabelece em núcleos normalmente cercados por muros. Segundo Benévolo, distingue-se desta forma

<sup>2</sup> Giedion, Sigfried; “Espaço, Tempo e Arquitetura”. Pág 68.

a cidade alta, a “acrópole” onde ficam os templos destinados aos deuses e que ainda poderiam funcionar como último refúgio da população em caso de guerra e a cidade baixa, a “astu” onde se desenvolvem as atividades comerciais e as relações civis. Contudo ambas são partes integrantes do mesmo todo: a cidade grega, um organismo unitário que independe do regime político.

A cidade grega é antes de tudo um ambiente político, surgindo a idéia de cidade numa sociedade rural, com habitações dispostas de forma dispersa, no entanto englobando tanto o ambiente rural quanto o urbano. Desta forma, o camponês e o cidadão consubstanciam de forma igualitária os cidadãos. Entretanto a população é sempre reduzida, não só pela pobreza dos recursos, mas por uma opção política: quando cresce além de certo limite, organiza-se uma expedição para formar uma nova colônia (Benévolo, 2005). Ainda de acordo com Benévolo, esta não é uma medida considerada como obstáculo, mas a condição necessária para um organizado desenvolvimento da vida civil. Neste caso, a população deve ser suficiente para formar um exército, contudo não deve ser tão grande que impeça o funcionamento da assembléia, ou seja, que não permita que os cidadãos se conheçam e possam escolher seus magistrados.

Os gregos tinham a consciência de sua civilização e não aspiravam a uma unificação política, uma vez que sua superioridade dependia justamente do conceito de “polis”, onde se realiza a liberdade coletiva do corpo social (Benévolo, 2005). Desta forma, a cidade grega se divide em quatro partes, onde o novo caráter da convivência civil se revela. O primeiro é a cidade encarada como um todo único, onde não existem zonas fechadas. Podem aparecer encerradas por muralhas, mas não com o interior subdividido em áreas secundárias. As residências mantêm certo padrão, podendo variar de tamanho, mas não pela estrutura arquitetônica e estavam distribuídas livremente nas cidades, não formando desta forma bairros de classes distintas. Em segundo, o espaço da cidade se divide em três zonas, sendo as áreas privadas ocupadas pelas moradias, as áreas sagradas onde estão os templos e residem os Deuses e as áreas públicas que se destinam as reuniões do povo. Em terceiro, a cidade é interpretada como um organismo artificial inserido em um ambiente natural através de uma delicada relação, respeitando e integrando a paisagem natural bem como os artefatos arquitetônicos. Por fim, o organismo da cidade se desenvolve no tempo e a partir de certo momento adquire uma posição estável em que é preferível não a perturbar com modificações parciais (Benévolo, 2005).

Fundar uma cidade para os gregos é antes de tudo um ato político, no entanto o elemento religioso está presente. Isto fica claro, uma vez que antes da fundação do novo núcleo urbano consulta-se um oráculo e no instante da fundação faz-se um sacrifício aos deuses. Segundo Harouel (1990), a religião e o culto da divindade da polis constituem um dos fundamentos da solidariedade entre os membros da comunidade civil. Contudo pode-se lembrar outros elementos que favorecem esta inter-relação, como as necessidades defensivas, a

manutenção do controle populacional do ambiente urbano e a política, como já dito em linhas anteriores.

Hipócrates foi o primeiro a pensar o ambiente da cidade de forma concreta, considerando os efeitos do sítio, da localização, da natureza do solo, dos ventos e do bem estar dos cidadãos, tanto física quanto moralmente. Durante o século IV, Platão e Aristóteles promovem uma verdadeira reflexão sobre o ambiente das cidades. Platão expõe os princípios nos quais ele acredita devam balizar a implantação da cidade ideal. Ele defende a observação do sítio, destacando-se a questões de salubridade, economia e de cunho psicológico, moral e físico dos habitantes. Pregando que a população ideal da cidade deva ser de 5040 habitantes, ele ainda preconiza a instalação de uma acrópole composta pelos principais santuários e templos.

No entanto o grande teórico do urbanismo da Grécia antiga é Aristóteles (Harouel, 1990). Para Aristóteles, devem ser observados não apenas os sítios, a salubridade e as questões sociais e econômicas, mas também as possibilidades de abastecimento, defesa, especialização dos territórios da urbs de acordo com as funções comercial, residencial, administrativa e religiosa. Desta forma, ele anuncia a criação de dois ambientes públicos, um destinado ao comércio e o outro à vida pública. Estes ambientes deveriam ser confeccionados em forma de praças públicas. Quanto à natureza das ruas, ele prega que devam ser em linhas retas, dispostas de forma regular e em acordo com a concepção de Hipódamo, porém observando as necessidades defensivas, ele aconselha evitar as fileiras de ruas que exigem deslocamentos, o que se prestaria a dificultar a vida dos invasores.

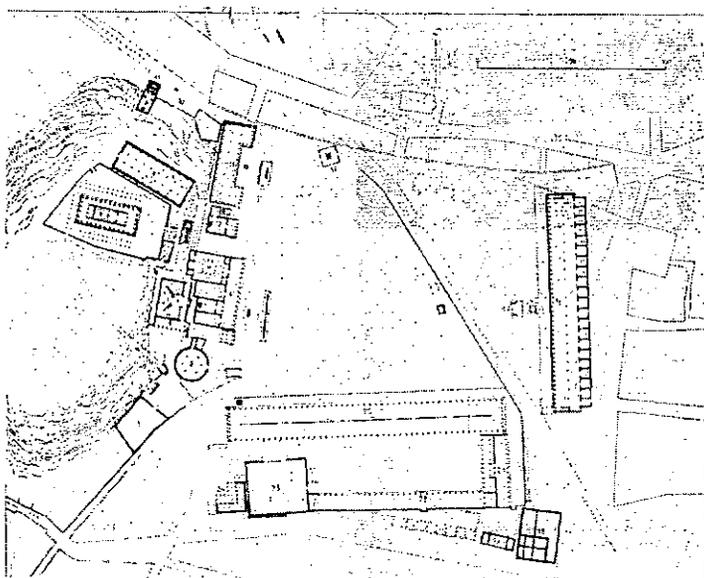
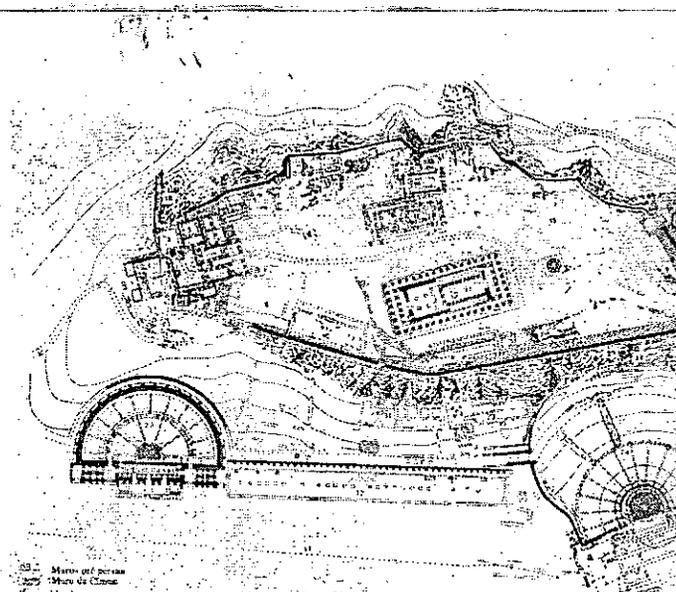
Desta forma, as cidades gregas do final do século VI, aparecem divididas e setorizadas em áreas de habitação, com os arruamentos estreitos e tortuosos, fechadas e se estendendo ao pé de uma colina, onde normalmente encontra-se implantado a acrópole, local que durante muito tempo simbolizou o lugar e o poder político. Na Acrópole, são localizados os santuários destinados a múltiplos cultos, e na qual o melhor exemplo é a Acrópole de Atenas cujo principal templo é do de Atena, a deusa da polis. Outra importante área do espaço público citadino é a Agora, praça pública destinada à reunião da assembléia do povo, que, com o tempo, vai assumir o papel religioso e político da Acrópole transformando-se no centro da vida política e administrativa da polis. A Agora pode ser considerada como um dado fundamental do urbanismo grego, sendo presente de forma constante nas fundações urbanas gregas.

Entre o final do século VII e início do século VI, aparecem as primeiras iniciativas de planejamento e melhoramento do ambiente urbano, como a criação de esgotos e fontes de abastecimento de água. Estas realizações se dão principalmente a partir das ações dos regimes despóticos, que apesar de contestados pela aristocracia, têm o apoio dos populares. Nesta época, aparecem as primeiras experiências de urbanismo monumental, que

objetivavam a exaltação do poder, do orgulho e dos avanços comerciais, sobretudo em cidades ricas do sul da Itália e da Sicília como Pesto, Agrigento e Selinunte. (Harouel, 1990).

Planta da Acrópole de Atenas: notam-se os templos principais ao centro, sendo o maior o Partenon, os teatro de Dionísio embaixo, à direita e o Odeon de Herodes Ático embaixo, à esquerda.

Fonte: Leonardo Benévolo, pág. 90.



Planta da Agora de Atenas em 300 aC.

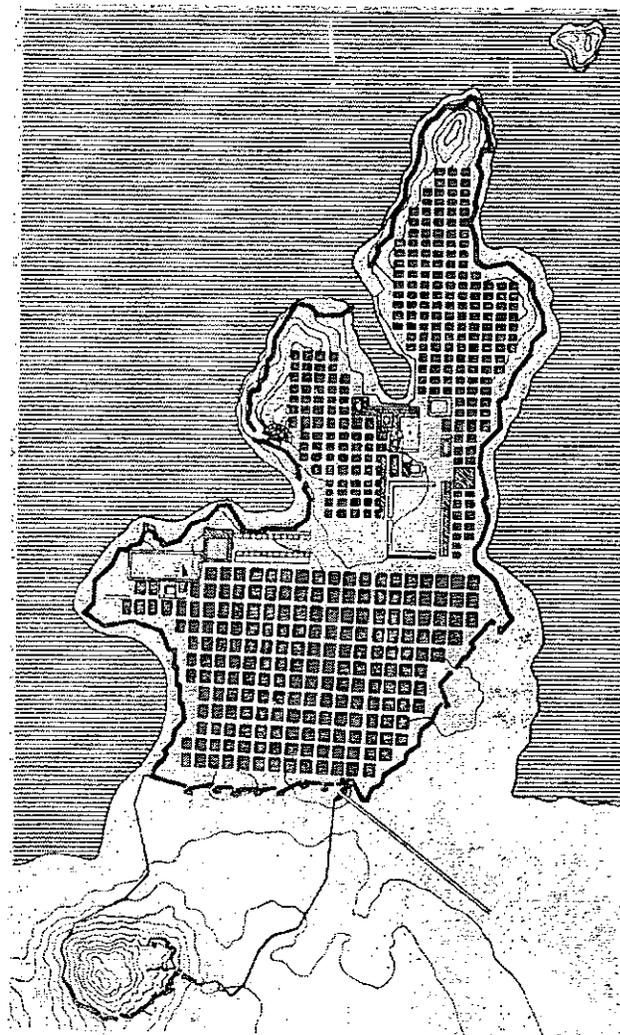
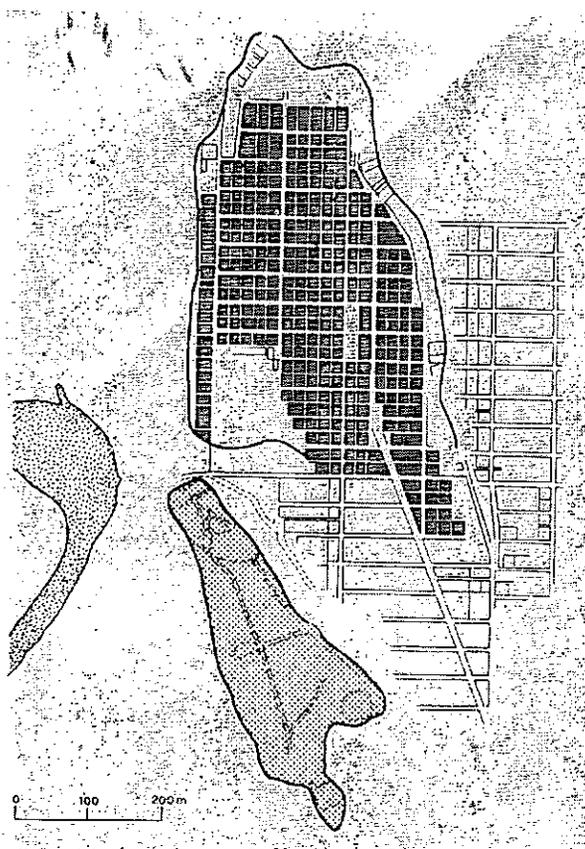
Fonte: Leonardo Benévolo, pág 101.

Deste florescimento, destaca-se o surgimento dos traçados em forma de malha retangular e ortogonal. Assim, os tecidos quadriculados aparecem esboçados ainda no século VI, em colônias fundadas na Sicília e no Mar Negro, contudo é em meados do século V, durante a reconstrução da cidade de Mileto, que se consolida o traçado ortogonal. Este traçado não pode ser considerado apenas uma forma de apropriação do espaço natural. É antes uma transcrição urbanística do pensamento filosófico de caráter matemático e das meditações sobre a melhor

organização política da cidade, na procura de uma estrutura urbana correspondente (Harouel, 1990). Logo este traçado se difunde velozmente por todo o mundo grego, sendo aplicado nas cidades novas fundadas e também nas expansões e no planejamento de novas áreas das cidades já existentes. Isto se dá principalmente após a sua inserção na Grécia continental pelas mãos do filósofo e arquiteto Hipódamo de Mileto, que teve seu nome conferido de forma genérica a este tipo de tecido urbano que ficaram conhecidos, então, como planos Hipodâmicos.

Abaixo, planta de Olinto, após as intervenções de Hipódamo em 432 aC.

Fonte: Leonardo Benévolo, História da Cidade, pág. 114.



Acima, planta de Mileto organizada por Hipódamo após as guerras persas.

Fonte: Leonardo Benévolo, História da Cidade, pág. 116.

Em alguns casos, o relevo condiciona a implantação da cidade grega, mas normalmente, a escolha do local se dá em função de locais adequados à implantação do tecido ortogonal. É o caso de Alexandria, em que a forma retangular da cidade é associada à concepção monumental expressa em ruas largas e grandes além de suntuosos edifícios e jardins públicos. Contudo esta condição monumental não é verificada na maioria das cidades helenísticas. Nestas cidades menos expressivas, as ruas são normalmente estreitas, sendo esta limitação uma correspondência direta com a circulação de pedestres e de animais de carga e particulares. Isto também pode ser percebido nas ruas tortuosas das cidades mais antigas como Atenas, onde as vias mais importantes não passam dos cinco metros de largura e são conectadas por ruelas e, às vezes, por escadas de meio até três metros de largura.

Estas dimensões reduzidas são comuns até mesmo nas cidades de plano retangular, como Mileto e Olinto, com raras exceções, em vias principais que podem conter sete ou oito metros de largura. Dimensões maiores aparecem apenas em algumas cidades como Alexandria onde a via principal possui cerca de vinte metros, dimensão adequada aos desfiles militares e, no entanto, as vias mais simples possuem, em geral, cerca de sete metros de largura. A partir de determinado momento, as ruas de algumas cidades recebem pavimentação e em outras, calçamentos de pedras, porém frágeis e pouco resistentes. Os sistemas de esgotos também começam a aparecer, sendo construídos com canalizações de alvenaria, assentados embaixo das calçadas e cobertos com grandes pedras de calçamento.

Estreitamente relacionado com o urbanismo grego, tem-se o urbanismo romano. Em cidades do sul da Itália e da Sicília como Pesto, Agrigento e Selinunte, possivelmente influenciadas pelos gregos, observa-se isto antes de tudo, nos planos retangulares, nos templos dóricos e na monumentalidade. Estes traçados cartesianos remontam ainda às cidades etruscas e pode ser conferido nos planos de Cápua e Marzabotto. Segundo Harouel, "*... parece decididamente, que é a influência do urbanismo grego que se encontra na origem da predileção dos etruscos e dos romanos pelos quadriculados regulares...*". Com isto, pode-se crer que os etruscos se inspiraram nas cidades da Jônia e desta forma, cidades de origem grega do sul da Itália e da Sicília serviram de modelo para o urbanismo etrusco e, posteriormente para o romano.

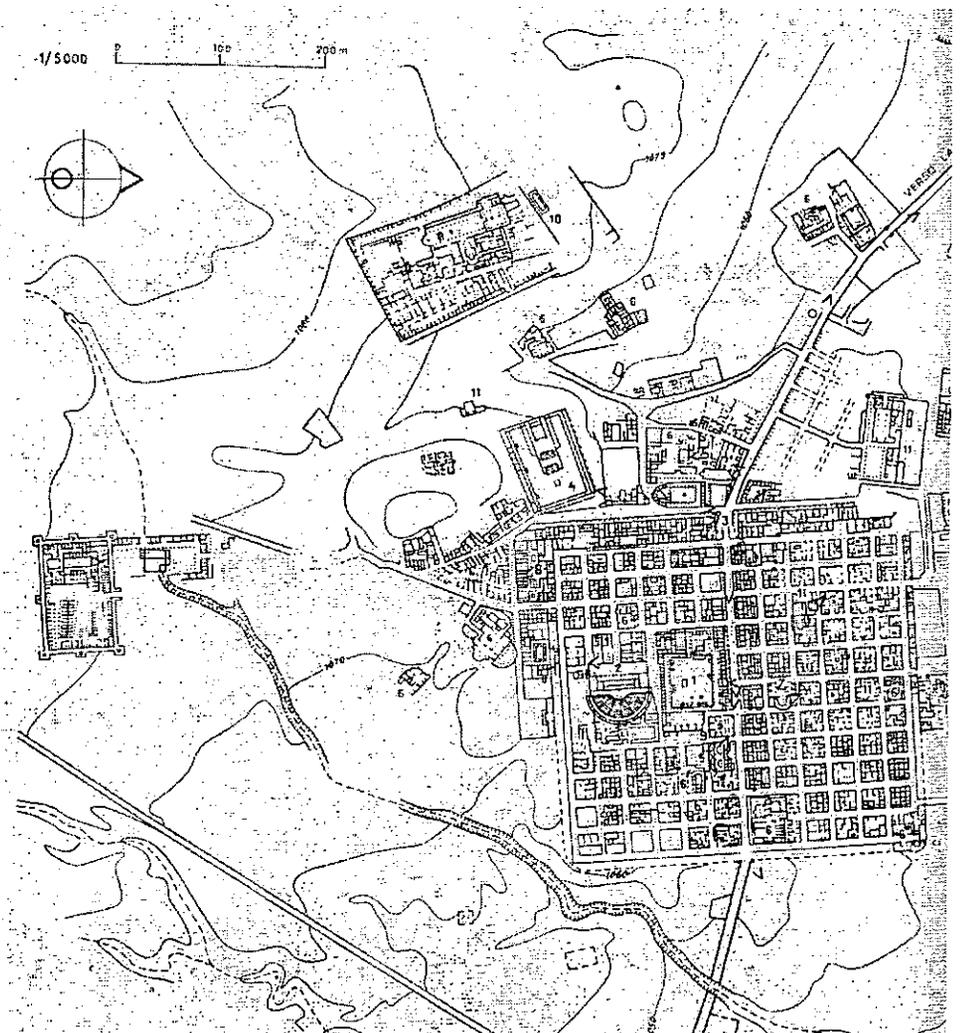
Se para os gregos fundar uma cidade é em primeiro lugar um ato político, para os romanos é um ato sagrado, caracterizado por um rito que remonta aos etruscos. Este rito se subdivide em quatro partes. A primeira é um "agouro" para garantir que os deuses não se oponham à implantação da cidade. Em segundo vem a "orientatio", em que dois eixos viários principais são demarcados: o "cardo" no sentido norte-sul e o "decumano" no sentido leste-oeste. Desta forma, segundo Harouel a cidade se integra à ordem geral do universo. O terceiro ato consiste no "limitatio", em que é demarcada, com um arado, uma linha imaginária e mística, o "pomerium", que se acreditava

defenderia a cidade das divindades infernais e aquém da qual seria construída a muralha de proteção efetiva da urbs. Por fim, tem-se a consagração da cidade que a coloca sob a proteção dos deuses da tríade capitolina: Júpiter, Juno e Minerva.

O plano das cidades romanas é normalmente caracterizado pelos traçados ortogonais, o que corresponde às necessidades práticas em detrimento das preocupações religiosas. A partir do estabelecimento do cardo e do decumanus como medianas, a cidade se desenvolve em ruas secundárias lançadas paralelamente às vias principais e confeccionando, desta forma, a trama da cidade em forma de tabuleiro que pode aparecer tanto de forma quadrada quanto de forma retangular. A esta operação chama-se de limitação interna, e os tratados urbanísticos da época, como o de Frontino e o de Higinio consideram esta etapa parte integrante do ritual de fundação da cidade. Contudo existem exemplos de cidades de traçado irregular, como a própria Roma primitiva.

Dentre as principais estruturas do urbanismo romano, pode-se destacar a muralha, de significado místico que remonta ao ato de limitação da cidade no momento da fundação, o fórum que funciona como mercado e ao mesmo tempo espaço de reunião e encontro da vida pública. Uma praça pública destinada ao lazer, onde se encontram o teatro, o circo, o anfiteatro e as termas.

Planta da cidade romana de Timgad, na Argélia. Segundo Benévolo, a cidade foi abandonada no século VII e escavada quase por inteiro. Fonte: Leonardo Benévolo, História da Cidade, pág 201.



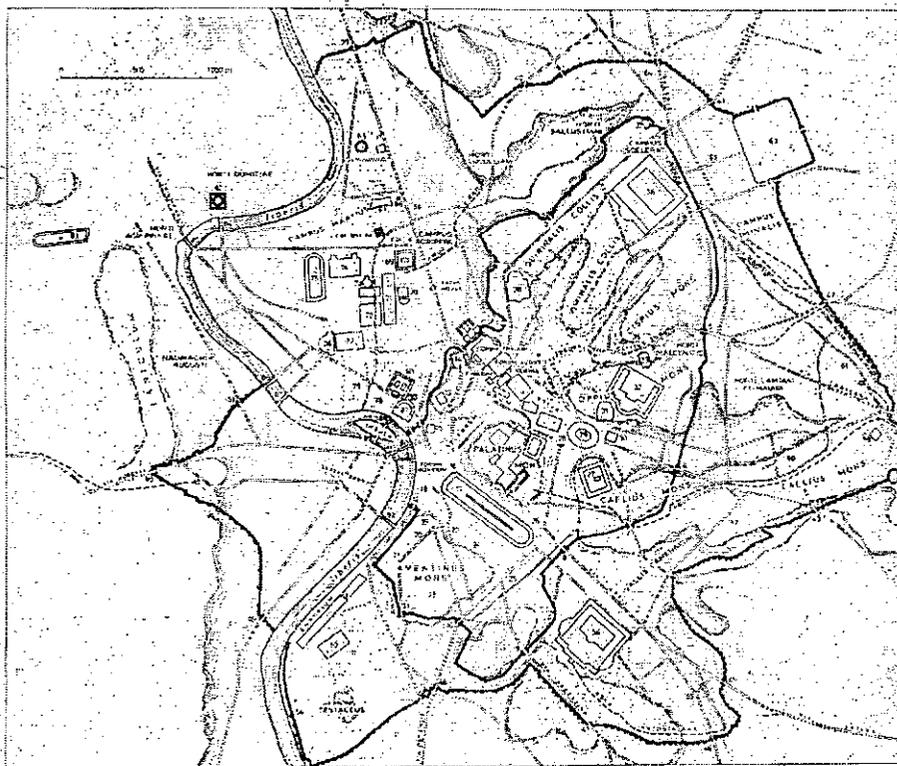
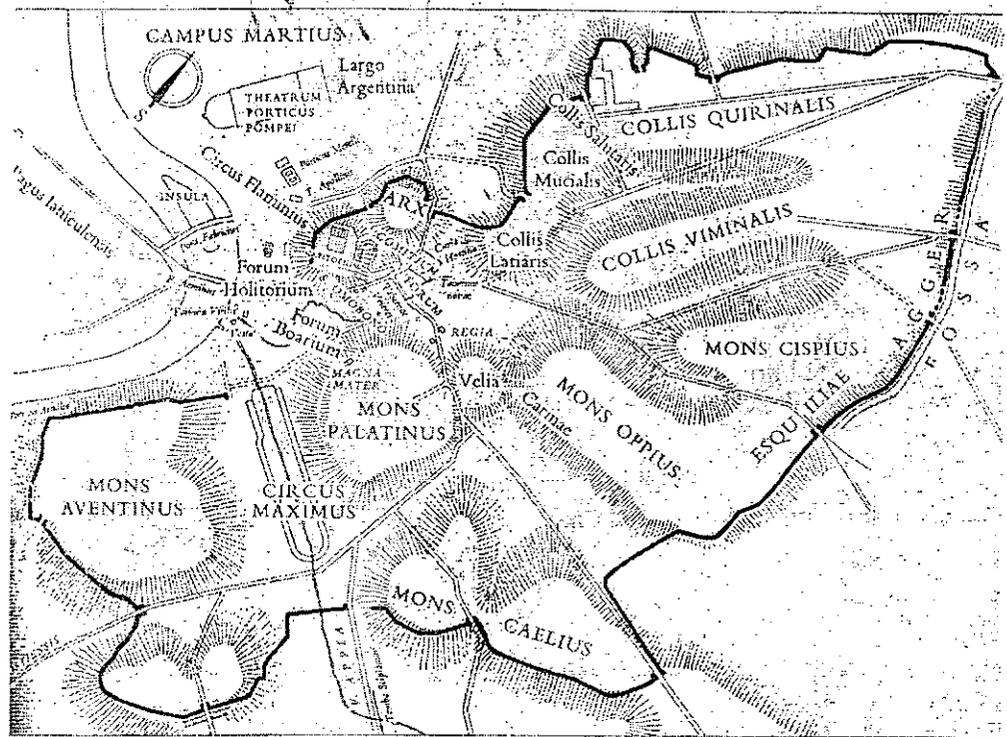
Quanto às habitações, estas se dividem em “domus” e “insulae”, sendo a primeira o tipo clássico de casas particulares, destinadas às famílias e aos seus empregados. São normalmente de um pavimento e encontram-se exemplos modestos de famílias modestas e suntuosas de famílias abastadas. As “insulae” são habitações coletivas, com vários pavimentos e destinadas a moradias de aluguel. Estas habitações podem ser destinadas à classe burguesa, porém na maioria dos casos destinam-se ao povo, e caracterizam-se por serem construções mediocres, apertadas, sem conforto e amontoadas em edifícios que pode ter até sete pavimentos.

Em Roma, podem-se identificar o cardo e o decumanus no núcleo mais antigo da urbs. Esta pode ser a origem do traçado retangular de Roma, uma vez que as duas vias dão para as quatro portas da cidade. Contudo, com o tempo, a evolução da cidade se deu no entorno do Fórum, sem considerar os eixos primários da cidade. Desta forma, o desenvolvimento se dá de forma bastante irregular, sem critérios pré-estabelecidos e em função do sítio acidentado. Do Fórum, irradiam-se as ruas principais em direção à periferia, e também ruas estreitas que possuem cerca 2,40 metros de largura, podendo chegar aos 5,0 metros nas vias principais e valendo-se das depressões entre as colinas. Roma crescia e consolidava um tecido urbano irregular constituído por becos, ruas estreitas e algumas médias, com edifícios verticalizados, mal acabados em vias de desabar ou de pegar fogo e, com isto, a cidade estava a caminho de se tornar um grande centro onde a especulação promovia efeitos negativos.

Nos tempos de César, o estado intervém mais efetivamente na regulamentação dos serviços públicos. Naquele instante, a rede de estradas era mais deficitária, compreendendo cerca de oitenta e cinco quilômetros de vias tortuosas, estreitas. Destacam-se então, as “itineras” acessíveis apenas por pedestres, os “actus” onde se podia trafegar um veículo de cada vez e as “viae” que são ruas mais largas, onde podiam passar até dois carros. Estas “viae” são apenas duas na parte central da cidade: a Via Sacra e a Via Nova que flanqueiam o Foro e uma vinte na periferia onde se destacam as vias Ápia, Flamínia, Ostiense e a Latina dentre outras. Com o tempo, esta rede viária que havia sido dimensionada quando Roma ainda era uma cidade pequena, torna-se insuficiente e inadequada para uma cidade que já beirava um milhão de habitantes e também pela inexistência dos serviços públicos de limpeza e de iluminação. Diante disto, um despacho de César disciplina o uso das ruas, determinando que sejam limpas pelos proprietários das casas adjacentes e proibindo a circulação de veículos durante o dia (Benévolo, 2005).

Segundo Harouel (1990), a Roma do final da república era uma cidade mal-concebida e mal-construída, cuja rede de vias públicas e praças eram insuficientes, embora fosse a capital de um grande império, ela permaneceu bastante atrasada em relação ao urbanismo das cidades orientais e daquelas da Itália meridional.

Planta da Roma Republicana: notam-se as vias públicas desenvolvendo-se por entre as colinas. Fonte: Leonardo Benévolo, pág. 137.



Planta da Roma Imperial: notam-se o traçado irregular, os contornos sucessivos das duas muralhas de proteção. Fonte: Leonardo Benévolo, pág. 144.

Ao longo do período Imperial, Roma defronta-se com os típicos problemas urbanos de uma cidade que já possuía cerca um milhão de habitantes. Neste instante, medidas como a limitação do gabarito de altura dos edifícios, a regulamentação do tráfego de veículos durante o dia e, mais adiante, as proposições de alargamento e modificação dos traçados viários, a criação de calçadas e outros espaços para pedestres e uma rede de praças que se

interligam entre si, contribuindo para o avanço urbanístico da cidade. Destacam-se desta forma as obras promovidas pelos imperadores, como o teatro, as termas, os anfiteatros e as basílicas, não obstante as obras dos magistrados que são verdadeiras operações de urbanismo que transformam a paisagem de Roma (Harouel, 1990).

Na região da Meso-América, atual território mexicano podem-se citar os centros primitivos dos Olmecas em La Venta e locais mais recentes como Monte Albán, Tula e as principais cidades das civilizações pré-colombianas como Tenocytitlan, localizada onde hoje está a Cidade do México e Teotihuacán à nordeste da Cidade do México.

Em 450 dC, Teotihuacán, a principal cidade da Meso-América tinha aproximadamente 200.000 pessoas. Mantinha contato uma rede extensa de outras cidades como Oaxaca e seus comerciantes, sendo que, sua influência estendia-se até Kaminajuyú a cerca de mil quilômetros de distância. Era uma cidade que possuía uma larga avenida como eixo principal, e cortava todo o vale da cidade em patamares graduais. Esta grande avenida era cortada perpendicularmente por outra via pública a avenida Oriental ou Ocidental, em cuja interseção localizava-se um mercado e um centro administrativo. Ao longo da via principal, dispunham-se os templos, as pirâmides e grandes casas de forma agrupada.

Segundo Lynch, toda região estava povoada e organizada de acordo com uma rede regular de complexos regulares. Os registros acusam uma vila primitiva em 500 aC., porém o salto para cidade efetiva só aconteceu no primeiro século dC. Em Teotihuacán, o comércio era uma prática comum, porém a exaltação e os ritos religiosos alimentaram o estatuto da cidade, sendo que a forma física extraordinária e as cerimônias místicas eram os maiores motivos de sua atração do local. O grande esforço para a construção de uma forma urbana discrepante não se resumia apenas às obrigações de agradar as divindades. Indo mais além, pretendiam induzir o respeito e o temor aos governantes, garantindo a cidade como local de peregrinação e de tributos. Mais uma vez, o plano das cidades aparece servindo para os egocentrismos despóticos.

## **1.2 - IDADE MÉDIA E RENASCIMENTO**

Na Europa o desenvolvimento das cidades está intimamente ligado ao desenho e ao traçado das ruas. Desde os regulares acampamentos militares do período romano, elaborados cartesianamente e que serviram de modelo para implantação de muitas cidades fundadas durante o Império, passando pelas retraídas e confinadas cidades da Idade Média, chegando ao florescimento da renascença e daí em diante pelo barroco, industrialização e modernidade até os dias contemporâneos, as ruas sempre estiveram presentes nas múltiplas formas de urbanização. Objeto urbano de caráter universal, independente das

culturas e dos povos a sua presença sempre foi uma constante na existência dos assentamentos humanos.

Na Paris medieval, o crescimento da cidade, após décadas de estagnação, não criou uma rede viária que facilitasse o transporte. Os caminhos encontravam em estado precário, e um número reduzido de charretes e carroças e pelas quais tinha-se de pagar um preço muito alto pelos serviços, monopolizavam os transportes e patenteavam a ausência de veículos úteis (Le Goff, *in* Sennett, 2006, pág. 163). A desordem e as péssimas condições físicas das ruas medievais de Paris resultavam do processo de crescimento da cidade. Os canais de comunicação entre as comunas localizadas nas fronteiras dos povoados raramente eram interligados e a situação ficava ainda pior em função do uso que os habitantes faziam delas.

Nesta época, era comum construir de qualquer forma, sem qualquer forma de regulamento e dificilmente algum proprietário impunha algum modelo ao construtor. Apenas excepcionalmente o rei e o bispo poderiam penhorar uma construção e fazer o proprietário vendê-la. Somente as cidades cuja fundação remontava aos tempos do Império Romano é que pareciam seguir algum tipo de planejamento urbano. Ninguém fazia idéia do que fosse urbanismo, nem o rei, nem o bispo e muito menos os burgueses. Desta forma, a natureza limitada das classes dominantes e da esfera pública refletia na geografia urbana sua debilidade, carência e desinteresse. Qualquer um construía o que quer que fosse e poucos enviavam contestação à justiça. Assim evoluiu a malha urbana parisiense a partir da Idade Média, segundo observa Sennett;

*“labirinto de vielas tortuosas e estreitas, becos e cortiços com escassez de áreas livres onde edifícios recuados dificultavam a visibilidade e o tráfego estava permanentemente obstruído”<sup>3</sup>.*

*(Richard Sennett em “Carne e Pedra” – pág. 163).*

Nenhuma regra de direito urbanístico condicionava as construções da cidade. Nenhuma subordinação divina, real ou nobre obrigava os construtores e proprietários a tomar conhecimento daqueles que estavam ao lado. A construção de pavimentos e as aberturas de janelas obedeciam apenas à vontade do dono que sem cerimônias obstruíam os acessos e janelas dos vizinhos. O espaço público era o que sobrava após as construções particulares serem erguidas e antes que os grandes palácios da renascença comessem a aparecer. Marcada pela agressividade, as ruas constituíam o resto de todo o exercício de poder e reivindicação de direitos, nada tendo a ver com os jardins, a coexistência ou o lugar criado para o trabalho comunitário.

A economia urbana medieval transformou as paredes da rua permeáveis. Nos distritos parisienses, as mercadorias eram expostas em janelas, graças a

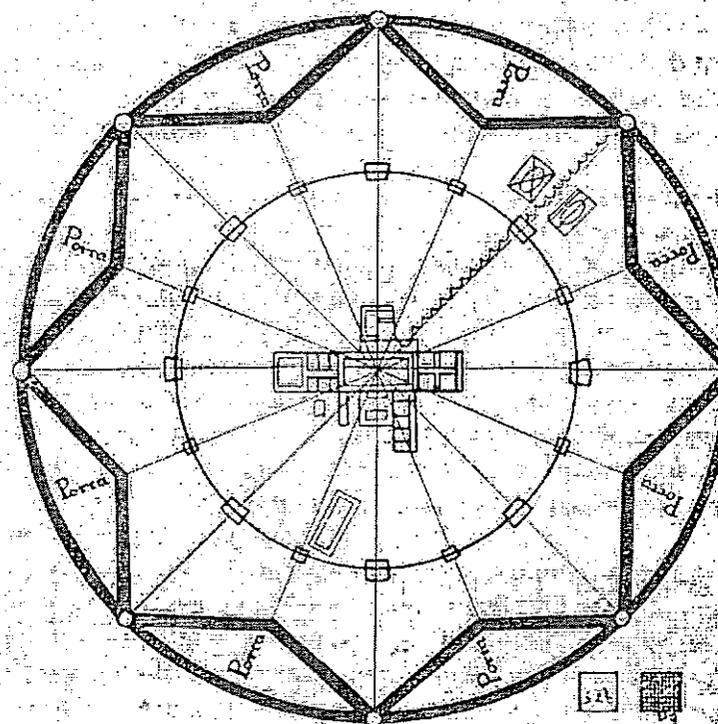
<sup>3</sup> Sennett, Richard; “Carne e Pedra”. Pág 163.

uma inovação: painéis de madeira que abriam para servir de balcão. Usando as paredes desta forma, os mercadores expunham as opções da loja aos olhos dos compradores. Da mesma forma, os pátios medievais foram sendo adaptados em razão da ordem econômica emergente. Funcionando como um local de exposição e oficina, seu interior foi aos poucos se tornando acessível e alargado, a fim de que se pudesse ver o que acontecia dentro. Aos poucos, passou a figurar como uma extensão da rua. Esta nova condição alterou o tempo da rua. Na cidade antiga, a luz do dia era fundamental para a realização das atividades cotidianas. A Paris medieval ampliou este horário de forma que os consumidores podiam ir às compras depois dos seus afazeres.

No século XV, um novo método de concepção de objetos foi estabelecido e aplicado a todo gênero de artefatos, desde objetos pequenos até as concepções novas de cidade e de apropriação do território. Contudo, na prática, este novo método não foi eficaz na produção de grandes transformações urbanas. Com a expansão demográfica estagnada ou em retração, não havia a necessidade de fundação de novos núcleos urbanos ou mesmo de aumentar substancialmente os existentes. Não havia segurança política dos governos e nem recursos disponíveis para longos projetos de intervenção ou de grandes programas de urbanização. O trabalho artístico ocorre individualmente e sem contato com organizações coletivas que garantiam a continuidade das empresas de construção e urbanística medieval (Benévolo, 2005).

Desta forma, o advento urbanístico fica relegado a um segundo plano e as realizações do ideal de regularidade e proporção se efetivam apenas em alguns artefatos arquitetônicos isolados e não em grandes transformações do meio urbano. Os teóricos e intelectuais da renascença, então, resumem-se a pintar, desenhar ou descrever a cidade ideal que não têm a possibilidade de construir e que permanece como objeto teórico dos tratados e códigos do período que se apóiam nos parâmetros da antiguidade clássica.

Planta da cidade ideal de Sforzinda, do Tratado de Filarete por volta de 1465. fonte: História da Cidade, Leonardo Benévolo, pág. 425, 2005.



Na prática, os nobres e os arquitetos renascentistas limitam-se a intervir na cidade medieval já construída, modificando-a parcialmente, completando programas inacabados do século XIV ou, no máximo, introduzindo programas novos, mais ou menos ambiciosos que não raramente se mostraram irrealizáveis (Benévolo, 2005). Cidades como Ferrara, Pienza e Urbino são bons exemplos destas formas de intervenção urbanística na renascença e certamente poderiam ser demonstradas nestas linhas, contudo dissertar-se-á, adiante, sobre Roma que parece ser o exemplo mais completo e que melhor pode apresentar a cidade renascentista.

Durante o Renascimento, vê-se os planejadores, de Filarete a Scamozzi, encantarem-se pelas cidades em forma de estrela que se faziam presentes nos planos utópicos da época. Desenhadas a partir de vias radiais integrantes de um polígono regular, estas elevavam o olhar dos observadores para um ponto central aberto e caracterizado por uma praça como na cidade de Palmanova ou por outros artefatos arquitetônicos como torres e palácios. Deste ponto central, podiam-se ver as ruas em perspectiva no sentido da muralha, o que facilitava o sistema defensivo da cidade. Nas cidades renascentistas de forma estrelar, sejam com seis, oito ou mais pontas, as ruas trabalhavam para a defesa da cidade contra os inimigos, sendo importante lembrar que as concepções de cidade estrelar, no renascimento, não se devem apenas às necessidades militares. São também devidas às concepções espaciais que ordenavam a produção dos objetos construídos no entorno de um ponto central. Esta filosofia está presente nas obras de Bramante e de Leonardo Da Vinci, nas pinturas e nas outras formas de expressão artística do período.

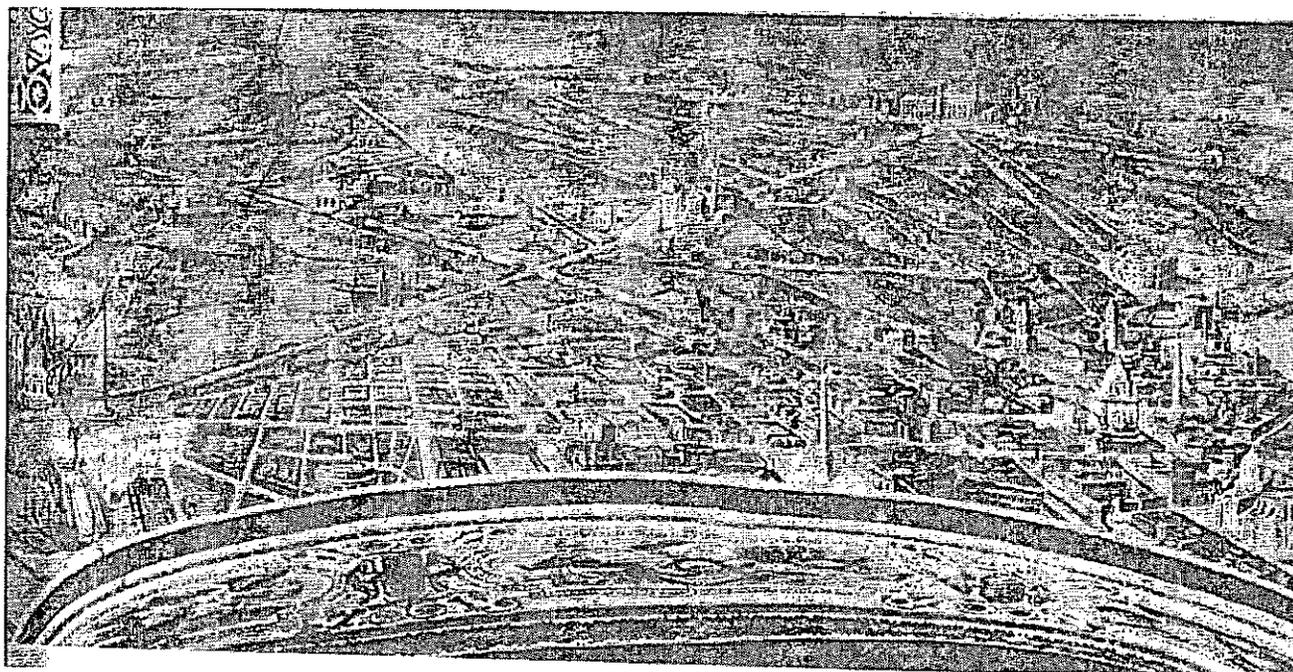
Para continuar a falar das ruas e do planejamento urbano, a inserção de Roma no corpo deste texto se faz valorosa. Após séculos de domínio mundial sob a bandeira do Império que levava seu nome, a cidade cai em decadência por cerca de mil anos. Ao final deste período, a cidade renasce como o mais importante centro de cultura da Europa. Em solo romano, o renascimento atingiu seu ápice e foram formuladas as formas de expressão do Barroco que se alastrariam por todo mundo ocidental mais tarde. Neste instante, merece destaque a atuação do Papa Católico Sisto V.

Durante o breve pontificado do Papa Sisto V (1585-1590), Roma foi palco do primeiro traçado viário de uma cidade moderna (Giedeon – pág 102). Neste período, o Vaticano através de seus Papas, já havia se tornado o maior construtor do mundo, sendo que no entorno do ano de 1500, os Papas Julio II e Leão X, contrataram seus conterrâneos Bramante e Rafael, ambos de Urbino e Michelangelo de Florença para edificar suas obras. Sisto V foi um Papa atípico para os padrões de secolha do Vaticano de seu líder maior, observada a sua origem campesina. Filho de camponeses, o monge franciscano chegou ao trono de Pedro aos sessenta e quatro anos e governou até aos sessenta e nove.

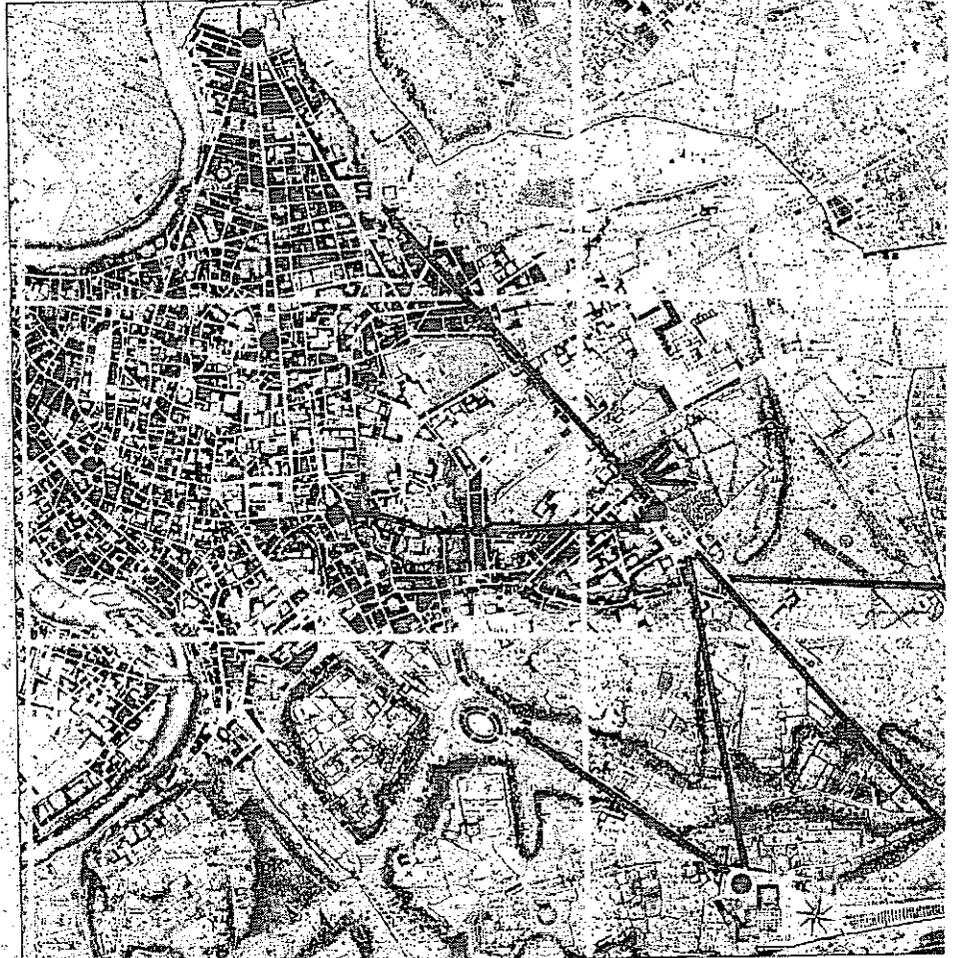
Durante seu pontificado, promoveu várias obras de expansão da cidade libertando-a do claustro em que se encontrava desde o período medieval. Sisto não praticou nenhuma violência contra a cidade medieval, então uma área com fama de infecta, localizada na curva do rio Tibre, no lado oposto ao Castelo S. Ângelo, deixando-a intacta e concentrando esforços em novos empreendimentos. Dentre as obras mais importantes de Sisto V, antigo Cardeal Montalto, destacam-se a Strada Felice, avenida que corta Roma no sentido noroeste-sudeste, a Acqua Felice – sistema de abastecimento de água beneficiando as colinas a sudeste e sua residência pessoal o Palazetto Felice, próximo à Igreja Santa Maria Maggiore e ao seu convento. Esta residência foi construída pelo jovem Domenico Fontana, também responsável pelos projetos do Laterano e do Quirinal, edifícios menos expressivos em Roma. Apesar de ser um arquiteto pouco conhecido, o conjunto de sua obra constituiu-se em um urbanismo de relevante valor.

Sisto V implantou um plano diretor no município, levando a cabo todas as obras de seu interesse. Roma crescia de oeste para leste, em direção às terras mais salubres das colinas. Notável pela rapidez com que determinava a construção de suas obras, o Papa não deixava que nada atrapalhasse seus planos. Construiu a importante Strada Felice em menos de um ano, e a cúpula de São Pedro em vinte e dois meses, com 800 operários trabalhando de domingo a domingo sob o comando de Giacomo Della Porta e Domenico Fontana a executarem o projeto de Michelangelo. As novas ruas abertas pelo plano diretor deveriam interligar as sete igrejas e santuários a serem visitadas em dias de peregrinação. Estes arruamentos podem ser considerados hoje a primeira manifestação referente à disposição das ruas em uma cidade moderna.

Nas figuras da página seguinte, pode-se ver em planta as propostas de Sisto V para Roma, em que ficam demonstradas através das linhas negras a novas vias a serem traçadas e os pontos nodais que deveriam receber monumentos e funcionar com escala em dias de procissão.



A figura anterior ilustra a Roma transformada por Sisto V e é um afresco que pode ser conferido na sala Sistina na biblioteca do Vaticano, (fonte: Streets - Critical Perspective on Public Space, Z. Çelik/D. Favro/ R. Ingersoll, pág. 191. Espaço, Tempo e Arquitetura - O Desenvolvimento de Uma Nova Geração, S. Gideon, pág. 109).



Fonte: Streets - Critical Perspective on Public Space, Z. Çelik/D. Favro/ R. Ingersoll, pág. 189

### **1.2.1 - CIDADES DA AMÉRICA NO SÉCULO XV**

É um engano dos mais terríveis acreditar que quando os navegadores espanhóis e portugueses aportaram suas naus na costa do continente americano encontram aqui um povo, incivilizado, aculturado, agnóstico e desmensuradamente primitivo. Na verdade a civilização que aqui estava há muito e que parecia precisar de moralidade, catequese, adestramento e educação, era um povo evoluído, dividido em classes, com entendimento da agricultura, da arquitetura, da organização urbana, das artes e dos ofícios, com religião e crenças definidas além do domínio dos sistemas de escrita, com exceção dos Incas.

A civilização aqui instalada já possuía a arquitetura e o urbanismo desenvolvidos muito antes da chegada dos europeus ao continente, o que, de

certa forma, não caracteriza os assentamentos como cidades, o que só se efetiva a partir de uma organização política em nível de Estado. Contudo já era clara a diferenciação dos edifícios públicos, depósitos comunitários, centros cerimoniais, mercados e moradias destinadas aos cidadãos e aos palácios reais. José Alcina Franch, citando Gordon Childe, diz que, entre os fatores fundamentais para caracterização de uma cidade, podem-se ressaltar o tamanho da população, a presença de especialista em observação do tempo e sua aplicação à agricultura. E ainda, excedentes entregues aos reis pelos camponeses, edifícios públicos monumentais, simbolizando a concentração do excedente social, estabelecimento de classes sociais, sistema de escritura e de registro de bens, o desenvolvimento das ciências exatas, da geometria, da astronomia, dos estilos artísticos, do comércio de matérias-primas e a implantação de uma solidariedade orgânica baseada na complementaridade. Estes fatores determinantes da formação das cidades e defendidos por Childe vislumbram uma imediata associação entre civilização e aglomerado urbano.

Nas cidades Wari, além das características administrativas de uma organização imperial, percebe-se, uma notória produção artesanal, confeccionada por hábeis artesãos dedicados à cerâmica, metais, madeiras, tecidos dentre outros, efetivando assim uma atividade urbana paralela e alternativa: a produção agrícola desenvolvida no campo. Para-se definir uma cidade como tal, dir-se-ia que esta seria uma aglomeração relativamente densa de pessoas, contendo edifícios públicos e habitacionais, planejamento ainda primário do meio urbano, onde predominam atividades não agrárias, porém de caráter social, econômico e cultural em que os poderes políticos e burocráticos se sobrepõem a quaisquer outros fatores (J. A. Franch). É preciso ficar claro que ambiente urbano é um conceito oposto ao conceito de meio rural, porém não se pode afirmar que quaisquer aglomerações de casas possam ser classificadas como cidades, onde a ambigüidade dos termos deixa em evidência o limiar entre rural e urbano.

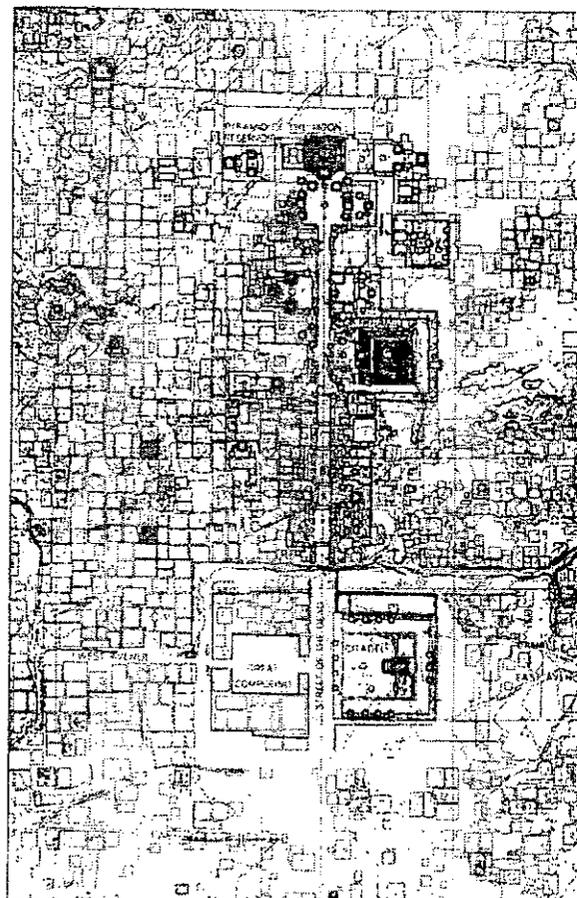
Franch relata que o povoamento do continente americano remonta a 3000 aC. ou mesmo antes, partindo de tribos formadas por agricultores, pescadores e caçadores que viviam agrupados em acampamentos que, posteriormente, alcançaram a categoria de vilas, povoados maiores e pequenas cidades onde se identifica uma primitiva divisão de classes sociais entre os habitantes. Posteriormente, podem-se citar a civilização Olmeca com seus centros primitivos em La Venta e, mais adiante, durante período clássico compreendido entre 900 e 200 dC., desenvolveram-se civilizações importantes como os Maias, principalmente na área central do México, destacando-se a civilização Teotihuacana, cujo importante núcleo urbano é a cidade de Theotihuacán localizada ligeiramente a nordeste de Tenochtitlán, atual Cidade do México.

Theotihuacán foi a maior cidade da Mesoamérica, sem rivais no que se refere ao tamanho e à intensidade das urbanizações e a primeira na sucessão dos centros de poder, que culminaram com a cidade Asteca de Tenochtitlán e

que tem sido objeto de estudo por René Millon devido ao seu interessante sistema urbano (K. Lynch, 1981). No seu auge, por volta de 450 dC. a cidade devia ter cerca de 200.000 habitantes e era parcialmente rodeada por muralhas, e disposta ao longo de uma monumental avenida que cortava em linha reta todo o vale, subindo em patamares sucessivos por aproximadamente cinco quilômetros em direção ao norte. Esta avenida principal era cortada por outra onde, na interseção dois complexos citadinos destacavam-se o mercado e o centro administrativo. Ao longo desta grande avenida, foi construída uma fileira contínua de templos além das grandes e imponentes vivendas. Toda a malha urbana já estava dividida de forma cartesiana e a orientação das avenidas e dos complexos na direção  $15^{\circ} 30'$  é quase exata. Os complexos eram constituídos por residências agrupadas, destinadas a albergar entre trinta e cem pessoas, muitas das quais artesãos especializados (K. Lynch, 1981) que trabalhando em suas casa já anunciavam os “home offices” dos finais do século XX.

Teotihuacán mantinha uma permanente comunicação com Oaxaca, e seus comerciantes armados estão registrados nos murais Maias. Sua influência estendia-se até a cidade de Kaminajuyú a quase mil quilômetros de distância e a cidade ainda atuava como importante centro religioso e comercial da época, o que atraía peregrinos e comerciantes de uma vasta região. Cerca de 500 anos antes de Cristo, já existia um núcleo primitivo no local, porém o surto de desenvolvimento se deu efetivamente nos primeiros cem anos depois de Cristo, percebendo-se que uma grande avenida e uma outra perpendicular anunciavam que o traçado em forma de grelha não era exclusividade dos gregos e etruscos.

Nesta época, começam a ser erguidas as pirâmides, obras públicas que determinariam o crescimento urbano dos seis séculos posteriores. A mão-de-obra para construção destas gigantescas estruturas certamente foi extraída dos suores camponeses e, muito provavelmente, dos esforços contributivos de peregrinos que estavam de passagem pela localidade. Desta forma, os centros cerimoniais das cidades Maias do período clássico se desenvolvem pelas regiões de EL Péten e pelos canais fluviais de Usumacinta e El Montagna, sendo Uaxactún e Tikal dois bons exemplos destes centros onde os principais edifícios são os templos sobre as pirâmides, palácios sobre plataformas, praças e grandes planos com pirâmides gêmeas.



A figura da página anterior apresenta a planta da zona central de Teotihuacán, onde se destaca ao centro a grande rua cerimonial. Esta rua terminava na Pirâmide da Lua ao norte, seguia para o sul ao longo do vale percorrendo uma extensão de aproximadamente 5 quilômetros. A cidadela e o grande edifício constituíam o centro administrativo e comercial implantados na larga rua transversal. Ladeando esta grande via pública vinham os templos e as casas destinadas aos nobres. O resto do tecido urbano era composto por recintos residenciais e industriais murados. A figura representa a cidade em seu auge, cerca de 450 dC. quando sua população era de aproximadamente 200.000 mil pessoas.

Fonte: Kevin Lynch, A Boa Forma da Cidade, pág 17.

A figura ao lado demonstra a grande rua de Teotihuacán a partir da Pirâmide da Lua e passando pela Pirâmide do Sol e seguindo em direção à cidadela. As estradas atuais circundam todo o conjunto, contudo o padrão tradicional do terreno ainda reflete a orientação antiga dos recintos.

Fonte: Kevin Lynch, A Boa Forma da Cidade, pág 17.



Outro grande foco do urbanismo na América pré-colombiana se dá na região central da parte andina, durante o período que se conhece como Horizonte Intermediário Temprano e Horizonte Médio, entre 200 e 1000 aC., quando se realizam aglomerados populacionais relevantes, tanto na Serra Andina quanto na costa do Pacífico. Durante o período pós-clássico, o Intermediário Tardio, 1000 a 1500 dC., as concentrações urbanas assim como os centros cerimoniais adquirem uma densidade demográfica nunca alcançada anteriormente. O mais significativo deste ponto de vista sócio-cultural foi o final do predomínio da classe sacerdotal, também chamadas de teocracias e um incremento do poder exercido pelos militares ao mesmo tempo em que se destacava a classe representada pelos comerciantes.

No ano de 1492, desembarca junto com a caravela de Colombo o maior processo de colonização e dominação de povos considerados primitivos que o mundo já havia assistido até então. Segundo Segre, em um século foram fundados cerca de trezentos assentamentos entre o Caribe e o novo continente, sendo que em 1630 já existiam trezentos e trinta novas localidades. Para a confecção da morfologia que deveria ser aplicada a estes assentamentos, os

colonizadores tinham como exemplo as tradicionais cidades medievais de forma irregular e orgânica, as labirínticas cidades árabes, os quadriculados gregos e romanos e as bastides francesas, não obstante as teorias religiosas e os tratados renascentistas. As teorias de São Agustín a respeito da consideração da hierarquia da ordem e do belo reiterados por São Tomás no livro "De Regimine Principum" coincidem com o livro do monge espanhol Eximenics, o qual concebeu uma imagem de cidade regular e simétrica, onde fica claro o resgate das idéias de Platão e Aristóteles assim como os tratados de Vitrúvio, Alberti e Serlio, que sendo de formação classicistas também contemplavam os ideais gregos de beleza, filosofia e organização social.

O acate destas filosofias de resgate do clássico inspiraram a confecção do mais importante dos tratados de leis elaborados pelo governo espanhol para aplicação na cultura urbana do novo ocidente, "Ordenanzas de Descubrimiento, Población y Pacificación", além de parte das "Leyes de Indias" promulgadas pelo Rei Felipe II em 1573 (Segre, 1998).

Estas leis desenvolvem instruções para a fundação dos novos assentamentos, análise de condições geográficas adequadas, das qualidades da terra, do ar e da água, a proximidades das riquezas naturais como rios e mares, a orientação do traçado primário de ruas que deveria ser desenvolvido e ainda chegava à escala mais detalhada de propostas para ruas, praças e edifícios a serem construídos. Os arruamentos deveriam brotar de uma "Plaza Mayor" implantada no coração do assentamento onde deveriam ser erguidos os edifícios que representavam os poderes políticos e religiosos locais. Estes receberam os nomes de Igreja Catedral, Cabildo e Ayuntamiento. A praça tornou-se o centro da atividade social, cultural, política e religiosa da cidade onde o público e o privado eram facilmente identificados e individualizados nas arcadas sobre as calçadas, determinando, desta forma, um espaço público, um semi-público ou semi-privado e um privado.

Entre anos de 1520 e 1540, aparecem os centros urbanos mais expressivos na América colonizada. Antes de 1521, o novo continente era uma região basicamente antiliana, sendo que a parte de dominação espanhola era pouco conhecida limitando-se as costas da América Central, e norte dos atuais países, Colômbia e Venezuela. À parte pertencente a Portugal, também recém descoberta ou efetivamente apossada em 1500 dC, quando a esquadra Pedro Álvares Cabral lançou ancoras nas franjas do atual estado da Bahia, mais precisamente em Porto Seguro também era inexplorada e foi reconhecida como terra de bugres e índios incivilizados. Neste caso, a efetiva colonização brasileira só se deu a partir do ano de 1530, desenvolvendo-se lentamente até meados do século XVII, quando a descoberta de ouro no interior das Minas Gerais fez crescer os olhos e os interesses da Corte Portuguesa pela terra até então desprezada por nobres que não queriam migrar para uma região considerada selvagem, povoada por silvícolas agressivos e perigosos que não aceitavam nem cabresto nem cadastro.

### **1.3 - DO BARROCO AOS SÉCULOS XIX E XX**

No início do século XVII, a recessão econômica, os conflitos das classes dominantes e o advento da ciência fazem com que os métodos de concepção e gestão do meio urbano se transformem. As cortes absolutistas com seus asseclas, a nobreza, a burguesia emergente e o clero poderoso e influente da Contra-Reforma católica passam a olhar mais atentamente para a ciência em detrimento das artes. “*A verdade das coisas não coincide mais com a beleza das coisas*” (Benévolo, 2005) e arte deixa de configurar o veículo unitário de conhecimento e controle dos ambientes físicos.

Desta forma, a arte passa a figurar como um campo de estudos subjetivos e sentimentais apropriada para exprimir sentimentos individuais, controlar sentimentos coletivos ao utilizar expressões conformistas, evasivas ou protestantes, enquanto a ciência assume o papel principal na concepção, projeção e execução das coisas.

Nesta época, Paris se torna o modelo de da cultura artística mundial. A cidade passa a ser referência de estilos, meios de vida e expressões artísticas e intelectuais. Com o estabelecimento do Reis da França, em 1528 (Benévolo, 2005), tem início a reconstrução do Castelo do Louvre por Francisco I. No século XVI, já chega a população entre 200.000 e 300.000 pessoas, a cidade é arruinada pelas guerras entre regiões, cabendo ao rei a conquista e a reconstrução da urbs.

Nos 15 anos posteriores, é lançado um programa de obras públicas apoiado em um balanço econômico regular dependente de uma organização de funcionários e repartições especializadas com caráter estatal.

Neste programa, foram contempladas obras como as ampliações dos muros de Carlos V, incluindo os subúrbios ocidentais, reorganização das ruas e das redes de esgotos e pluviais, aberturas de praças regulares com fachadas programadas, a ampliação do paço do Louvre, ligando o castelo medieval como o palácio quinhentista em conjunto unitário e a construção de uma residência suburbana em Saint-Germain. Contudo, em meados do século XVII, a cidade chegara aos 400.000 habitantes, contudo o rei Luiz XIII, o cardeal Richelieu e Mazzarino estavam envolvidos em uma série de guerras e com recursos indisponíveis para desenvolver como antes o programa de obras públicas que passaram então a ser exploradas por especuladores privados que construíram bairros inteiros.

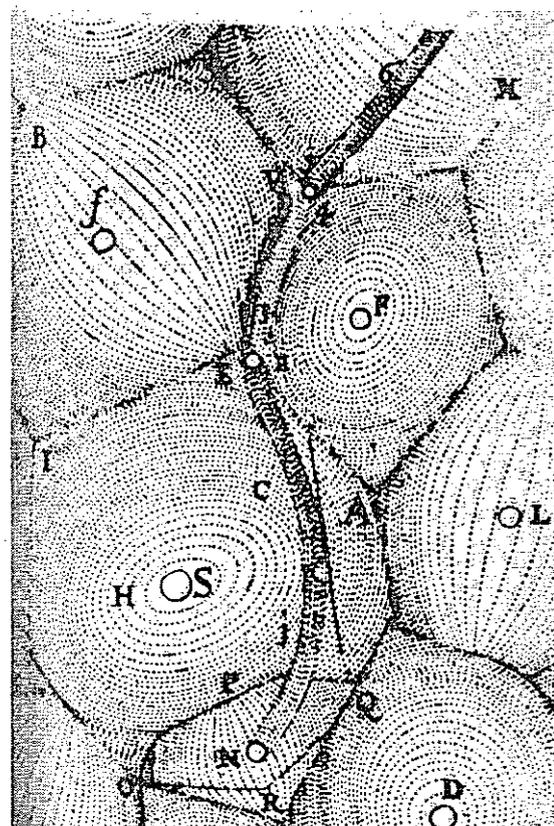
Com Mansart na arquitetura, Corneille na literatura e Descartes na filosofia, a cidade estabelece as bases do novo classicismo racional francês e do continente preparando os instrumentos de controle rigoroso do ambiente natural e artificial (Benévolo, 2005) com grandes arranjos unitários, em escala nunca antes vista. O primeiro artefato concebido e construído sob a égide deste

novo pensamento é residência de Vaux nos arredores de Paris, erguido entre 1656 e 1660 (Benévolo, 2005) para o superintendente das finanças de Mazzarino, Fouquet. Com jardim projetado por Le Notre (1613-1700), e arquitetura de Le Vau (1612-1670) e decoração por Le Brun (1619-1690).

A partir deste empreendimento, apropriado por Luiz XIV com pena de prisão para os proprietários, passando a destinar vultosas somas em dinheiro para prosseguimento dos trabalhos. Ao longo do seu reinado, Luiz XIV promove uma série de intervenções importantes na cidade e nos arredores, fazendo deste modelo o exemplo para todas as outras cortes européias.

À direita, uma ilustração de Os Princípios de Filosofia de Descartes: os vértices das particulas materiais. Fonte: História da Cidade, Leonardo Benévolo, pág. 503, 2005.

Mais adiante, Luís XIV ordena que se construa o palácio de Versalhes para abrigar a corte francesa em campo aberto. Com horror às estreitas ruas de Paris e pela cidade grande, Luís demonstra a preferência pela vida isolada no campo, uma clara característica do período Barroco. Versalhes é a tentativa de se criar um novo estilo de se viver longe do ambiente urbano. Este conjunto é ligado a Paris através de uma avenida que começa no pátio que separa os dois edifícios externos do palácio e termina na famosa Champs-Élisées e no Louvre, antiga residência dos reis da França. Esta via pode ser considerada um importante objeto do planejamento urbano de Paris, constituindo parte essencial da arquitetura local.



Entre os anos de 1793 e 1797, um comitê elabora um plano revolucionário para a transformação de Paris, o Plan des Artistes. Este plano previa a abertura de várias avenidas, a criação de rotatórias e um novo teatro para a cidade. Concebido a partir da linha de ensino praticada pela École Polytechnique de Paris, pode-se perceber, neste plano, conceitos até hoje consagrados nas práticas urbanísticas, como, por exemplo, o traçado axial do espaço urbano.

Ao longo do século XIX, as cidades multiplicaram seus perímetros várias vezes, consolidando um crescimento vertiginoso do ambiente construído e da falta de condições apropriadas à vida nas cidades, sobretudo, ocasionadas pelo advento da revolução industrial que desencadeou a revolução urbana. As

populações urbanas aumentaram muito com o êxodo rumo às cidades de populações rurais. A falta de salubridade destas novas áreas em expansão, aliado à deficitária oferta e produção de novas vias e habitações transformaram o ambiente citadino em uma massa infecta e inviável. A falta de diretrizes que deveriam ordenar e coordenar adequadamente as novas escalas urbanas favoreceu a instalação de um caos urbano sem precedentes na história das cidades. Neste momento, as classes pobres já estavam sendo transferidas em massa para locais distantes, enquanto as construções degradadas que ocupavam eram destruídas e substituídas em nome da qualificação do espaço por edificações que ostentavam riqueza.

Sennett relata que em 1885, a Comissão Royal on the Housing of the Working Classes de Londres observava que:

*“A destruição dos ninhos de abutres (favelas em ruínas) traz grande benefício sanitário e social, mas nenhum tipo de habitação popular tem sido construído em seu lugar (...). A consequência de tal procedimento é que a população sem teto cresce, dispersando-se pelas ruas e pátios próximos às demolições (...)”<sup>4</sup>.*

Continuando, ele conta que este deslocamento prosseguiu ao longo do século XIX, levando as classes menos favorecidas para leste da City, sul do Tâmis e norte de Regent's Park. Desta forma, Londres precedeu Paris e Nova York no deslocamento de populações “indesejadas” e homogêneas para áreas periféricas da cidade.

Desta forma, o desenho urbano evoluiu no sentido de facilitar os deslocamentos de grande número de indivíduos que, apesar de localizados nas periferias, necessitavam acessar o centro da cidade por algum motivo: compras, trabalho, negócios ou qualquer outra coisa. Os urbanistas que então já vinham familiarizados pelas concepções iluministas que consideravam as vias públicas como artérias e veias colocaram esta filosofia a serviço da nova ordem urbana consolidada na industrialização e no aumento vertiginoso das massas em deslocamento.

O projeto da Regent Street e a reconstrução das ruas parisienses por Haussmann são exemplos que obras públicas que objetivavam este movimento.

Projetados por John Nash, a Regent Street e o Regent's Park, no início do século XIX, constituíram o maior trabalho de urbanização até então realizado em Londres, obedecendo a princípios e adaptando-os à maior velocidade com que os habitantes da cidade agora circulavam (Sennett, 2006). Dando acesso a Regent's Park pelo sul, a Regent Street foi concebida como um bulevar em que

<sup>4</sup> Sennett, Richard; “Carne e Pedra”. Pág 263.

inúmeros obstáculos, que não podiam ser removidos, foram contornados. Projetado para receber um grande fluxo, a rua possuía extensas quadras de construções uniformes destinadas ao tráfego de mercadorias. As lojas lindeiras, agora com caráter de centros comerciais, ocupavam andares térreos com arcadas, tetos de vidro e vários estabelecimentos. Estas construções aliavam a corrente de fluxo intenso ao uso mercantil das ocupações térreas. Assim, as atividades dos lojistas não podiam exceder-se para as ruas laterais e os pedestres eram obrigados a caminhar em linha reta. Neste sentido, Regent Street consolidou-se como uma inovação e um marco do desenho urbano.

Segundo Sennett, o conjunto Regent's Park e Regent Street conferiram à locomoção um novo sentido social, funcionando como um isolante do espaço, na medida em que o esvazia e o trânsito espalhou os pontos de encontro dificultando as aglomerações e anunciando o isolamento das pessoas no meio urbano que viria a ser uma das principais características do século seguinte.

No mesmo período em que foram concebidas a Regent Street e o Regent's Park, sobe ao poder, na França, Napoleão III. Sobrinho de Napoleão Bonaparte, Luis Napoleão possuía, pendurado em seu estúdio, um mapa de Paris com os bulevares desenhados por ele próprio a serem executados, destacados em vermelho, azul e verde e em ordem decrescente de urgência. Nestes mapas, nota-se a antecipação da ampliação da Rue de Rivoli, o Boulevard de Strasbourg, além de linhas espessas cruzando um aglomerado de casas no centro da cidade. Esta linha sugeria, além da ampliação das vias de circulação, entendidas como necessidade apropriada a evitar as rotineiras rebeliões nas vielas e nos meandros da cidade, as futuras demolições, desalojamentos e remoções das populações que ali residiam.

Napoleão convoca para trabalhar para o Império Georges-Eugène Haussmann (1809-1891), certamente o mais importante planejador da França durante o século XIX. Haussmann "Préfet de la Seine" promoveu uma radical transformação em Paris no período de 1853 a 1869, gastando cerca de dois bilhões e meio de francos com gastos extras em suas obras. Aproximadamente sessenta por cento deste erário foi gasto com a abertura de novas ruas, obras de demolições em bairros adensados e em becos estreitos, abrindo espaço para a passagem da nova malha urbana que já anunciava as novas condições modernas, que demandaria a cidade da segunda metade do século XIX e do século XX.

Segundo Giedeon, Haussmann subdividiu seu plano de intervenção em quatro metas de atuação. A primeira destas, era isolar os grandes edifícios, palácios e quartéis, de modo a facilitar o acesso em dias de festas e promover uma defesa simplificada em dias de revolta. A segunda era a melhoria do estado de salubridade de Paris, através da destruição das infectas vielas do centro da cidade e dos focos de epidemia, geralmente associados aos amontoados de miseráveis casebres e aos pobres. A terceira diretriz era assegurar a paz pública

através dos Boulevares, ruas amplas que permitiriam não só a mais eficiente circulação da luz e do ar, mas que também facilitariam o movimento das tropas do Segundo Império. Por fim, proporcionar a facilidade no ir e vir das estações ferroviárias, através de artérias que levariam os usuários aos pontos de interesse, demonstrando uma clara preocupação com o sistema viário e de transporte.

Ao longo dos XVIII e XIX, a situação das ruas nas cidades das colônias tanto as portuguesas e as espanholas, que serão abordadas mais adiante, assim como as inglesas, não eram de encher os olhos de nenhum viajante que por lá estivesse. Londres encontrava-se em total situação de insalubridade e seus bairros proletários a se multiplicarem em espaço e população com o advento da Revolução Industrial. As graves infecções e epidemias oriundas da falta de higiene e limpeza que assolavam a cidade, levando comumente a nobreza a manter as cortinas dos palácios permanentemente embebidas em soluções perfumadas, a fim de aliviar os odores fétidos que vinham das ruas. Estas apareciam como depósitos formais de excrementos e esgotos permitindo que odores se espalhassem sem cerimônia por todos os edifícios e ambientes, sem considerar a classe ou credo dos habitantes citadinos. Somente assim após o desconforto dos nobres é que o estado inglês percebeu que algo deveria ser feito para que a situação infecta e instalada no meio urbano mudasse.

Se, na metrópole inglesa, a situação era crítica, na colônia a coisa era igual ou ainda pior. Bernard Rudofsky em seu livro "Streets For People - A Primer for Americans" conta a situação insalubre das ruas de Nova York no capítulo "Steets for Pigs" (Ruas Para Porcos), em que relatam porcos e outros animais sendo criados e pastorados, comendo e defecando em meio às ruas da cidade. Uma situação que comprova a total falta de senso de higiene e salubridade da população, ilustrada com muita veracidade no filme "Gangs de Nova York" do diretor Martin Scorsese. Neste filme, além de se ver a situação degradada das ruas, também se podemos ver as distintas classes sociais, sobretudo os nativos, aqueles já nascidos na colônia, em guerra declarada com os imigrantes, irlandeses, chineses e italianos em sua maioria. Ruas em bairros pobres, para imigrantes pobres, sem calçamento, infra-estruturas, úmidas e com animais por todos os lados a contribuírem para uma cidade absolutamente indesejável, sendo constantemente cobertas de sangue devido aos combates travados pelas gangs.

Segue abaixo, a citação de Samuel Johnson, citado por Rudofsky sobre a situação instalada no ambiente urbano de então:

*"Pigs, said Samuel Johnson, are a race unjustly calumniated; pigs has, it seems, not been wanting to man, but man to pigs"<sup>5</sup>.*

---

<sup>5</sup> Rudofsky, Bernard; "Streets for People: A Primer for Americans". Pág 48.

Nos limiares do século XX, surgem novos pensadores como Robert Owen, Tony Garnier, Camillo Sitte e, mais adiante, Le Corbusier dentre outros, a pregar a nova morfologia viária do modernismo que deveria ser implantada nas cidades velhas e nas novas que viessem a ser concebidas. Projetar novas cidades em detrimento das velhas, com ruas largas, limpas e salubres, ambientes límpidos que nem pareciam ser destinados aos imperfeitos seres humanos, era a nova ordem urbanística do período. Esta nova concepção, denominada Modernidade, dominou o pensamento urbanístico durante quase todo o século XX, sendo posteriormente objeto de decepção por parte dos teóricos quando estes perceberam que o sonho não era assim tão perfeito e infalível.

Pode-se, ainda, citar a capital Brasil, com um exemplo claro deste episódio urbano. Brasília foi concebida nos moldes do Estilo Internacional nascendo no árido Planalto Central brasileiro, como se fosse um oásis no agreste. Tudo seria lindo, branco e perfeito, uma nova capital ordenada, atualizada, racional e pública. Agraciada com um lago que domaria o ambiente árido do sertão e uma arquitetura de dar inveja a qualquer um dos melhores mestres mundiais. Particularmente, a Brasília projetada é muito bonita, com suas caixinhas diluídas entre as árvores e os gramados do plano de Lucio Costa, suas ruas retilíneas, largas, limpas e bem pavimentadas.

A forma urbana é agradável, porém falta algo indispensável em uma cidade: pessoas. As ruas estão sempre vazias, apenas os automóveis, o símbolo evidente do modernismo, andam por elas, fazendo com que os poucos transeuntes pareçam almas penadas flutuando sobre o imenso tapete verde dos gramados. Em Brasília, as ruas possuem um sentido diferente, o de transportar, permitir o vaivém das máquinas pilotadas por atores e não o de promover a sociabilidade. Não se percebe o comércio aleatório de uma cidade tradicional, nem o interagir dos habitantes nos ambientes citadinos normais e a falta de comunicação parece ser uma característica premente na cidade.

De acordo com Magnani, Le Corbusier afirmou:

*"Precisamos matar a rua!"<sup>6</sup>.*

Mas vejam só, foi à rua modernista quem faleceu, ou melhor, era um natimorto.

---

<sup>6</sup> Magnani, José Guilherme Cantor; *"A Rua e a Evolução da Sociabilidade"*. Pág. 02.

## 1.4 - CONCLUSÃO

Quando falamos em ruas o que nos vem logo à mente é um espaço livre, linear e ladeado por construções que encerram seu espaço interno. Contudo esta descrição seria limitada para significar todas as variedades e tipos de ruas que podemos encontrar. Tantas variedades que aqui neste corpo, apenas contemplamos algumas, uma vez que abordar todas inviabilizaria o termino deste capítulo e conseqüentemente desta dissertação.

No momento em que os primeiros assentamentos humanos foram efetivados, o espaço "rua", não era definido de forma ortodoxa. Nas aldeias, as vias se confundiam com os espaços públicos em geral, não havendo um ambiente destinado exclusivamente a canalizar os fluxos de pessoas, animais ou carroças. Com o crescimento das aldeias, os espaços públicos foram se transformando e adquirindo novas configurações e destinos mais específicos. Nas civilizações greco-romanas, a rua já aparece bem definida, ou seja, como hoje a reconhecemos. Um local de circulação e paradas, lineares ou mesmo orgânicos e com construções adjacentes onde inúmeras atividades diferentes eram realizadas. Com o passar dos séculos, os arruamentos, continuaram se transformando, adquirindo novas versões, dimensões e especializações. Contudo, a sua morfologia já se encontrava definida e consolidada, uma vez que, o tecido delineado pelo seu conjunto poderia apresentar variações na sua forma, mas a sua natureza, seja linear ou orgânica, ampla ou apertada, social ou funcional e destinada à passagem já estava consagrada.

Assim, ao observarmos a transformação dos arruamentos ao longo dos tempos, notamos que eles podem aparecer de muitas formas diferentes. Podem ser estreitos, largos, sinuosos, retilíneos, amplos, apertados, densos, opressores, atraentes, agradáveis, seguros, inseguros ou o signo das expressões governamentais, não obstante a uma imensa série de outros predicados que por si só, renderiam uma tese. No entanto, uma única característica eles não contém: a ausência. Na existência de um aglomerado urbano, seja uma pequena ou uma grande cidade, pode faltar tudo, mas alguns componentes são imprescindíveis. Indivíduos, edificações, espaços livres e vias públicas são fundamentais para que um assentamento possa ser reconhecido como ambiente urbano. Indo além, como pode-se imaginar um ambiente urbano destinado a coletividade sem espaços por onde esta coletividade pode se movimentar e interagir?

Pode-se então, definir "ruas" como espaços encerrados entre uma subseqüência de construções? Certamente, esta pode ser uma definição, mas seria uma definição simplista que não abrangeria todas as situações encontradas, como por exemplo, um loteamento onde ainda não se construiu nenhum prédio. Neste caso, não existem edificações, mas apenas o tecido de ruas já definido e delimitado a organizar a nova área. Acredita-se que para se definir o monossílabo, "rua", muitas outras questões ainda seriam pertinentes.

Questões como as funcionais, as técnicas, as sociais, políticas e, ainda, a que se destinam. Desta forma, a definição de rua poderia ser elaborada em várias vertentes, sendo abordada, por distintas matérias e disciplinas como a sociologia, a geografia e a economia, além da arquitetura, do urbanismo e da engenharia.

Enfim, ao olhar para o passado, considerar o presente e vislumbrar o futuro, pode-se ter a certeza que mesmo se um dia habitar-se as nuvens, e o nosso plano passar a ser o céu, estes canais que conduzem os fluxos e contribuem para a organização da estrutura cidadina continuarão a fazer parte da civilização. Algo, como as aerovias virtuais que determinam as rotas e as altitudes em que as aeronaves devem transitar.

Concluindo, se existem áreas urbanas, ou melhor, pontos a serem conectados, necessariamente existirão vias públicas de trânsito, não importando se este trânsito é mecânico, orgânico ou virtual. Ruas, avenidas, vias públicas ou canais de fluxo, não importa o nome que se dê, são componentes inevitáveis das estruturas urbanas. Estrutura esta, que servem de suporte ao desenvolvimento coletivo, inerente à natureza das muitas e multifacetadas propostas urbanísticas que acostumamos a ver.

## **2 - AS RUAS E SUAS CONFIGURAÇÕES TIPOLOGICAS**

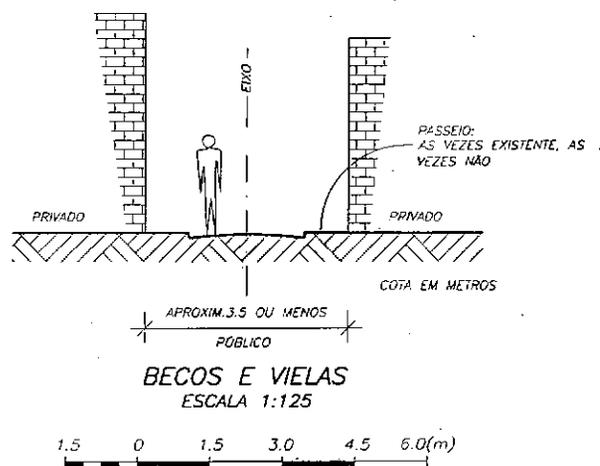
Um passo importante para compreensão das ruas é entender como estas se apresentam às pessoas no plano das cidades. Nas páginas posteriores, apresentar-se-ão algumas permutas que podem aparecer e como suas dimensões se configuram nos espaços da cidade em conjunto com algumas considerações que estas variações podem sugerir.

Classificar os arruamentos como eixos funcionalistas de comunicação e de tráfego é classificar de forma limitada estes espaços que dão suporte a múltiplas relações. Nas cidades modernistas, tornou-se comum negligenciar as relações entre a rua e as edificações lindas, ou seja, com as construções que estão às margens das calçadas e articuladas com o sistema viário local. Nestes modelos os usos tornam-se especializados e é notório a valorização dos espaços abertos e amplos. Brasília e a Barra da Tijuca, bairro carioca, exemplos deste tipo e composição urbana. Nestes planos, concebidos pelo urbanista Lucio Costa, desaparece a rua entendida como lugar de permanência (Holanda, 1985). Carlos Nelson Ferreira dos Santos, citando Raquel Rolnik em "A Cidade Como Um Jogo de Cartas" nos diz que em um interessante estudo, ela demonstra como a separação entre a casa e a rua evoluiu junto com os conceitos de individualidade e privacidade, sendo isto um dos fatores responsáveis pelo surgimento e popularização das salas de visitas, nas residências do século XIX. Este tipo de ambiente em residências ainda é característico nos dias de hoje, e por certo não cairá em desuso.

A questão da rua, como são, e de que forma evoluem fisicamente é a questão a ser tratada a partir de agora, objetivando em princípio a visualização de como podem ser suas tipologias e suas características físicas não obstante as impressões que deixam àquelas pessoas que ali passam.

## 2.1- BECOS E VIELAS

Pode-se considerar os becos e vielas como as formas mais estreitas de vias dentro da estrutura urbana. Normalmente utilizados apenas por pedestres a pé ou de bicicletas, eles compõem os capilares acessos da cidade, sendo comum encontra-los em condições degradadas. Tanto física quanto sanitária e socialmente sobretudo em período noturno (Pechmann, 2004). Com facilidade se tornam locais onde o mal feito se desenvolve uma vez que não raramente são escuros, pouco iluminados e quando observados em conjunto configuram uma estrutura labiríntica.



Estas ruas têm uma justificativa para serem de tal forma: é que, normalmente, as ruas mais antigas das cidades nasceram num momento em que os núcleos urbanos não demandavam grandes dimensões e as ruas estreitas e muito estreitas atendiam às necessidades da cidade.

Em todos os períodos históricos, percebe-se as atividades de guerra do homem, disputando batalhas, dominando povos, assumindo cidades conquistadas e também fundando novas nos territórios que passavam a ser colonizadas como regiões incultas. As colônias gregas implantadas entre 500 e 400 aC, na costa do Mediterrâneo e do Mar Negro, são exemplos de cidades com esta morfologia, baseada em ruas estreitas e becos dispostos de modo regular, independente da forma do terreno. As ruas estreitas e vielas que separavam grandes blocos longitudinais davam acesso a ruas mais largas dispostas em forma de grelha ortogonal. As cidades eram cercadas por muralhas, objetivando a defesa, mas sem relação aparente com a trama dos arruamentos. Nestas cidades, a defesa, a ordem e uma boa localização dos acessos e das casas pareciam ser os principais anseios daqueles que as planejavam.

Com a queda do Império Romano, a Europa mergulhou em mil anos de escuridão e decadência, só emergindo das trevas na Renascença do século XV e XVI. Durante este período, muitas cidades planejadas e regulares do Império, que haviam alcançado seu auge durante as primeiras décadas, antes e depois de Cristo, retraíram-se até ficarem confinadas em pequenos núcleos urbanos e compostas igualmente por pequenas populações. Uma parcela dos cidadãos retornou ao campo, ficando a cidade basicamente como reduto dos poderes eclesiástico e monárquico. Estas monarquias foram, muitas vezes, dominadas por cleros, estabelecendo estados eclesiásticos indiretos. Neste período, os tecidos urbanos adquiriram uma forma extremamente irregular e orgânica sendo composta em grande parte por becos, vielas e ruas estreitas. Regiões que, atualmente são conhecidas como centros históricos e estão presentes em quase todas as cidades européias, árabes e coloniais antigas.

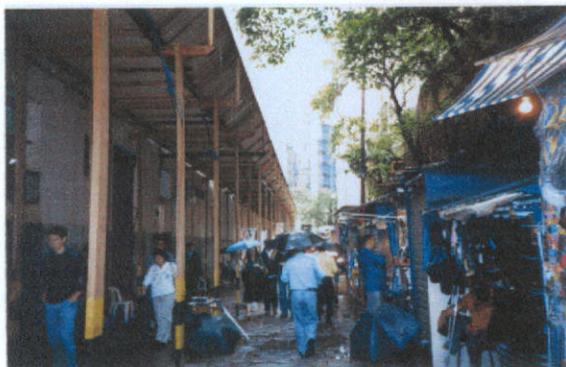
Esta morfologia atendia a demanda de circulação, uma vez que os maiores veículos que por ela passavam eram carroças de tração animal, cavalos e outros animais de servidão, não obstante a circulação dos pedestres a pé. Sem a necessidade de receber grandes equipamentos de transportes e manutenção, e com subjetividade religiosa implícita na retração, castração, indução de temores às divindades e controle mediante a coação dos cidadãos, as ruas estreitas se revelaram de forma pertinente para a dominação a partir da subjetividade, da insegurança e do inesperado que brotam dos seus meandros.

Assim foram mantidas as tramas de ruas durante cerca de mil anos, confinadas e encerradas entre muralhas de defesa e com forma orgânica. Esta situação só veio a se transformar com os planos das cidades renascentistas que passaram a prever traçados radiais, com ruas mais largas que pretendiam uma

nova organização funcional e estética dos meios urbanos, libertando-os do claustro físico e religioso e permitindo o renascimento da sociedade, da cultura e das artes. Para isto, utilizando planos urbanos dentre outros modos de expressão artística como pintura, literatura e arquitetura.

Na cidade do Rio de Janeiro, pode-se destacar como exemplos no centro da cidade a Travessa dos Poetas, uma curta viela que liga a Rua Senador Dantas à Rua Treze de Maio. A Rua Vieira Fazenda que liga a Avenida Almirante Barroso à Rua Manuel de Carvalho, esta um beco que liga a Rua Treze de Maio à Avenida Rio Branco. As travessas, Francisco Serrador e Bem Régis de Oliveira que ligam a Rua Senador Dantas à Rua Álvaro Alvim, esta uma viela um pouco maior, podendo mesmo já ser considerada uma rua estreita e, continuando, a Álvaro Alvim ao largo da Cinelândia. Na região do mosteiro de São Bento, pode-se destacar o Beco da Bragança, entre as ruas Visconde de Inhaúma e Conselheiro Saraiva, que se inicia na Rua 1º de Março e termina na Rua São Bento. E, próximo a Praça Mauá, tem-se a Travessa do Liceu que corta caminho por trás do edifício "A Noite", unindo por meandros as ruas Sacadura Cabral e à Avenida Rio Branco bem no seu início. Esta Travessa ainda permite o acesso por outro beco, a ladeira do João Homem que vai até à Praça Major Valo no alto do morro.

Todas estas vielas são utilizadas por pessoas comuns durante o dia, principalmente na parte da manhã e, no fim da tarde, considerando o ir e vir do trabalho. Elas ainda contêm comércio ambulante de camelôs e barracas que também encerram as atividades por volta das vinte horas. Daí em diante, apenas figuras estranhas podem ser encontradas, sendo a insegurança constante.



Travessa do Liceu



Beco da Bragança



Travessa Emb. Régis de Oliveira

Muitos exemplos de becos e vielas podem ser encontrados nas cidades coloniais de Minas Gerais, como Tiradentes, Ouro Preto, Mariana e Caeté dentre outras. Nestas cidades, estas pequenas passagens se prolongam por vários quilômetros, consolidando uma rede de meandros e ligações que unem várias ruas mais largas de forma orgânica e melindrosa num sobe e desce sem cessar. Muito utilizadas pelos cidadãos no período diurno para o ir e vir rotineiro, elas cortam caminhos e encurtam distâncias. É comum deparar-se com mendigos dormindo nos seus cantos em meio aos trapos e farrapos. Nestas cidades antigas, o ambiente colonial com casarios de até três pavimentos, lampiões, pouca iluminação e calçamento de pedras reforçam a sensação de obscuridade, favorecendo a aparição de um "ar" melancólico e fúnebre. Quando a neblina abaixa e o frio aperta, o ambiente se torna ainda mais depressivo e angustiante e as pequenas larguras das vielas contribuem para a tristeza e para o claustro. Contudo são também as vielas dos românticos e dos boêmios que ali se deliciam com a melancolia e que tantas vezes foram retratadas na literatura romântica do século XIX.

Nas cidades tradicionais e antigas do mundo árabe, os traçados foram normalmente confeccionados em forma de becos e vielas estreitas e escuras, o que se contrapõe aos espaços amplos e abertos das edificações com seus pátios internos claros, dotados de uma fonte de água no centro. A cidade de Fés no Marrocos ilustra bem esta configuração morfológica. Naquelas vias estreitas, desenvolvem-se importantes usos como o comércio em barracas além dos estabelecimentos comerciais que estão instalados em pontos fixos e avançam sobre as vielas. Em meio a elas também aparecem os ambulantes e as feiras que extrapolam as lojas e se espalham pela urbs, consolidando o ambiente mercantil característico da cultura árabe.

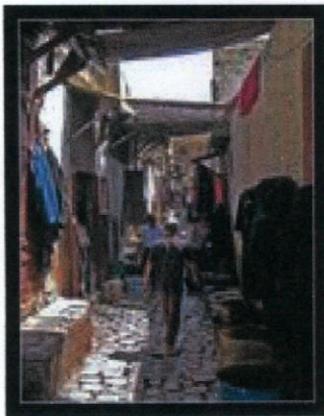
A impressão que se tem ao se observar o tecido urbano de Fés em sobrevôo é que a cidade é um labirinto sem entrada nem saída. Um verdadeiro emaranhado de capilares que passam estranhas sensações de insegurança, desorganização e mistério. Em vários pontos não se consegue enxergar o piso em função da proximidade das edificações e dos toldos de listras coloridas que impedem a visão. Esta impressão de clausura da cidade se contrapõe aos pátios internos das edificações, facilmente identificáveis do alto.

O caminhar pelas ruas é interessante, pois a riqueza do ambiente comercial árabe, característico e tradicional é tão diferente dos ocidentais que tudo soa como exótico. As novidades da cultura urbana são representadas não apenas pelas diferentes formas de escambo, mas também nas mulheres de véus e burcas a propiciarem um clima ainda mais diferente e exótico. A sensação de confinamento é reforçada pelas empenas cegas das edificações que quase não abrem janelas para as ruas, apenas grandes portas de madeira, muitas delas bem talhadas em material de lei. Apesar dos gabaritos de alturas não serem elevados os poucos vazios nas fachadas e o labirinto formado pelas vielas oprimem, condicionam e limitam o olhar do observador. Isto faz com que o que

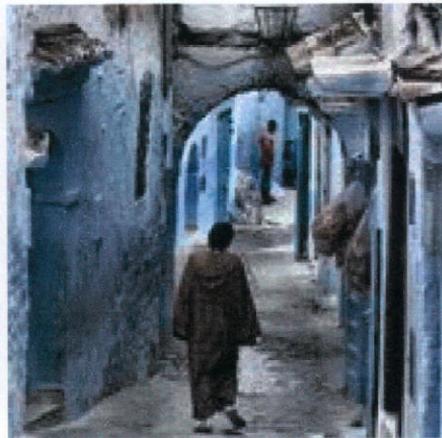
sobrou do céu figure como uma tripa azul flutuante ladeada por cores vivas e escuras que se alternam nas paredes das construções. O espírito de suspense é ainda afirmado pelas esquinas nas quais os observadores nunca sabem o que vem por trás, afirmando a questão da pouca legibilidade e conseqüente insegurança. Para alguns, isto pode funcionar como um atraente mistério, mas para a maioria dos estrangeiros prevalece a sensação de desconforto.

Os pavimentos das ruas são normalmente de pedras e os passeios são mínimos ou inexistentes. Não existe o trânsito de veículos grandes apenas bicicletas e algumas carroças puxadas por trabalhadores a levarem compras e suprimentos para alguma loja ou residência não obstante os pedestres. É fácil perceber a discussão entre algum lojista e um freguês a pechinchar no balcão ou na porta do estabelecimento, pois não existe preço fixo e tudo é negociado na hora, em meio a muita gritaria e barulho. Isto é cultural e engraçado, pois em determinado momento tem-se a impressão que eles chegarão mesmo às agressões. Mas logo a transação termina e eles se abraçam consubstanciando o final feliz da venda e da compra negociada.

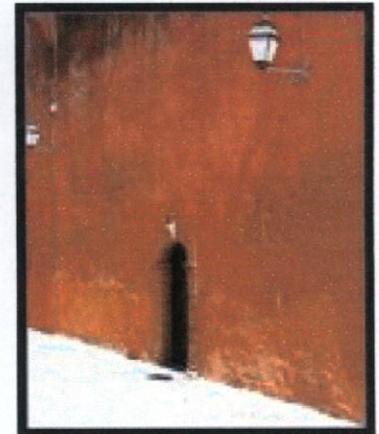
Este tipo de morfo-sociologia é semelhante em várias cidades do mundo árabe como Cairo no Egito e Trípoli na Líbia, além de Tetouan e Marrakechi também no Marrocos não obstante infinitas outras. Porém Fez é a que ainda parece manter as características da cidade tradicional islâmica mais bem conservada.



Marrakech



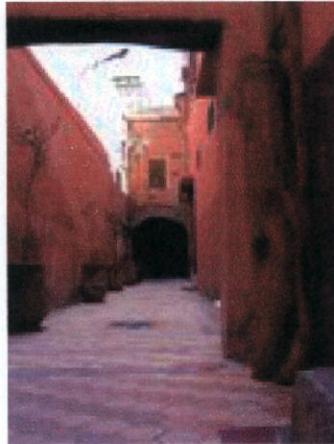
Fés



Fés



Fés



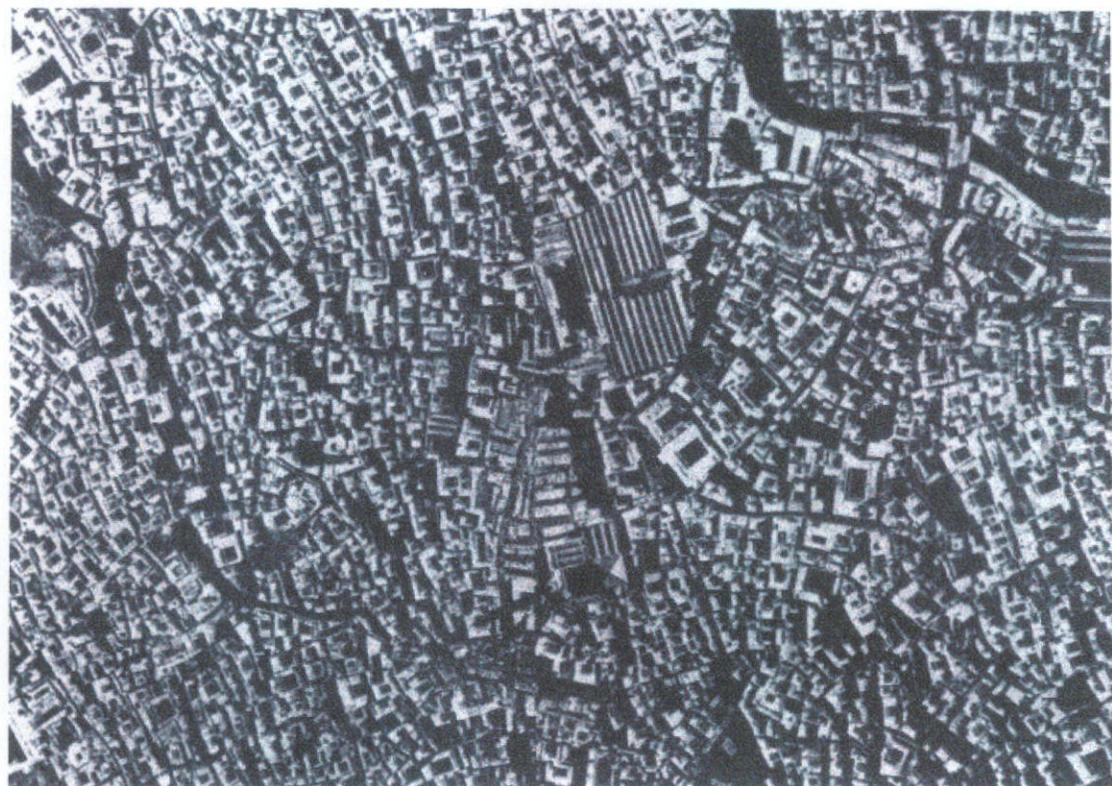
Fés



Tetouan

Estes pequenos caminhos, que não excedem os quatro metros de largura, são ladeados na maioria das vezes por muros de fundo dos lotes adjacentes nas cidades ocidentais e por fachadas principais nos casos islâmicos. Configuram uma rede de becos e vielas obscuros, muitas vezes sem saída o que pode ser perigoso. Não obstante o fato de que em qualquer cultura estas vias favorecem o desenvolvimento do submundo urbano, tanto o social quanto o cultural.

Também muito comuns nas antigas cidades orgânicas do período medieval europeu estas formações urbanas ainda podem ser facilmente encontradas nos centros históricos das cidades do velho continente. Em cidades do sul da Espanha e de Portugal, ainda permanecem as configurações morfológicas de influência Moura: becos, velhas ruas e edifícios, enfim, uma forma urbana que funciona hoje como atrativo turístico, histórico e cultural local.



Fes - Marrocos:  
vista aérea do  
tecido urbano

No caso atual das grandes e médias cidades brasileiras, não obstante as do terceiro mundo em geral, podem-se, encontrar com facilidade estas ruelas em áreas favelizadas. No Rio de Janeiro, estão presentes em grande parte das favelas, como por exemplo, nos Complexos da Maré e do Alemão, então favelas baixas como se diz no vocabulário local, ou seja, não localizadas nas encostas, além daquelas implantadas nos morros da cidade como a Mangueira, a Rocinha, São Carlos, Andaraí, Boréu, Vidigal e inúmeras outras. Estas regiões cresceram desordenadamente ao longo do século XX, são muitas vezes impróprias e inadequadas para a construção de edificações e não raramente estão localizadas sobre áreas alagadas e mananciais que não oferecem segurança e salubridade aos moradores.

Nas áreas mais seguras, existem ruas estreitas que dão acesso aos conjuntos. Vias por onde passam os coletivos e os transportes de serviço e cargas, ainda que por caminhos tortos e apertados. Contudo estas vias médias representam apenas uma pequena parte do conjunto de acessos da região que, em maioria, são formados por becos e vielas que funcionam como capilares que se ramificam numa infinidade de entradas e de saídas até as alcançarem as partes mais densas do conjunto. Nestes casos, os becos e vielas trabalham como apoio para o delito, uma vez que por eles os delinqüentes se esvaem atrapalhando as ações de repressão aos crimes mais comum.

## **2.2 - RUAS ESTREITAS**

Talvez as vias mais comuns nas cidades, as ruas estreitas compõem grande parcela do tecido urbano citadino. Presentes desde os núcleos e artefatos corriqueiros nas partes mais antigas do meio urbano, elas também estão presentes nos bairros residenciais, comerciais e subúrbios, bem como nos centros históricos da urbs.

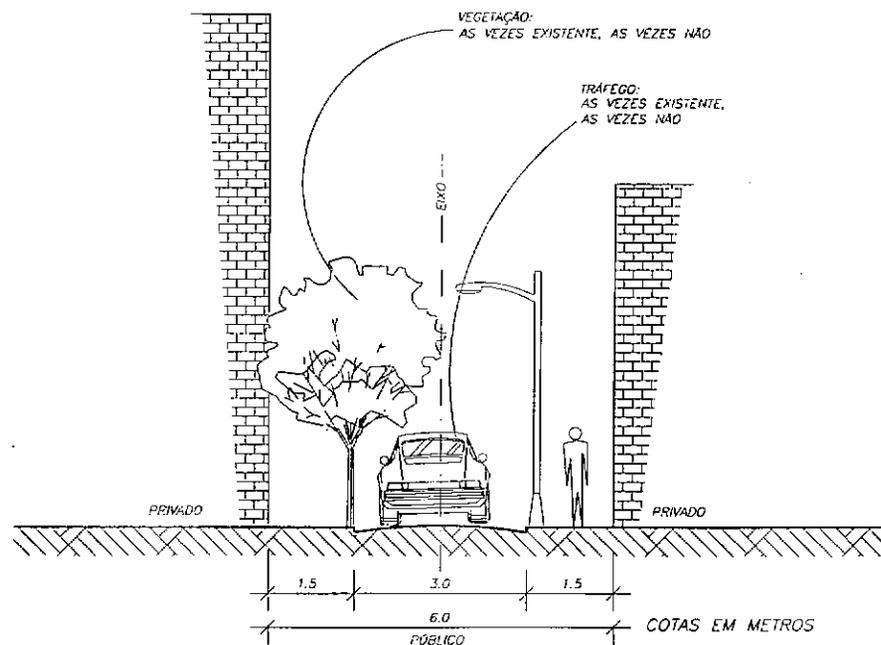
Normalmente, são ruas compostas por uma pista de tráfego com cerca de quatro a cinco metros, que podem ser abertas a veículos ou não. Podem conter passeios com dimensões entre um e dois metros em ambos os lados ou não, iluminação pública por luminárias suspensas no eixo da rua ou em postes laterais, calçamento de paralelepípedos ou asfalto e estacionamentos dificultados para veículos face às poucas dimensões.

Nelas, as edificações lindeiras sejam habitacionais ou comerciais, integram-se melhor ao plano com estas dimensões e as calçadas já não são usadas apenas para passagem rápida e desconfiada como nos becos, mas para integração social dos moradores e dos usuários que sobre elas se encontram e interagem.

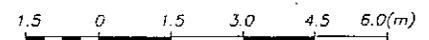
Elas ainda podem conter ou não árvores e vegetações no limiar do passeio com a pista de rolamento e ainda sobre o meio fio ou no eixo da rua, mas neste último caso, é impossível a passagem de veículos automotores. A aplicação de vegetação fornece um ambiente mais agradável e fresco, pois impedem que os raios solares incidam diretamente sobre o plano da rua principalmente em cidades de países tropicais. Importante é o fato destas ainda impedirem, ou pelo menos dificultarem, a conduta de motoristas e motoqueiros que não respeitam as regras universais de trânsito, estacionando seus carros e motos sobre as calçadas, atrapalhando a vida dos pedestres e passantes.

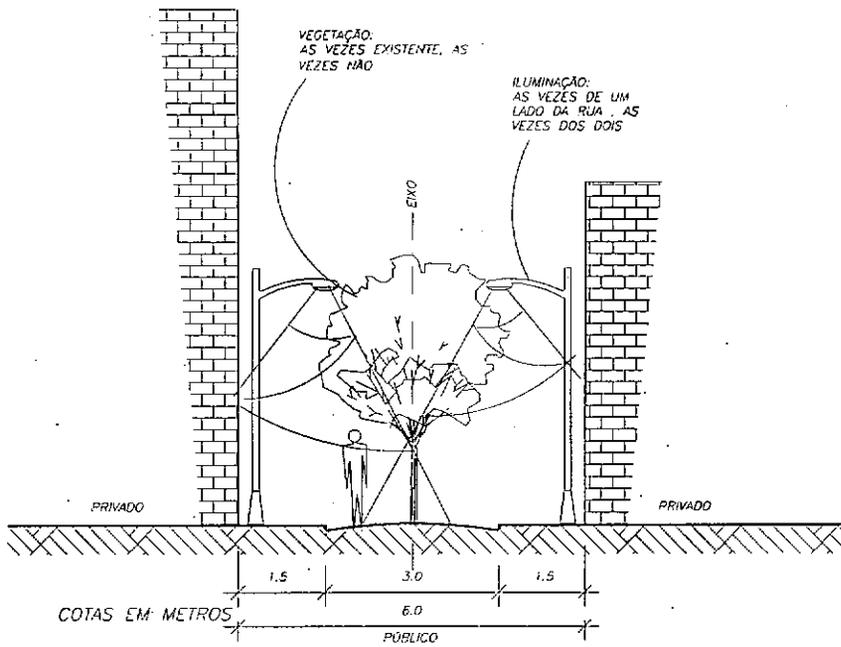
Quase todo o centro antigo da cidade do Rio de Janeiro é composto por ruas estreitas. Pode-se citar as ruas São José, da Alfândega, do Rosário, do Ouvidor, Buenos Aires, Luis de Camões, dos Andradas, São Bento, Santa Luzia, Senador Pompeu, Dos Andradas, Senhor dos Passos, da Conceição, Leandro Martins, Teófilo Otoni e Conselheiro Saraiva, dentre inúmeras outras que, como estas, são exemplos desta estrutura física. Estas ruas remontam às primeiras décadas de formação da cidade do Rio de Janeiro, período em que foram lançadas, caracterizando uma evolução urbana lenta até o século XVIII e permanecem ainda hoje como importantes vias públicas utilizadas para passagem, comércio, habitação (em alguns casos raros).

Traçadas num momento em que não haviam preocupações com os veículos automotores, esta parte antiga da capital carioca foi a princípio dimensionada para o transporte de veículos de tração animal como charretes e carroças, pessoas a pé ou a cavalo e para ocupação lindeira de construções até três pavimentos ao longo do

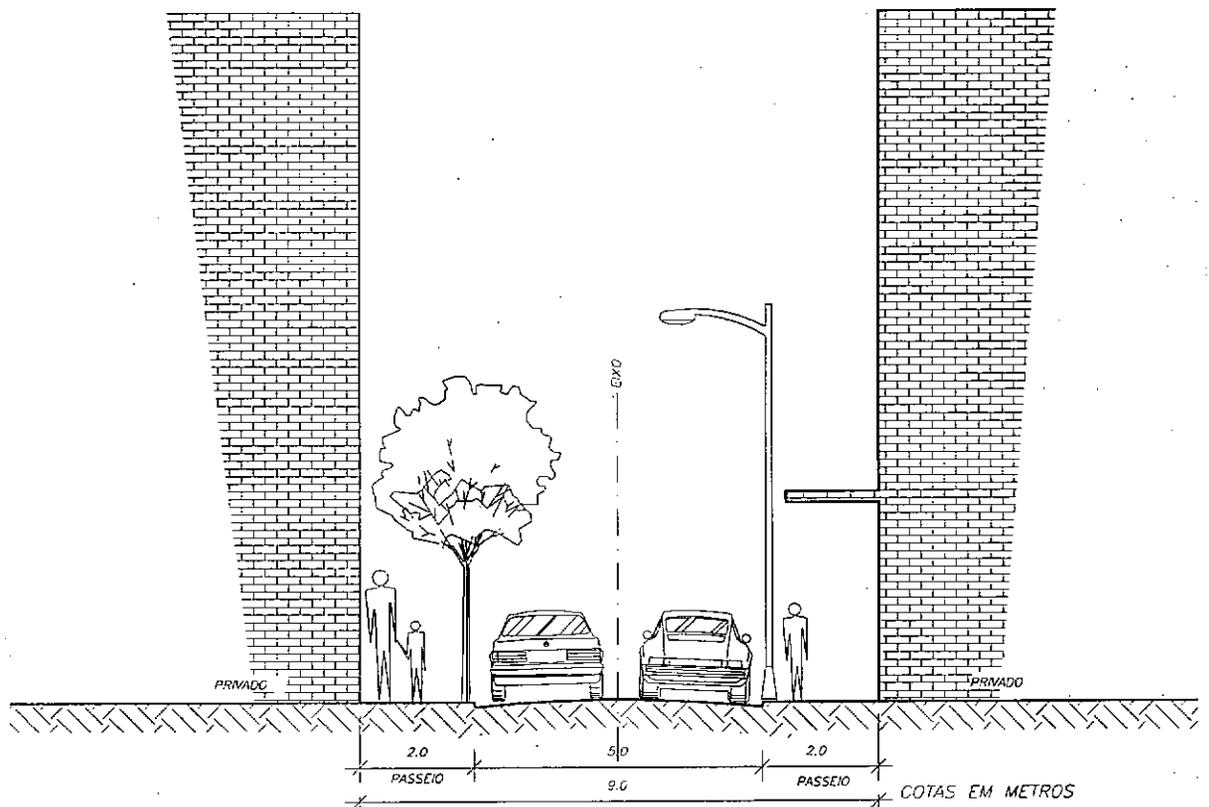


RUA ESTREITA COM TRÁFEGO DE VEÍCULOS CENTRALIZADO  
VEGETAÇÃO E ILUMINAÇÃO LATERAIS  
ESCALA 1:125

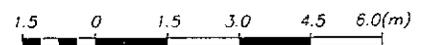




RUA ESTREITA SEM TRÁFEGO DE VEÍCULOS, VEGETAÇÃO CENTRAL E ILUMINAÇÃO LATERAL  
ESCALA 1:125



RUA ESTREITA SEM TRÁFEGO DE VEÍCULOS EM DUAS VIAS DE TRÁFEGO, ILUMINAÇÃO E VEGETAÇÃO NOS PASSEIOS  
ESCALA 1:125



período Colonial: séculos XVI, XVII e XVIII. Mais adiante, no período imperial, século XIX, elas começaram a receber edifícios de até quatro pavimentos em ocupação dos terrenos ainda vazios e também em substituição da arquitetura colonial que, naquele momento, já deveria ser transformada, afinal estava-se na capital imperial e as ruas deveriam afirmar isto.

Neste sentido, o que parece estreito, certamente tem um propósito de sê-lo, uma vez que a largura mais adequada da rua deve ser em função dos gabaritos de alturas das construções adjacentes. A princípio, pode-se entender que elas só vieram a se tornarem estreitas e apertadas efetivamente a partir da segunda metade do século XIX, e principalmente ao longo do século XX. Com o advento da modernidade, dos transportes coletivos, particulares e de carga, da evolução das técnicas construtivas e do uso indiscriminado do concreto armado, que elevou-se o gabarito de altura para níveis até então impensados na construção civil.

As transformações ocorridas em todas as grandes e médias cidades do mundo durante este período de forte e rápida industrialização e reprodução do capital foram brutais. A migração das populações rurais em direção às cidades foi como uma avalanche que se abate sobre um vilarejo. As cidades incharam e cresceram como que por fermento, porém sem contar com o acompanhamento devido da estrutura urbana, dando origem então a uma densidade demográfica que aumentou incondicionalmente. Com isto, muitas ruas estreitas, que até então eram adequadas aos tecidos urbanos coloniais, foram-se afogando em meio a um mar de pessoas, veículos, grandes edifícios e vias de trânsito que brotaram como que por encanto no plano das cidades.

Hoje estas vias ainda permanecem vivas apesar de toda saturação, densidade e congestionamento a que estão submetidas. Dão vazão de forma lenta aos grandes eixos viários. Promovem normalmente um caminhar sem a preocupação com os veículos, facilitam o comércio mais tradicional e permitem relações sociais mais estreitas, uma vez que todos estão mais próximos. Atualmente, figuram com caráter turístico, pois os muitos centros, hoje históricos das cidades, em diversas partes do mundo, ganharam sobrevida com as novas filosofias de planejamento das áreas centrais.

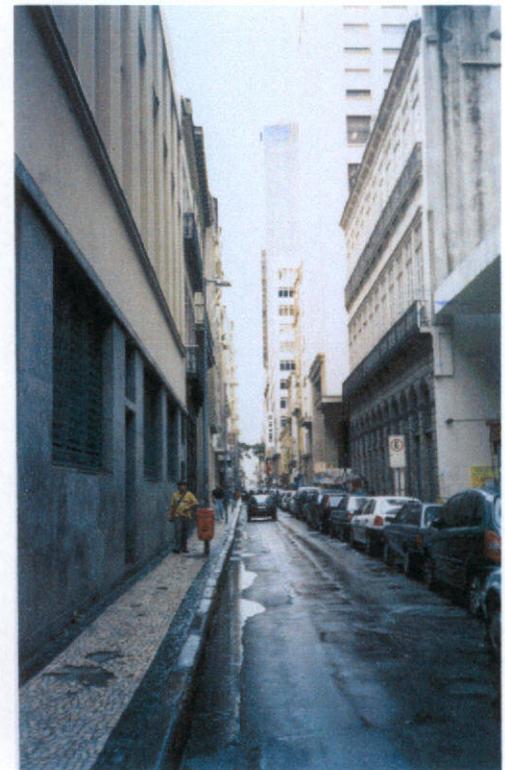
Na cidade do Rio de Janeiro, o projeto do Corredor Cultural aborda e regulariza grande parte do tecido urbano central, representado por ruas estreitas. Toda área do Saara e do Centro são regiões com forte apelo comercial e turístico, além de moradias em menor escala que foram contempladas por este projeto.



Acima: Rua do Rosário do Rio de Janeiro.



Acima: Rua Gonçalves Dias centro do Rio de Janeiro.



Ao lado: Rua da Alfândega, centro do Rio de Janeiro.



À esquerda: Vista superior da Rua dos Andradas, centro do Rio de Janeiro.

Tomando-se outro exemplo: em São Paulo, pode-se destacar a região do centro da cidade, localizada próximo à famosa Rua 25 de Março. Destacam-se as ruas São Bento, Lucrecia Leme, Serop Kerlakian, da Constituição, Florêncio de Abreu, Com. Afonso Kerlakian, Cavaleiro Basílio, Jorge Azem, Dr. Itapura de Miranda, Com. Assad Abdala, da Quitanda, Ladeira Porto Geral, João Brícola, Álvares Penteado e Dr. Miguel Couto, dentre outras como exemplares desta morfologia. Uma região central e antiga da capital paulista que ainda mantém o comércio tradicional, realizado ao longo das ruas.

Nesta área, pode-se destacar especialmente o Mercado Municipal, sito à Rua Cantareira, recém-reformado e que contribui de forma contundente para a vida e para o destaque da região como ponto de comércio tradicional, variado e atraente. Neste local, encontra-se de tudo, das mais simples bugigangas até grandes magazines de materiais de escritórios, luminárias, artigos eletroeletrônicos e de festas, brinquedos, bazares de qualquer especialização, bares, botequins e especificamente no caso do Mercado Municipal, uma rica e farta rede de bancas hortifrúteis, pimentas, especiarias, carnes, peixes, aves e bebidas além de vários estandes para alimentação. Tudo funcionando de forma limpa e organizada, apesar do grande número de usuários e trabalhadores do local, o que avaliza o imenso sucesso deste “mercadão” antigo, mas totalmente atual e integrado ao entorno no qual está inserido.

Ao lado:  
Ladeira Porto Real liga a  
Rua São Bento a Rua 25  
de Março – Rua estreita.  
Zona Central de São  
Paulo

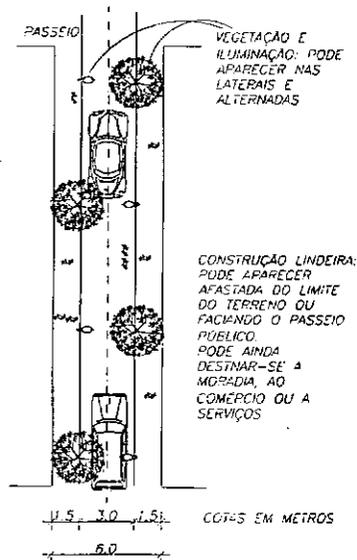




Rua 25 de Março – Zona Central de São Paulo



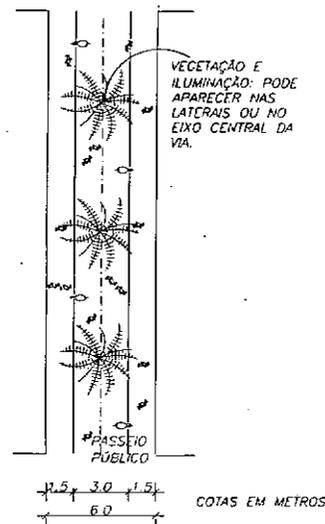
Rua Comendador Afonso Kerlakian



RUA ESTREITA COM TRÁFEGO CENTRAL  
VEGETAÇÃO E ILUMINAÇÃO LATERAIS E ALTERNADAS

ESCALA 1:400

4.0 0 4.0 8.0(m)



RUA ESTREITA SEM TRÁFEGO COM VEGETAÇÃO  
CENTRAL E ILUMINAÇÃO LATERAIS E ALTERNADAS

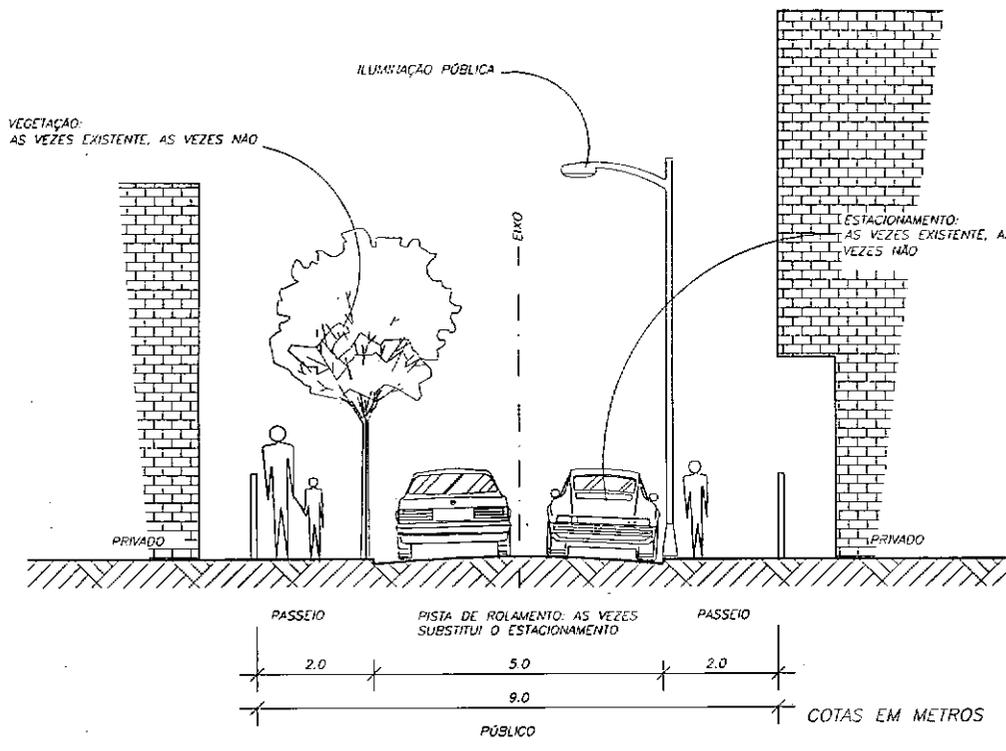
ESCALA 1:400

4.0 0 4.0 8.0(m)

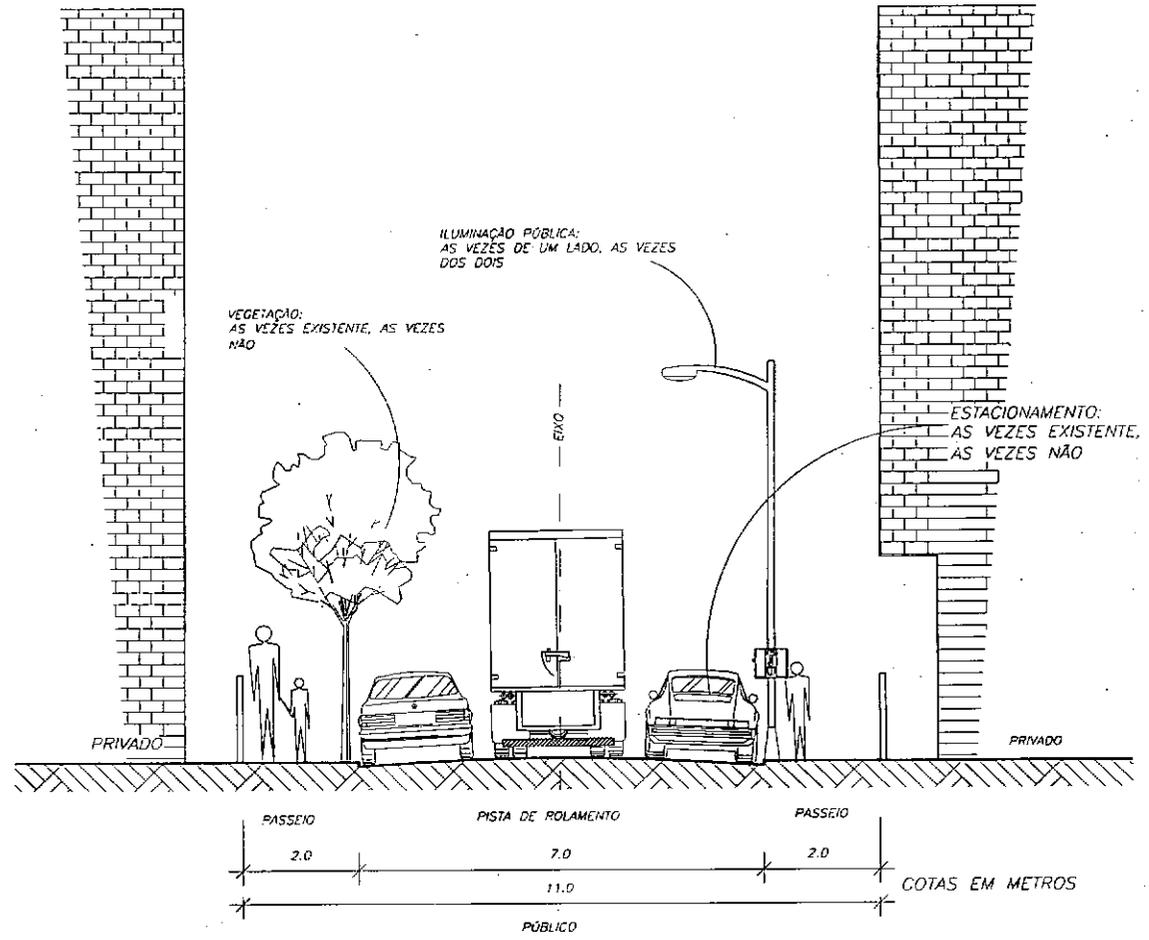
## 2.3 - RUAS MÉDIAS

Pouco maiores que as ruas estreitas, estas vias são também muito comuns nos planos urbanos atuais. Normalmente, elas possuem dimensões totais que variam entre os nove e os quinze metros, dependendo do plano, sendo que o *lay-out* de uso pode variar com muita facilidade. Podem apresentar, em um dos lados, estacionamento ao longo da via e duas pistas de tráfego ou uma via de tráfego e estacionamento dos dois lados.

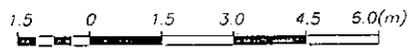
Contam com uma iluminação pública freqüente e os passeios podem variar de 1,50 a 2,50 metros de largura. São arborizadas, na maioria das vezes e as construções lindeiras articulam-se de forma mais organizada com o plano da rua. Devido a sua maior dimensão, os imóveis são mais valorizados, tanto para venda quanto para aluguel, pois sempre contam com estacionamento imediato e fácil acesso em função dos freqüentes pontos de ônibus instalados, especialmente aos imóveis que, se destinam ao comércio. Além de equipadas com pontos de ônibus, é comum terem recuos nos passeios para os veículos de carga, segurança e serviços de ordem pública.

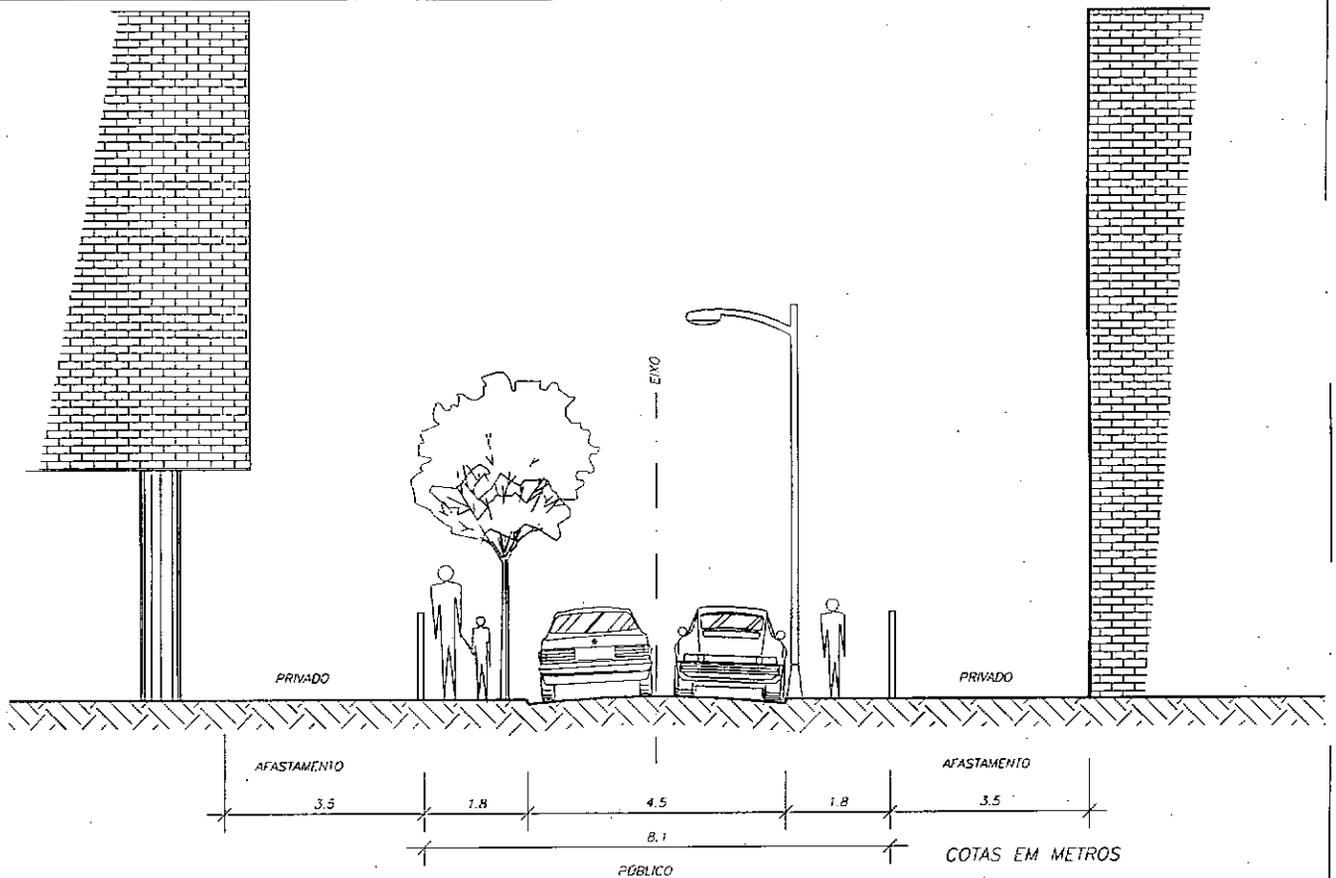


RUA MÉDIA COM DUAS PISTA DE ROLAMENTO,  
VEGETAÇÃO E ILUMINAÇÃO NA CALÇADA  
ESCALA 1:125

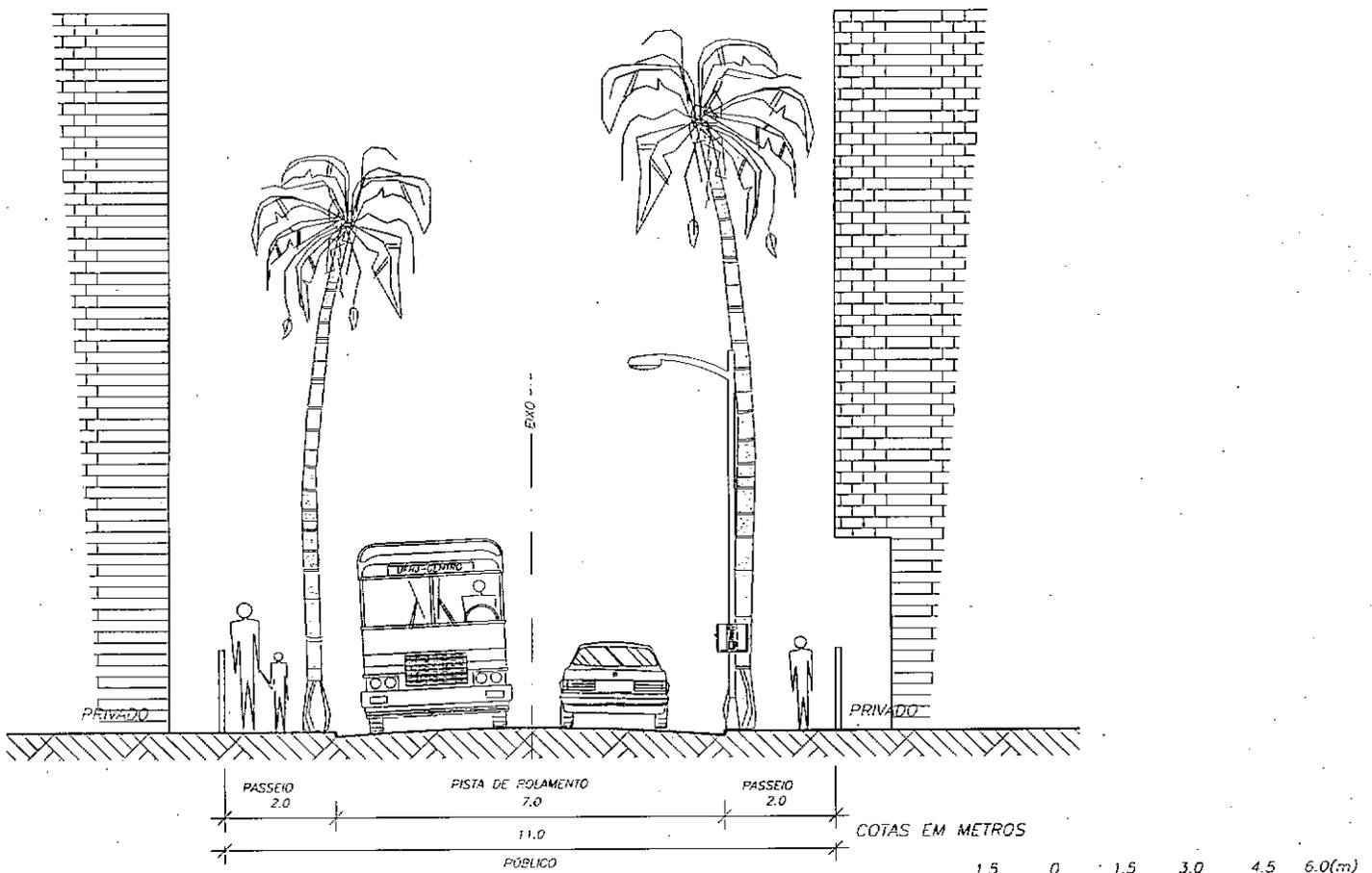


RUA MÉDIA COM 3 VIAS DE TRÁFEGO  
PODEM ALTERNAR - 2 DE TRÁFEGO E 1 DE ESTACIONAMENTO  
OU 1 DE TRÁFEGO E 2 DE ESTACIONAMENTO  
ESCALA 1:125

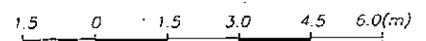




RUA MÉDIA COM CONSTRUÇÕES AFASTADAS DO ALINHAMENTO DA RUA  
ESCALA 1:125



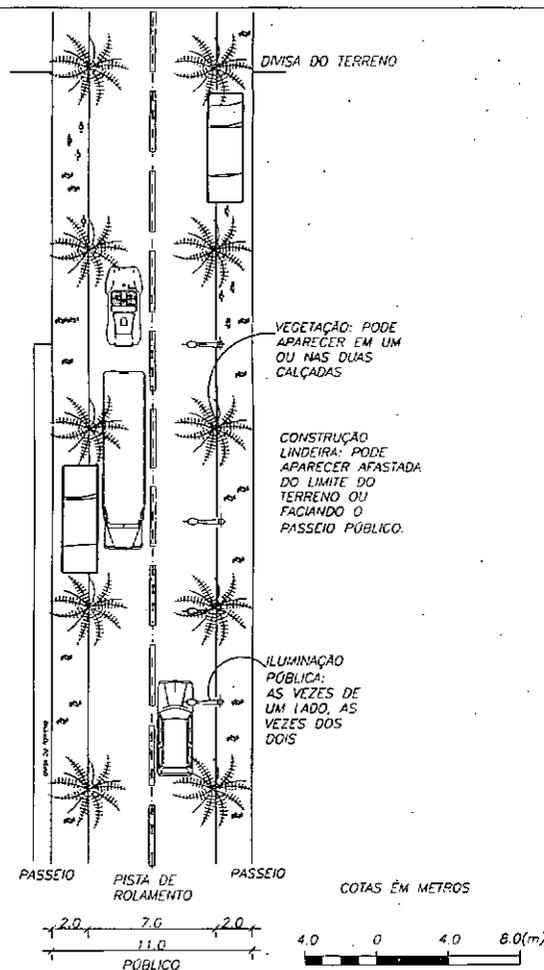
RUA MÉDIA COM TRÁFEGO EM MÃO E CONTRA-MÃO,  
VEGETAÇÃO EM AMBOS PASSEIOS E SEM ESTACIONAMENTO NAS BORDAS  
ESCALA 1:125



Na cidade do Rio de Janeiro, pode-se ilustrar o item com ruas centrais como a Senador Dantas, México, Graça Aranha, Republica do Paraguai. Esta uma via apenas de passagem, sem acesso às construções lindeiras adjacentes, a 1º de Março que se abordar-se-á mais detalhadamente à frente, Marechal Floriano e das Marrecas dentre muitas outras. No caso dos bairros, podem-se destacar as ruas Marechal Jofre, Caruaru, Itabaiana, Professor Valadares, Araxá, Grajaú, Canavieiras, Henrique Morize, Sá Viana, Campinas, Caçapava, Botucatu, Gurupi, Juiz de Fora e Mearim no Grajaú dentre outras. Em Copacabana, as ruas Belford Roxo, Ronald de Carvalho, Duvivier, Rodolfo Dantas, República do Peru, Paula Freitas, Hilário de Gouveia, Tabajara Campos, Santa Clara, Raimundo Correia, Dias da Rocha e Toneleiros. Com exceção

da última todas são perpendiculares às avenidas largas Atlântica, Nossa de Copacabana e Barata Ribeiro. Pode-se ainda citar ruas de Ipanema e do Leblon como as Joana Angélica, Barão da Torre, Vinicius de Moraes, Farme de Amoedo, Teixeira de Melo, Maria Quitéria, Garcia Dávila, Anibal de Mendonça, Almirante Pereira Guimarães, Carlos Góis, Cupertino Durão, José Linhares, João Lira, Venâncio Flores. Poder-se-iam ainda inserir muitas ruas dos bairros Humaitá, Botafogo, Jardim Botânico e Gávea dentre outros, mas a lista seria interminável e extenuante.

Estas ruas cariocas possuem uma mescla de usos, variando de moradias, na maioria dos casos, especialmente em Ipanema e no Leblon a comerciais no centro. Porém todas são ricas em bares, restaurantes e hotéis, ficando o comércio mais efetivo de lojas, farmácias, livrarias, diversão, cultura, galerias comerciais e salas de escritórios mais restritos as vias largas dos citados locais como a Visconde de Pirajá em Ipanema. O mesmo vale para as ruas de Copacabana, que mantêm o comércio mais forte nas vias largas como a Figueiredo de Magalhães, Barata Ribeiro e Nossa Senhora de Copacabana, ficando as demais com o uso principal de habitação mais, apesar de também possuírem estabelecimentos comerciais em menor escala. A Avenida Atlântica, a mais famosa via larga de Copacabana é rica em bares e restaurantes, contudo, com existe o mar atuando como limite de um lado, do outro os estabelecimentos destinan-se a moradias, hotéis e turismo, não obstante a feira de artes realizada a noite.

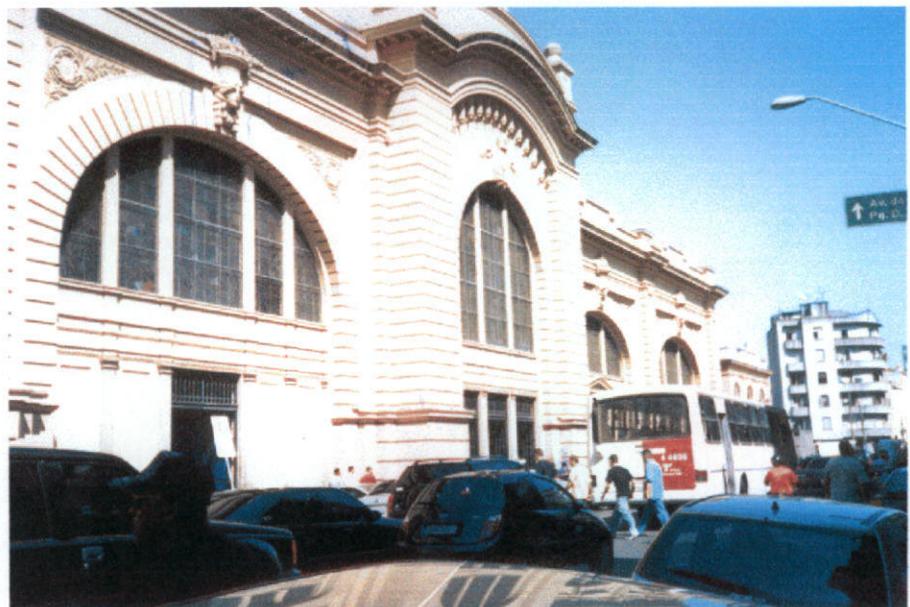


RUA MÉDIA COM TRÁFEGO EM MÃO E CONTRA-MÃO  
E SEM ESTACIONAMENTO NAS BORDAS  
ESCALA 1:400

na região, absorvendo a demanda de pessoas que fogem da congestionada Avenida Paulista. Nestas ruas, a diversidade de restaurantes, agências bancárias, lojas de serviços como lavanderias e correios, está em ascendência atendendo àqueles que trabalham, moram ou vêm ao local. As demais possuem da mesma forma os embriões do setor de comércio e serviços, porém em escala menor. A Rua Oscar Freire, particularmente, é uma rua onde se encontram muitas lojas sofisticadas de vestuário. Na Bela Cintra, concentram-se os restaurantes, adegas e as lojas de itens culinários importados. Na Augusta, o comércio é variado, podendo ser encontrado quase tudo, desde lanchonetes, lojas de autopeças e acessórios para automóveis, lotéricas, correios, galerias comerciais, estacionamentos, até uma infinidade de outras categorias comerciais. A Augusta é ainda um importante eixo viário de transportes coletivos, fator que a torna bem movimentada, não só ao longo do dia, mas também até o final da noite e início da madrugada. Por ela tem-se acesso alternativo à Avenida Nove de Julho em direção à Marginal Pinheiros nos dois sentidos.



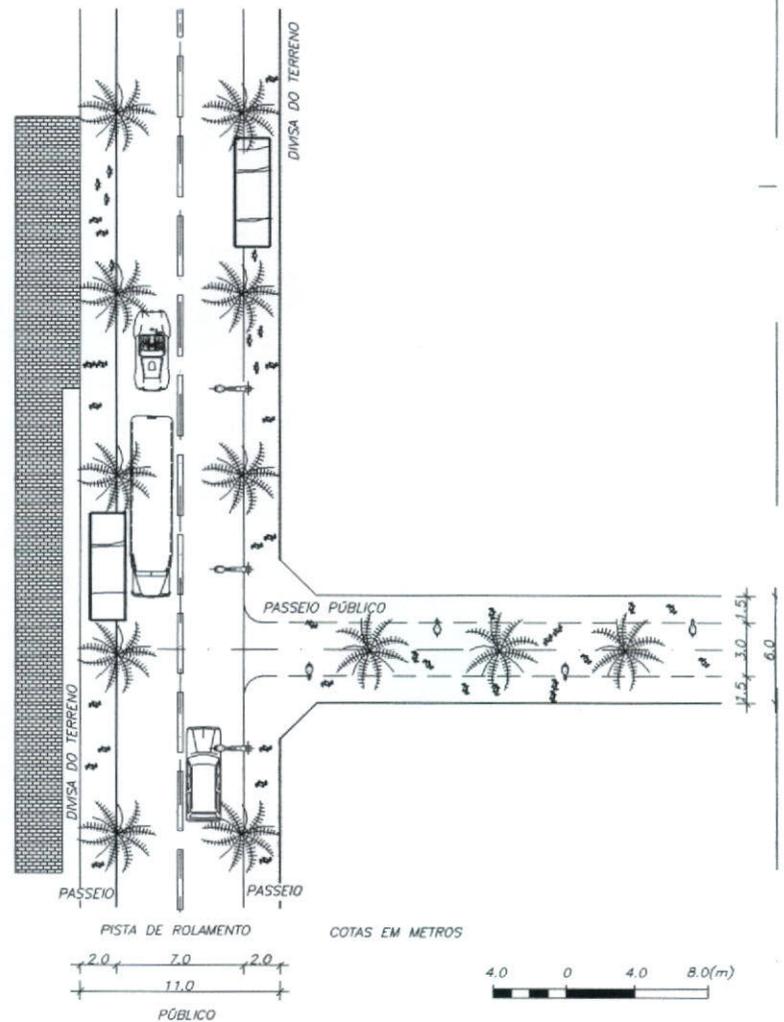
Rua Cantareira, Mercado Central – Zona Central de São Paulo.



Rua 1º de Março - centro do Rio de Janeiro



No caso da cidade de São Paulo, destacam-se as rua Comendador Abdu Shahin e Cantareira na Zona Central e as alamedas Santos, Jaú, Itu, Franca, José Lisboa, Tietê, Lorena e a rua Oscar Freire, todas paralelas à Avenida Paulista, e as ruas perpendiculares à Bela Cintra, Haddock Lobo, Augusta, Padre João Manoel, Ministro Rocha Azevedo, Peixoto Gomide e Alameda Casa Branca, todas ruas do bairro Jardim Paulista, no entorno, a sudoeste da Avenida Paulista como exemplos de vias que, apesar de serem de bairros, contêm o caráter de ruas comerciais e de serviços em menor escala. As ruas Augusta, Bela Cintra, Oscar Freire e Alameda Santos possuem um comércio variado e



**RUA MÉDIA COM TRÁFEGO EM MÃO E CONTRA-MÃO E SEM ESTACIONAMENTO NAS BORDAS, DANDO ACESSO A UMA RUA ESTREITA EXCLUSIVA DE PEDESTRES**  
ESCALA 1:400



Alameda Santos, Bairro Jardim Paulista – Zona Sudoeste de São Paulo.



Alameda Santos – Comércio lindeiro

Nestas vias, em geral, a interface dos usuários diminui. Não se tem mais a intensidade e a proximidade das inter-relações que se observa nas ruas estreitas. Como o espaço físico é maior, também é maior a distância entre os usuários do local, dos comerciantes e dos moradores que se mudam com frequência, sendo a exceção os idosos que, normalmente, são proprietários dos imóveis em que habitam. Comumente as pessoas estão a passar pelas calçadas, olhando os estabelecimentos comerciais ou a esperar o transporte coletivo que os levarão dali. Com isto, as relações sociais entre os indivíduos ficam limitadas aos grupos de jovens garotos que estão sempre a agitar a rua e a discutir com os porteiros e seguranças dos edifícios, ou ainda com aqueles que prestam serviços gerais aos comerciantes locais, como os carregadores e faxineiros, por exemplos. Os idosos ainda contribuem em parte para uma efetiva interface nas relações de ajuda e cortesia, principalmente por parte dos comerciantes. No mais, o maior público da rua é daqueles que vieram por algum motivo, como o comércio específico e, às vezes, característico da área, alunos que estudam em

curtos que estão ali estão e pessoas a trocar de condução ou que por ali trabalham, ou ainda simples passantes.

São ruas versáteis que podem se adequar às demandas, seja de estacionamento ou de pista de rolamentos. Podem-se configurar de formas variadas e até mesmo serem transformadas em "calçadas", grandes passeios onde a pista de rolamento desaparece e apenas a circulação de pedestres é permitida. Em função da sua largura, podem receber de forma mais adequada os grandes edifícios modernos, mesmo que não seja o ideal, uma vez que estes as tornam mais estreitas do que são na realidade. São vias que, quando o volume de trânsito aumenta, ficam facilmente sujeitas aos engarrafamentos e então o barulho torna-se insuportável. Porém ainda são bons lugares para se habitar, como no caso das alamedas do Jardim Paulista, em São Paulo e das ruas do Grajaú, Ipanema e Leblon no Rio de Janeiro.

Resumindo, são vias onde o trânsito já anuncia a sua hegemonia na média e grande cidade atual. O congestionamento, o barulho dos motores e a fumaça dos escapamentos propiciam uma poluição auditiva e visual ascendente. Contam com fartura de farmácias, padarias, estabelecimentos liberais de advogados, arquitetos, engenheiros, consultórios odontológicos e médicos, lojas comerciais diversificadas, bares, lanchonetes, restaurantes e prédios de salas, além do fácil acesso ao transporte público tanto nos horários diurnos quanto noturnos.

São ruas vivas, que mantêm acesas as atividades rotineiras do meio urbano. Escoam o trânsito das vias largas adjacentes, apesar de estarem normalmente engarrafadas nos horários de pico. Mas ainda promovem uma atividade permanente no local, polarizando e atraindo pessoas, fazendo com que interajam por algum motivo, o que as tornam fundamentais para que a cidade viva e flua plenamente.

## **2.4 - RUAS LARGAS**

Ruas largas são canais que funcionam como artérias na rede viária. Normalmente edificadas a partir do século XIX, em função da industrialização e necessidade de reprodução do capital, elas surgiram como a solução para o planejamento urbano e para o escoamento do contingente vertiginoso de veículos automotores e de transportes de massa que, de uma hora para outra, congestionaram o meio citadino adensando-os. A partir de meados do século XIX e início do século XX, nota-se que as malhas das cidades não comportavam mais as inovações tecnológicas e os fluxos de transportes metropolitanos, particulares e de serviços, ficando as ruas que até então eram dimensionadas para carroças, charretes e outras formas de veículos leves, obrigadas a absorver a novidade do automóvel. Estes por si só demandaram a adequação de quase todas as áreas da cidade, especialmente do plano das ruas.

No século XIX, destacam-se os planos de intervenção do Segundo Império para Paris, coordenados por Georges-Eugène Haussmann o qual promoveu a mais importante obra de intervenção na capital francesa, abrindo inúmeras ruas, demolindo habitações insalubres, becos, vielas e criando os famosos bulevares, ruas largas que ainda caracterizam a cidade, sendo referência em todos os estudos sobre vias públicas.

Descrito mais detalhadamente no capítulo anterior, o plano de Haussmann pode ser dividido em quatro metas. A primeira era isolar os grandes edifícios de modo a facilitar o acesso em dias de festas e promover uma defesa simplificada em dias de revolta. A segunda, uma melhoria na salubridade da cidade através da destruição das infectas vielas do centro da cidade e dos focos de epidemia, geralmente associados aos aglomerados de miseráveis casebres e aos pobres. A terceira diretriz era em função de assegurar a paz pública através dos bulevares. Ruas largas que permitiriam não só a mais eficiente circulação da luz e do ar, mas também o mais adequado movimento das tropas do Império. Por fim, proporcionar a facilidade no ir e vir das estações ferroviárias através de artérias que levariam os usuários aos pontos de interesse, demonstrando uma clara preocupação com o sistema viário e de transportes (Rykwert, 2004).

Imbuído pelo desejo de tornar Paris numa capital burguesa, salubre e organizada (Rykwert, 2004, pág. 121), Haussmann propôs em seus projetos algo que nunca havia sido tentado em uma cidade europeia e americana, do sul ou do norte, ou de qualquer outra parte do mundo. Ao ser nomeado executor chefe do Império, reviu imediatamente os planos que próprio imperador havia traçado para a cidade, diagnosticando que, para tal realização, a reorganização do sistema de água e esgotos da cidade era imprescindível. Para isto, foram construídos novos ramais que levavam os efluentes para o Rio Sena, no entanto fora do perímetro do meio urbano. Enquanto isto, o traçado antigo das ruas foi drasticamente alterado. Não pela expansão da cidade, mas pela abertura de amplas avenidas, em geral arborizadas, interligando os principais prédios públicos, melhorando o tráfego de veículos através de anéis interiores e em acordo com o que se estava fazendo nas cidades industriais do mundo. Desta forma foi concebida para a capital francesa uma rede de vias largas, arborizadas e agradáveis que, apesar do implícito controle das massas, tornaram-se referência e exemplo de como um tecido urbano antigo pode ser trabalhado de forma adequada e pertinente. Estas vias ainda são uma das principais atrações turísticas da capital francesa.

Como exemplo espanhol, destaca-se Barcelona. A cidade cresceu ao longo do século XIX de forma vertiginosa e rápida. Sua população pulou de trinta e cinco mil habitantes para cento e quinze mil durante o século XVIII, chegando aos cento e setenta e cinco mil no ano de 1854. A maioria destes habitantes morava em cortiços abarrotados de famílias e pessoas, e as condições de salubridade eram tão precárias quanto as das grandes cidades industriais da

época. Com uma maior densidade populacional e um ritmo acelerado de industrialização, a municipalização abriu um concurso para os planos de expansão da cidade. No entanto o projeto vencedor foi preterido em função de outro de autoria de Idelfonso Cerda y Suñer, um graduado cujo trabalho nem sequer participou do concurso de 1854.

Considerado por Rykwert como um plano de engenharia social em muitos aspectos, o projeto de Cerdá foi imposto a Barcelona por decreto real. Estabelecendo um traçado ortogonal para as áreas ao norte e ao leste da cidade velha, sendo transpassado por grandes avenidas diagonais, onde uma delas segue exatamente na direção norte-sul. Para Cerda, a cidade devia dividir-se em duas funções principais, habitação e moradia, contudo separadas, caracterizando a preocupação básica com as habitações e com as comunicações. Para ele, na cidade, a comunicação deveria ser considerada como um sistema de anatomia e fisiologia derivado dos modelos biológicos, assemelhando-se, desta forma, aos corpos animados por funções e processos, o que coloca a concepção do projeto e ele próprio em um nível teórico mais evoluído do que a maioria de seus contemporâneos. Neste sentido, a opção por ruas mais largas e avenidas é lógica, uma vez que estas vias de dimensões mais consideráveis facilitam os fluxos de tráfego e os acessos da cidade.

Indo mais além, as preocupações de Cerdá com as comunicações apontavam para um problema ainda urgente e atual: o trânsito, que não tardaria, afogaria e imputaria uma incrível transformação no ambiente urbano ao longo das décadas posteriores. No projeto, os quarteirões foram previstos com cantos chanfrados, consubstanciando cruzamentos octogonais que facilitariam o fluxo de veículos e os edifícios adjacentes deviam ter densidade baixa. Uma solução que impede que edifícios exagerados sufoquem o “interior da rua” (Segre, 2005).

Todo projeto e as suas projeções estão contempladas na sua obra teórica mais importante, “Teoria Geral da Urbanização”, do ano de 1867. Um livro em que primeiramente, apareceu a palavra “urbanismo” e se expôs a noção de uma disciplina em separado, preocupada com o estudo e o planejamento das cidades. Cerdá inaugurou algo novo no planejamento urbano, formulando o conceito de “levantamento” antes do conceito de “planejamento” e concebendo uma ciência baseada em evidências estatístico-geográficas. O planejamento assim como a arquitetura devia ser uma atividade científica, e a solução dos problemas urbanos devia ser uma tarefa essencial dos urbanistas e dos arquitetos. (Rykwert, 2004, pág. 126).

No caso da cidade do Rio de Janeiro, devem ser lembradas as intervenções do prefeito Pereira Passos no centro da cidade, no início do século XX. A partir da iniciativa do prefeito, tem-se a abertura da Avenida Rio Branco, figurando como um marco na história das ruas do Rio. Uma larga via que corta o centro da cidade no sentido norte sul e ainda funciona como importante espaço de

negócios, comércio e serviços. Pode-se ainda ilustrar, o caso do Rio de Janeiro com as avenidas Presidente Antônio Carlos, continuação natural da rua 1º de Março no centro, as avenidas Conde de Bonfim, Maracanã e Maxuel na Tijuca. Nossa Senhora de Copacabana, Rainha Elizabeth, Figueiredo de Magalhães e Barata Ribeiro em Copacabana, Vieira Souto, Prudente de Moraes e Visconde de Pirajá em Ipanema juntamente com suas continuações naturais, Borges de Medeiros na Lagoa e Jardim Botânico no Jardim Botânico. Voluntários da Pátria e São Clemente em Botafogo. E mais, Sernanpetiba na Barra da Tijuca, do Camerino e Perimetral na Saúde, Haddock Lobo no eixo Centro-Tijuca, passando pela Cidade Nova e ainda Ministro Edgar Romero em Madureira e outras.

A Avenida Rio Branco tem sua origem no início do século XX, na gestão do então prefeito Pereira Passos, período em que o Rio de Janeiro ainda era a Capital Federal e como tal devia apresentar-se aos olhos do povo brasileiro e do mundo. Neste momento, o centro do Rio era composto de inúmeras áreas insalubres e infectas, formadas por amontoados de casebres em vielas e em ruas estreitas que favoreciam a péssima impressão da área e de toda a cidade. Uma capital devia ter as feições de uma capital, sobretudo num país republicano e recém-alforriado de uma monarquia europeia que tentava despontar para o mundo. A cidade devia então, adequar-se e tornar-se referência de ambiente urbano para o mundo moderno, contando para isto com ruas largas, arborizadas e limpas. Para tal, Pereira Passos lançou o "Plano de Melhoramentos" visando à adequação da cidade às demandas de uma capital moderna e antenada com as inovações e os movimentos do século XX. Os projetos de Haussmann para Paris o inspiraram, balizando as linhas de trabalho e atividades que resultaram em um projeto com ruas largas e arborização ao estilo parisiense e com edifícios de bom gosto equipando a rua.

Vêm-se, então, as iniciativas da prefeitura para a abertura da Avenida Rio Branco como a necessidade de fazer do Rio de Janeiro uma Capital Federal com cara de Capital Federal. Segundo Tardin (2000), também eram partes integrantes do projeto as necessidades de ligar e facilitar o escoamento de mercadorias entre os pontos comerciais mais importantes, formar um centro de poder político e administrativo e concentrar as manifestações culturais. O Plano de Melhoramentos ainda previa a remodelação do porto e da Avenida Rodrigues Alves, a abertura da Avenida Beira Mar em direção a Zona Sul, além da abertura de outras ruas no centro e da revitalização paisagística de algumas praças.

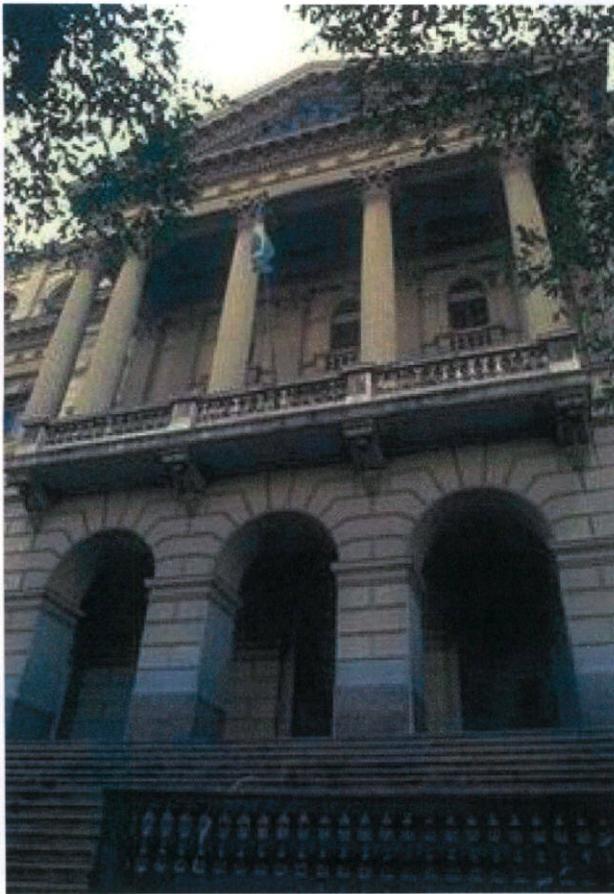
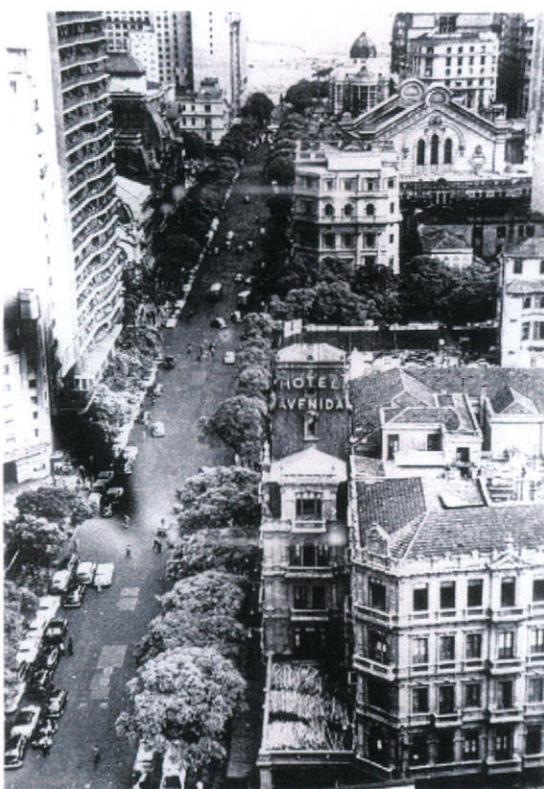


Foto acima:  
Avenida Rio Branco: Edifício da Biblioteca Nacional.



Fotos à direita - Av. Rio Branco: início do século XX



Fotos: À esquerda, plano da avenida e, acima, vista do Teatro Municipal e Museu Nacional. Altura do Largo da Cinelândia.

Desenhada como uma grande reta que corta o centro da cidade, a Avenida Rio Branco liga a Praça Mauá ao Largo da Cinelândia, consolidando um estratégico eixo de comércio e serviço que ainda facilita o deslocamento pelo Centro e a conexão entre este e a Zona Sul. A avenida agrupa grandes edifícios de salas, instituições públicas e privadas, estabelecimentos comerciais tradicionais, agências e sedes bancárias e uma infinidade de outros usos e funções num mesmo eixo. É uma via que permite o acesso a quase todas as ruas estreitas do centro, funcionando como um dos principais troncos de ligação, comunicação e transportes no contexto urbano carioca.

Apesar de ser classificada como uma rua larga e possuir muitos edifícios lindeiros de até vinte e cinco pavimentos, o que caracteriza a forte verticalização local, mesmo para uma via larga, é nela que ainda se concentram muitos estabelecimentos comerciais tradicionais em suas calçadas. Lojas de vestuário e artigos variados como bolsas, malas e outros, livrarias, lanchonetes e restaurantes, loterias, correios, escolas e estabelecimentos de ensino, instituições diversas e acessos aos edifícios adjacentes.

É uma rua viva no contexto urbano, com permanente atividade desde a sua implantação no início do século XX, quando se tornou uma referência como “boulevard latino” roubando a centralidade antes pertencente à Rua 1º de Março e passando a figurar como local para onde os cidadãos convergiam e onde as novidades eram divulgadas em primeira mão. Hoje continua hegemônica na cidade de São Sebastião, porém não mais como referência de elegância e sofisticação como na primeira metade do século XX, mas como referência de serviços, negócios e comércios diversificados e atraentes. Um local onde o “ar” de bulevar francês infelizmente desapareceu há muito, mas que ainda permanece a requisitada.



Avenida Rio Branco – Centro do Rio de Janeiro.  
Altura do Largo da Cinelândia.

Avenida Presidente Antônio Carlos,  
Esplanada do Castelo – Centro do Rio de  
Janeiro.





Avenida Chile: Vista da passarela que liga a sede do BNDES a sede da Petrobrás.

Na cidade de São Paulo, tem-se como exemplos a Rua Consolação e as Avenidas Nove de Julho, Rebouças e Paulista dentre outras. Todas elas grandes e importantes eixos viários na malha paulistana, conduzindo de forma eficiente o trânsito, especialmente nos horários de pico: de manhã e no início da noite.

Em suas construções adjacentes, encontram-se os comércios tradicionais de uma cidade. Lojas de veículos e autopeças, supermercados, lojas de departamentos e atacados, escolas e faculdades, não obstante a presença, em menor escala, das farmácias, padarias, loterias, correios e estabelecimentos que trabalham com artigos que vão desde vestuário até os chamados comércios “sujos”.

Nestas ruas da capital paulista, o tráfego impera, consolidando a sua alma principal. De um lado da rua, quase não se consegue ver o outro. No caso da Consolação, um canteiro central com grandes árvores proporciona um ambiente mais agradável e fresco, porém, por ser uma das vias que escoam o tráfego intenso da zona central e o leva em direção a bairros residenciais como Pinheiros e Jardim Paulista, o congestionamento e o trânsito lento são constantes. Contudo a grande incidência de estacionamentos, as instituições e as lojas adjacentes favorecem a rua enquanto local de convergência.

As avenidas Rebouças e a Nove de Julho, assim como a Consolação são grandes e importantes eixos viários da cidade. A Nove de Julho é uma via que parte do centro e, seguindo na direção da Marginal Pinheiros, cruza a Avenida Paulista abaixo, por um túnel sendo sua principal função a condução do trânsito de massa a outras vias da malha urbana. Praticamente não existe comércio e as calçadas são raras em determinado trecho de sua extensão. A Avenida Rebouças é uma via que parte do final da Consolação, dentre outra que a ela dão acesso, como a própria Avenida Paulista, levando também o fluxo na direção da Marginal Pinheiros nos dois sentidos.

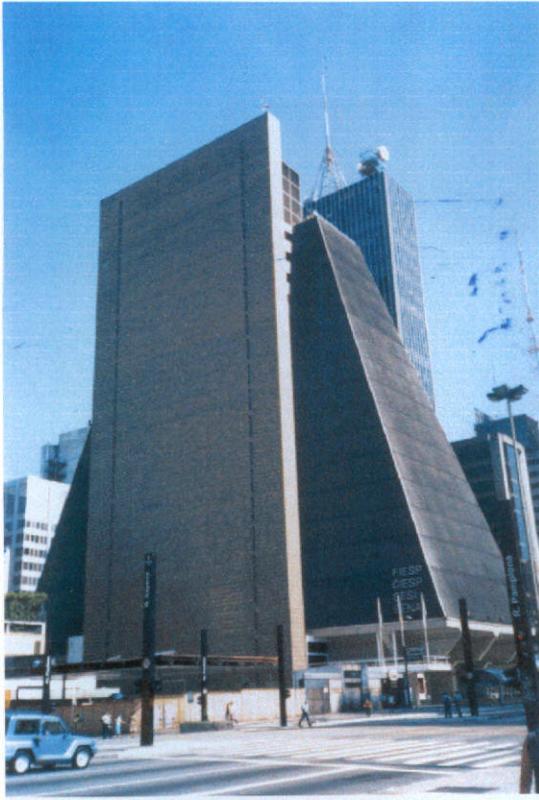
No caso da Rebouças, o comércio lindeiro é composto principalmente por loja de veículos na parte baixa, próximos à Marginal, e edifícios comerciais e de uso misto na parte alta, próximos à Consolação e à Paulista. É uma via

À medida que as distâncias na rua vão crescendo, as relações sociais vão-se tornando mais impessoais. Não se reconhece mais as intimidades entre os usuários e os que ali desenvolvem suas atividades, sejam comerciais, de serviço ou de moradia. Os canais passam a possuir um caráter de passagem e de transportes, conferindo ao plano da rua apenas uma característica impessoal e voltada para a funcionalidade do local e da região. Nestas vias, as construções lindeiras estão quase que totalmente desarticuladas da rua e o comércio tradicional desaparece em grande parte, ficando as calçadas largas, servindo de acesso aos grandes edifícios adjacentes que normalmente são destinados a salas, repartições públicas, sedes de empresas privadas ou públicas e edifícios de moradias em menor freqüência.

Não existe mais o movimento noturno da rua, sendo que, neste turno, poucos carros e coletivos trafegam por elas. O caminhar é sombrio e intimidador e o amanhecer do dia seguinte começa quando chegam aqueles que ali trabalham ainda por volta das seis horas. O vazio da noite contrasta com o congestionamento e a movimentação do dia, o que torna o ambiente ambíguo e dualista. Às vezes, algumas casas noturnas contribuem para agitar o ambiente, porém sempre existe o conflito dos estabelecimentos noturnos, o que acaba por fechar os bares e especialmente as boites. De qualquer forma, são espaços públicos funcionais que não se preocupam em favorecer as relações sociais.

Avenida Paulista –  
Edifícios lindeiros  
destinam, na maioria dos  
casos, a salas e  
pavimentos comerciais e  
moradias em menor  
escala.





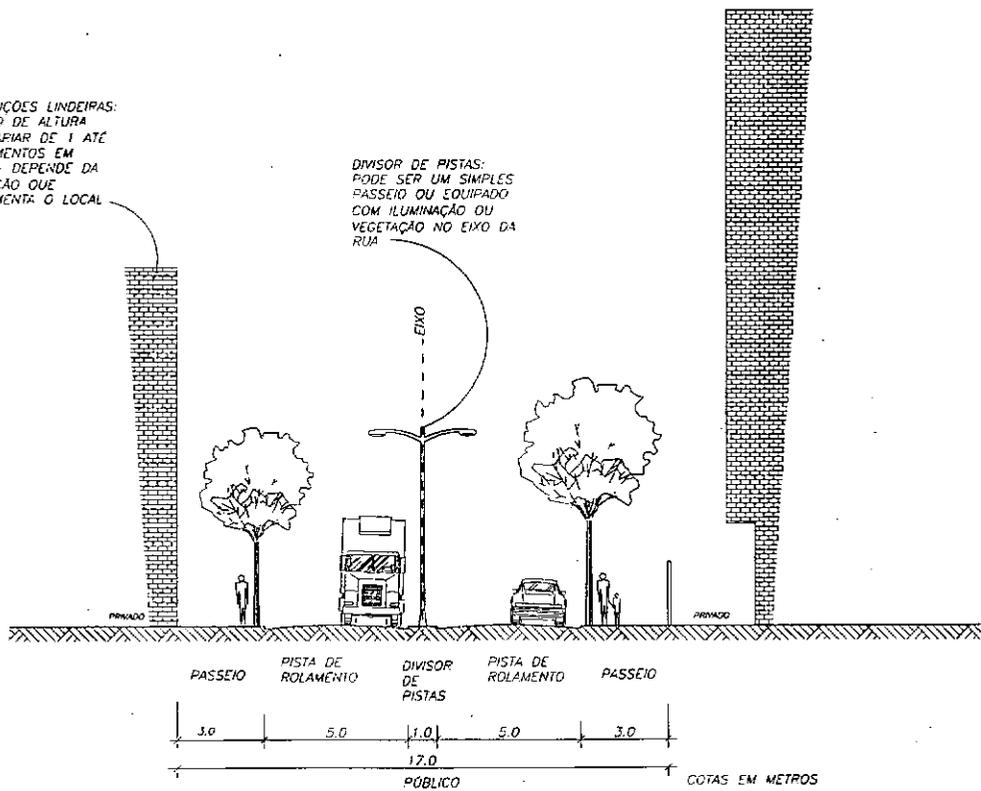
Avenida Paulista – Edifício lindeiro. Sede da FIESP (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo)

As ruas largas podem conter dimensões variadas, que circulam entre os quinze e os vinte cinco metros de largura, incluídos aí as calçadas e os canteiros centrais que podem existir ou não. Suas configurações podem aparecer de muitas formas, e as permutas de *lay-out* são freqüentes. Pode-se encontrar vias com divisor central (calçada) entre as pistas, com dimensões que podem variar de um até três metros, que podem vir com vegetação, gramas e árvores o que proporciona um ambiente mais agradável em contraste com o cinza do asfalto. Estas ruas podem aparecer com uma simples calçada com iluminação pública instalada sobre o seu eixo o que confere um ar de modernidade. Podem vir com árvores e postes alternados, com duas ou três vias de rolamento em sentidos opostos (mão e contra-mão) ou com cinco ou seis vias em sentido único, o que confere à via um caráter quase exagerado. São normalmente equipadas com vários pontos de ônibus, sinais luminosos, placas informativas, faixas largas de pedestre ao longo da via e nos cruzamentos. Arborização e poste de iluminação pública de diferentes formas e intensidades, assim como pistas de rolamento que podem variar de largura. Passeios que também podem variar, podendo contar com dimensões que vão dos três aos seis metros, no caso das mais largas.

A seguir, ilustrações, com plantas e seções, os itens a respeito da vias largas que mostram as permutas que podem ocorrer no plano. Em corte, vê-se como estas vias podem aparecer e como podem variar suas dimensões e configurações nas cidades. Em planta, visualiza-se como os elementos se dispõem. Por certo elas ainda podem apresentar-se de muitas outras formas, porém selecionaram alguns *lay-outs* para visualização do leitor.

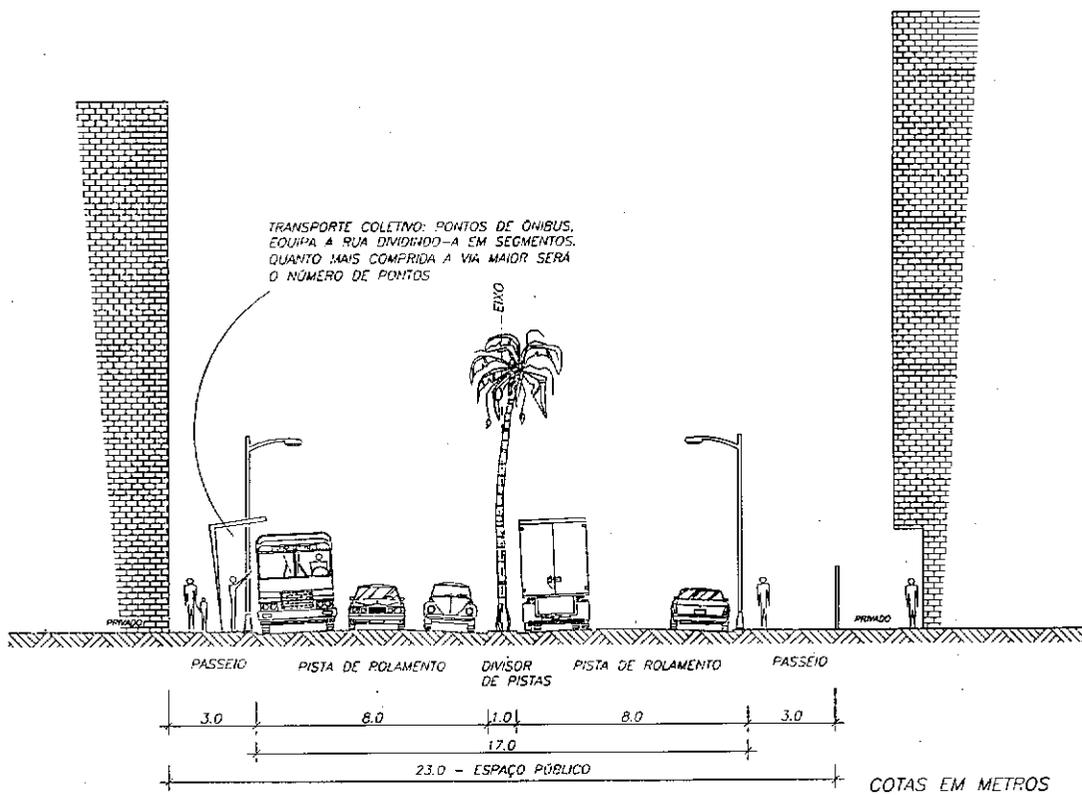
CONSTRUÇÕES LINDEIRAS:  
GABARITO DE ALTURA  
PODE VARIAR DE 1 ATÉ  
15 PAVIMENTOS EM  
GERAL - DEPENDE DA  
LEGISLAÇÃO QUE  
REGULAMENTA O LOCAL

DIVISOR DE PISTAS:  
PODE SER UM SIMPLES  
PASSEIO OU EQUIPADO  
COM ILUMINAÇÃO OU  
VEGETAÇÃO NO EIXO DA  
RUA



RUA LARGA COM ILUMINAÇÃO CENTRAL E VEGETAÇÃO NO LATERAL  
ESCALA 1:250

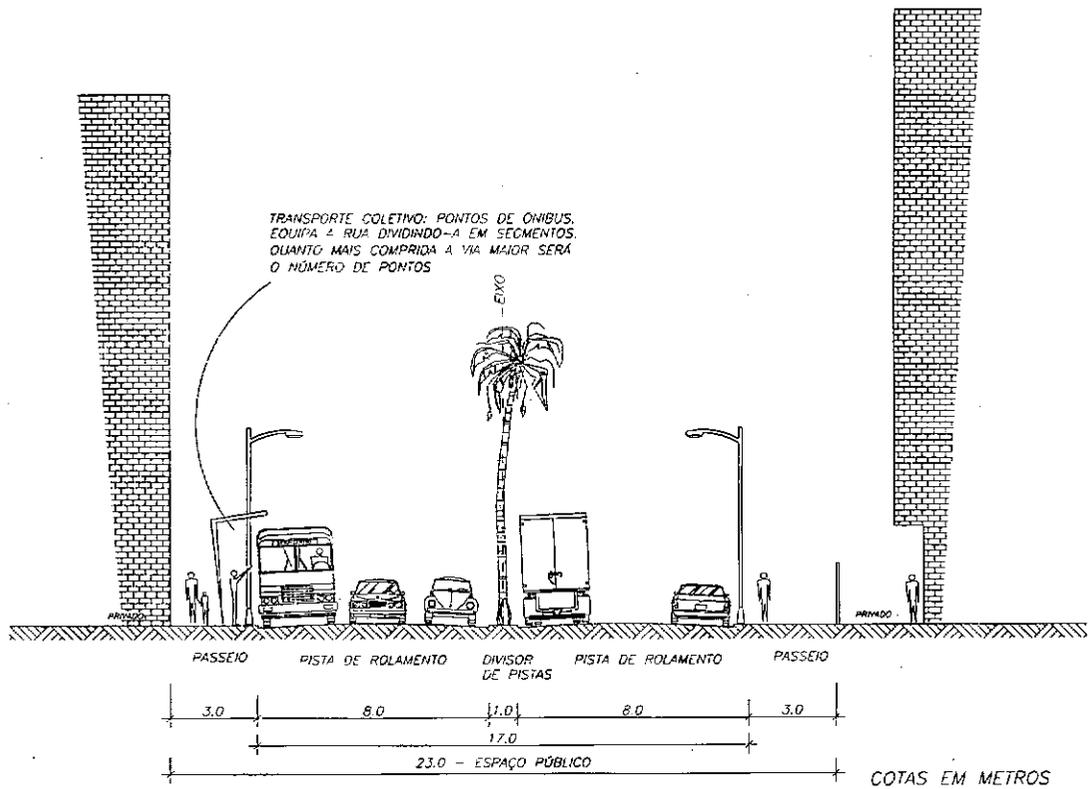
TRANSPORTE COLETIVO: PONTOS DE ÔNIBUS,  
EQUIPA A RUA DIVIDIDA-A EM SEGMENTOS.  
QUANTO MAIS COMPRIDA A VIA MAIOR SERÁ  
O NÚMERO DE PONTOS



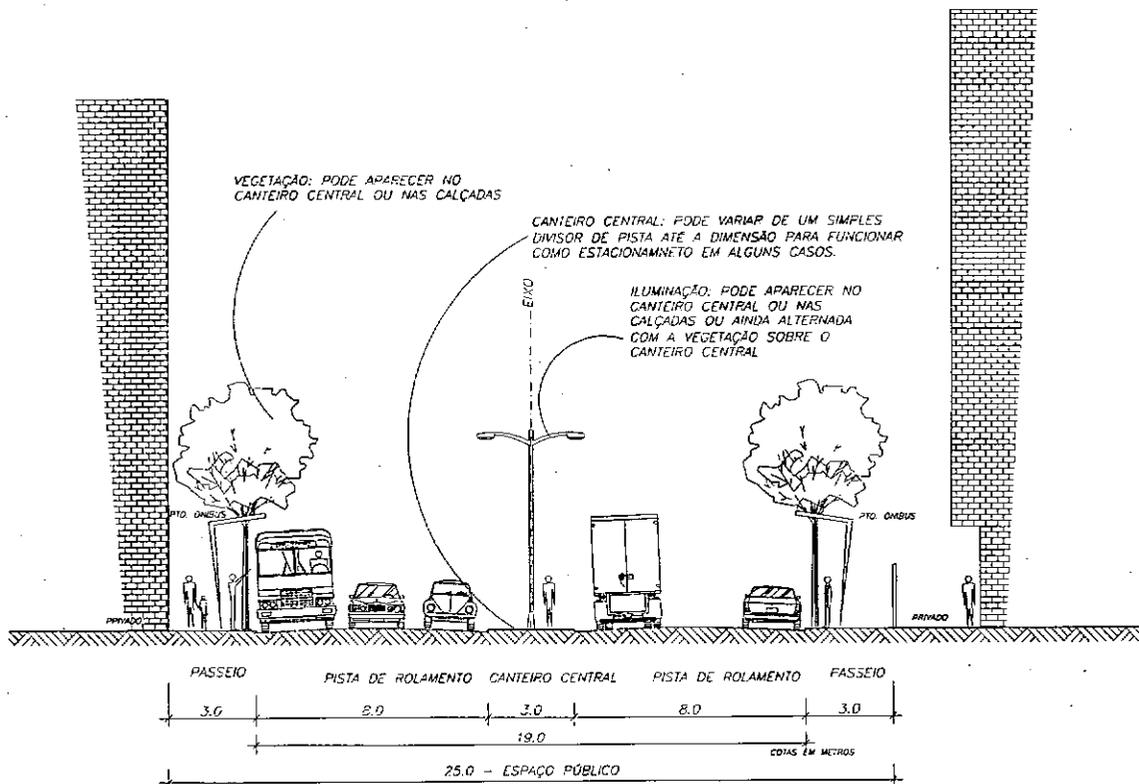
RUA LARGA COM VEGETAÇÃO NO CENTRO, ILUMINAÇÃO LATERAL  
E TRÊS VIAS POR SENTIDO - DUAS DE ROLAGEM E UMA PARA  
PONTOS DE ÔNIBUS E ESTACIONAMENTO

ESCALA 1:250

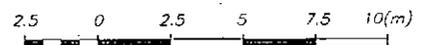




RUA LARGA COM VEGETAÇÃO NO CENTRO, ILUMINAÇÃO LATERAL E TRÊS VIAS POR SENTIDO - DUAS DE ROLAGEM E UMA PARA PONTOS DE ÔNIBUS E ESTACIONAMENTO  
 ESCALA 1:250

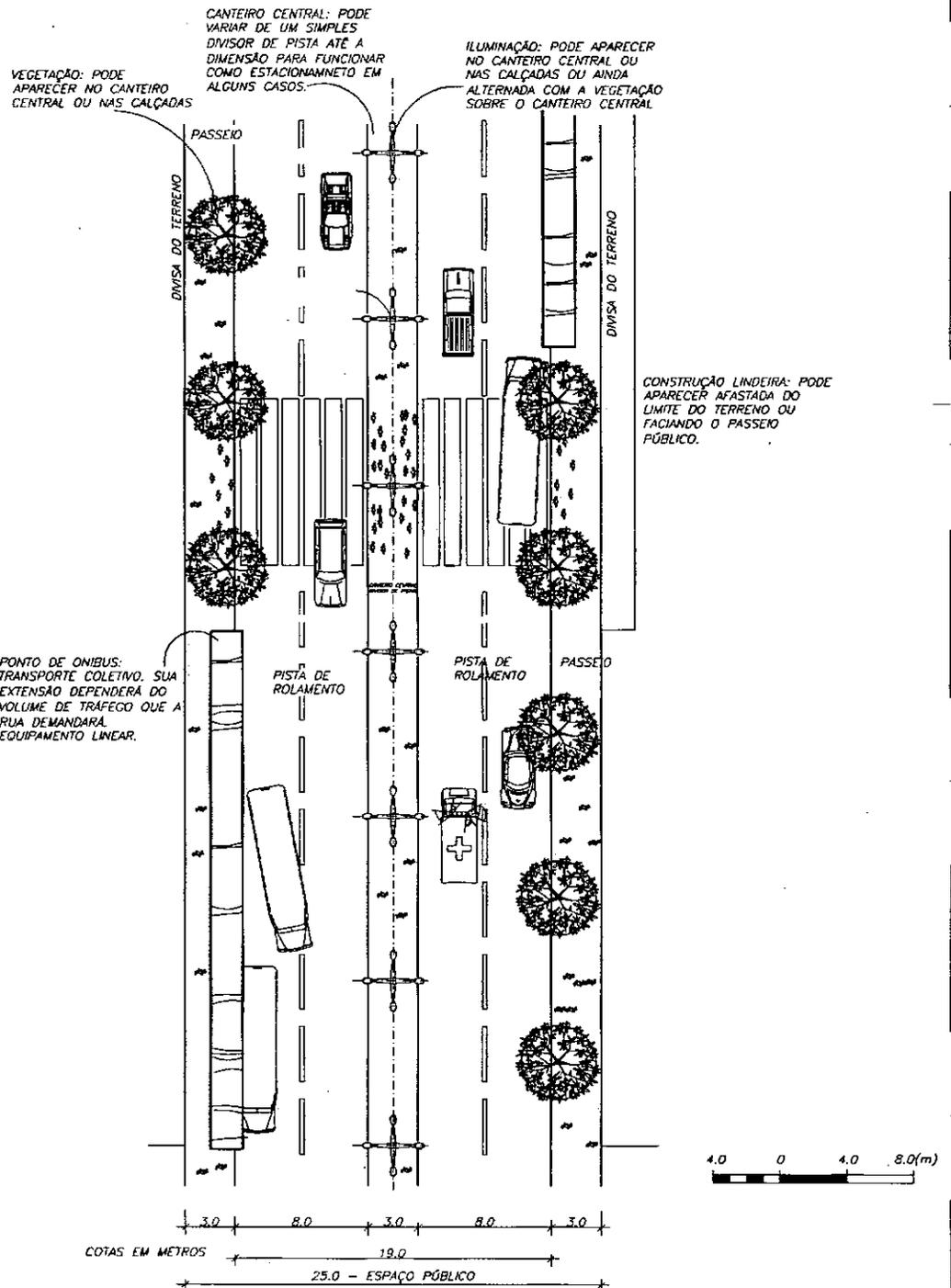


RUA LARGA COM CANTEIRO CENTRAL, VEGETAÇÃO NOS PASSEIOS E TRÊS VIAS POR SENTIDO - DUAS DE ROLAGEM E UMA PARA PONTOS DE ÔNIBUS E ESTACIONAMENTO. AS VEZES A TRÊS SÃO DE FLUXO  
 ESCALA 1:250

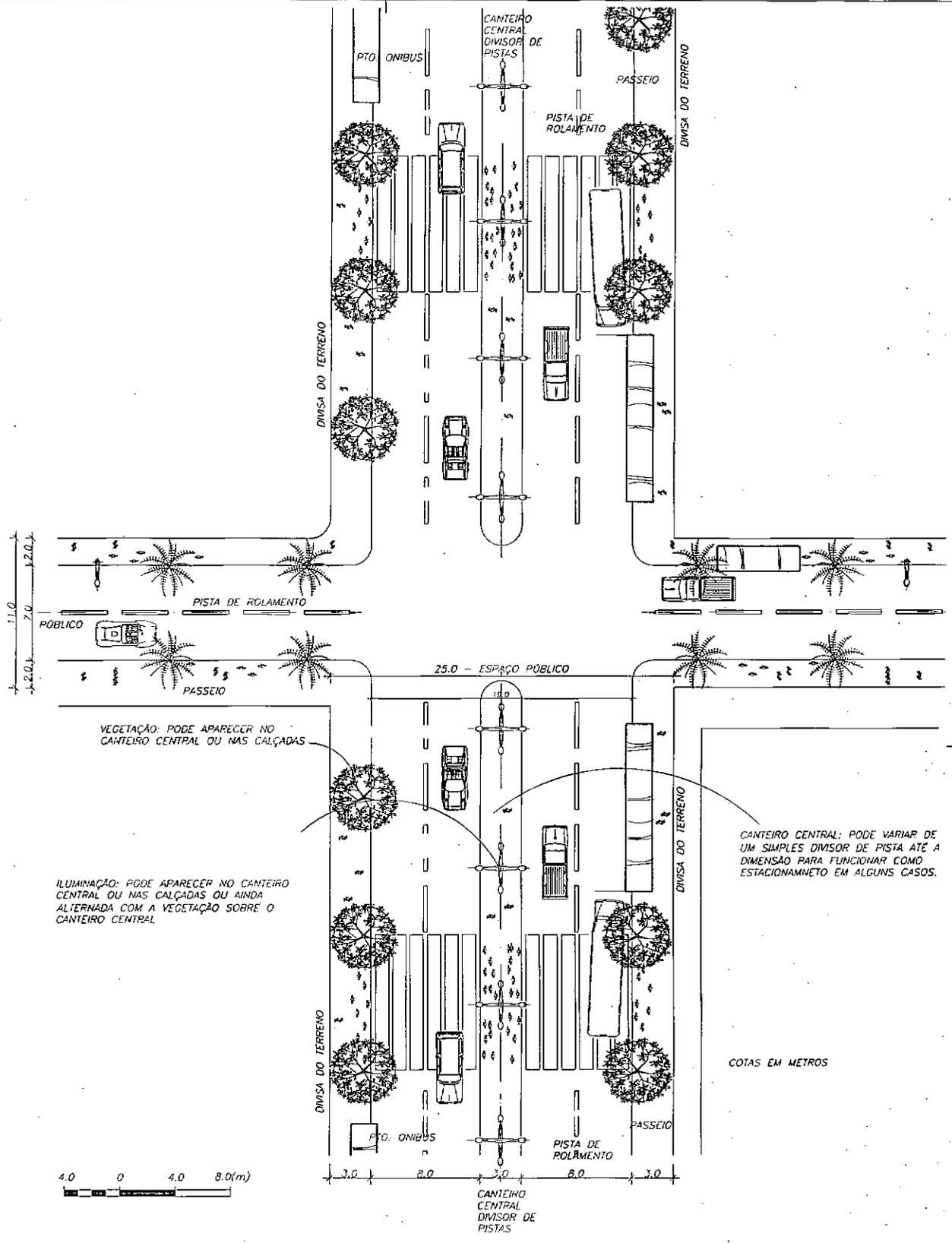




Avenida Nove de Julho - São Paulo



RUA LARGA COM CANTEIRO CENTRAL MAIS LARGO  
ESCALA 1:400



CRUZAMENTO DE RUA LARGA COM RUA MÉDIA  
 ESCALA 1:400

### **2.4.1 - RUAS MUITO LARGAS**

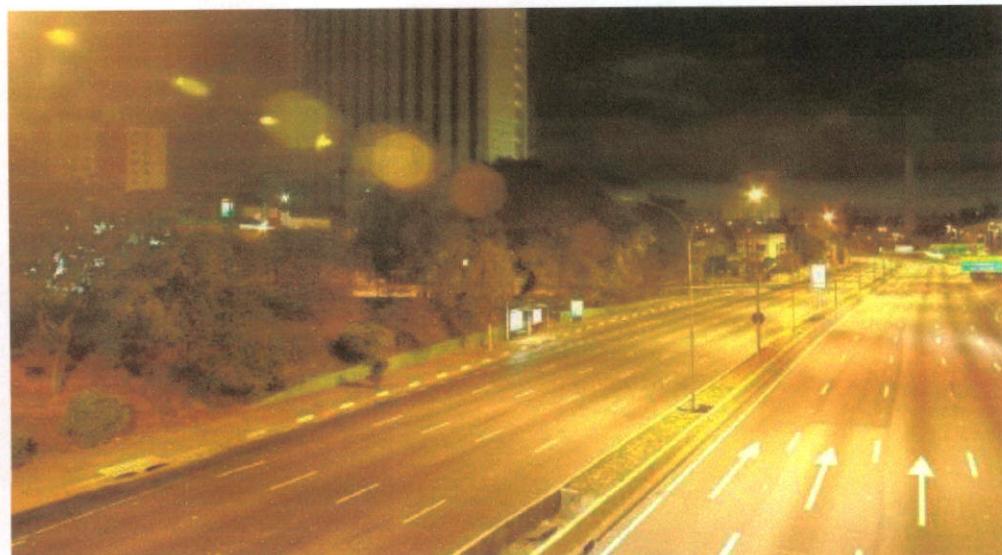
Com o avançar do século XX, a demanda viária dos centros urbanos, que deveriam ter sido contidas com a confecção das ruas largas continuaram a aumentar. Assim como a sociedade, os meios urbanos continuaram a se expandir, e da mesma forma as necessidades de ruas, vias e acessos cada vez mais largos se tornaram uma constante nas cidades, sobretudo a partir do primeiro quarto do século XX. Desta forma, algumas regiões sofreram intervenções drásticas, a fim de se adequarem às demandas de fluxos sempre crescentes. As ruas passaram então a adquirir dimensões muito largas, tanto no comprimento como na largura. Tamanho estes em que as grandes dimensões são claras e evidentes.

Algumas ruas as quais se denominará muito largas, nasceram sobre o eixo de ruas estreitas, médias e largas no contexto da cidade. É o caso da Avenida Presidente Getúlio Vargas, implantada sobre o eixo do quarteirão entre as ruas de São Pedro e General Câmara, antigas rua coloniais no centro do Rio de Janeiro. Eram vias que remontavam às mais antigas épocas da cidade. Pode-se lembrar também da Avenida 23 de Maio em São Paulo, uma via de circulação que funciona como contorno do meio urbano, dando acesso a muitas partes da cidade paulistana.



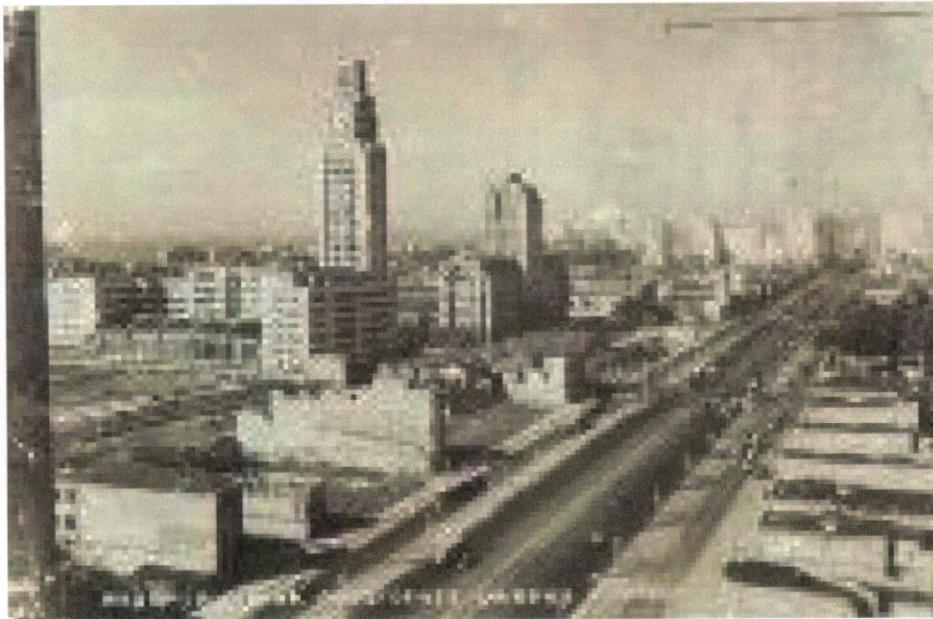
Avenida 23 de Maio: Importante tronco viário da capital paulista.

Avenida 23 de Maio:  
Período noturno.



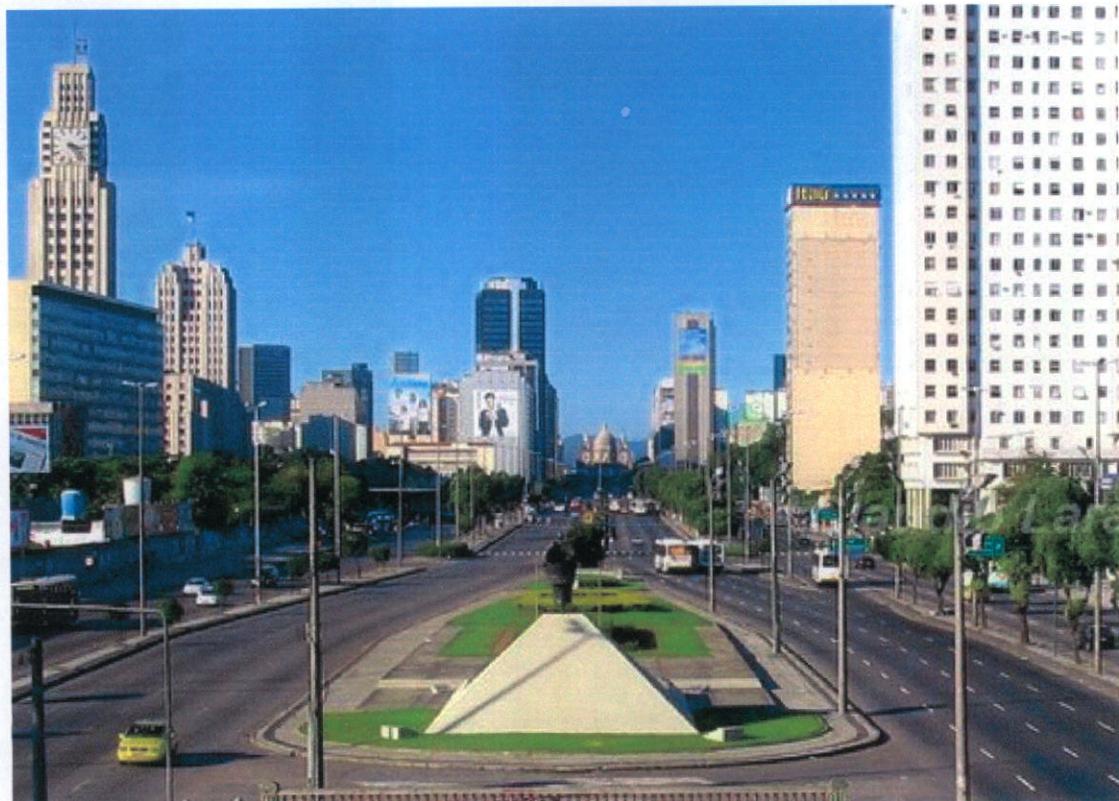


Avenida Presidente Vargas: Demolições e Construção



Avenida Presidente Vargas - 1941

Av. Presidente Vargas atualmente: Edifício Balança Mas Não Cai em primeiro plano, à direita. Ao fundo, os fundos da Igreja da Candelária



As ruas muito largas não devem ser confundidas com as vias expressas, uma vez que nesta segunda categoria encaixam-se as marginais e os acessos de fluxo rodoviário. Como por exemplo, as Marginais Tietê e Pinheiros em São Paulo e as Avenidas Brasil, Airton Senna, das Américas, Linhas Vermelha e Amarela no Rio de Janeiro. Sobre esta categoria de ruas, dissertar-se-á no item a seguir.

Voltando às vias muito largas, pode-se afirmar que elas podem conter várias pistas de rolamento, divididas em mão e contramão, sendo que é comum encontrar pistas, em um mesmo sentido, também divididas por canteiros ou calçadas. Desta forma, elas podem apresentar três, quatro ou até cinco pistas de rolamento. Quando apresentam muitas vias, as centrais são normalmente utilizadas por veículos de transportes coletivos e viaturas oficiais e especiais, sobretudo em casos de emergência, para facilitar os deslocamentos. Podem aparecer com dimensões totais de pista de nove a quinze metros de largura, e somando os dois sentidos, as dimensões passam facilmente dos quarenta metros de largura.

São equipadas com pontos de ônibus lineares, postos de táxi e vans em locais fixos, placas informativas, iluminação pública e vegetação sobre as calçadas ou sobre os divisores de pistas. As edificações lindeiras podem estar alinhadas no limiar do lote com o passeio ou não, caracterizando afastamentos, maiores, menores ou inexistentes.

Nestas vias, a articulação das construções com o plano da rua é quase inexistente, uma vez que, considerada a largura da via, dos passeios e o afastamento das edificações, o plano da rua torna-se soberano. A excessiva altura das muitas construções lindeiras, como as encontradas na Avenida Presidente Getúlio Vargas contribui para amenizar esta discrepância, porém o plano da rua é ainda muito forte. Neste caso, os edifícios são normalmente destinados às salas comerciais, sedes de empresas privadas, públicas ou instituições. Prédios residenciais são raros e, no caso da Presidente Vargas, destaca-se aquele popularmente conhecido como "balança, mas não cai", um grande edifício de moradia, onde o ambiente social é heterogêneo, multifacetado, fazendo de suas lendas contos famosos em toda a cidade do Rio de Janeiro.

No caso da Avenida 23 de Maio, a região lindeira é composta por acesso de entrada e de saída da via em grande parte de sua extensão. Neste importante tronco viário da capital paulista, o volume de trânsito é imenso, sendo os congestionamentos uma constante. Em dias de pouco movimento a velocidade dos veículos é alta e, no período noturno, as disputas ou "rachas" de veículos em alta velocidade comprometem a segurança da via e das pessoas que ali transitam.

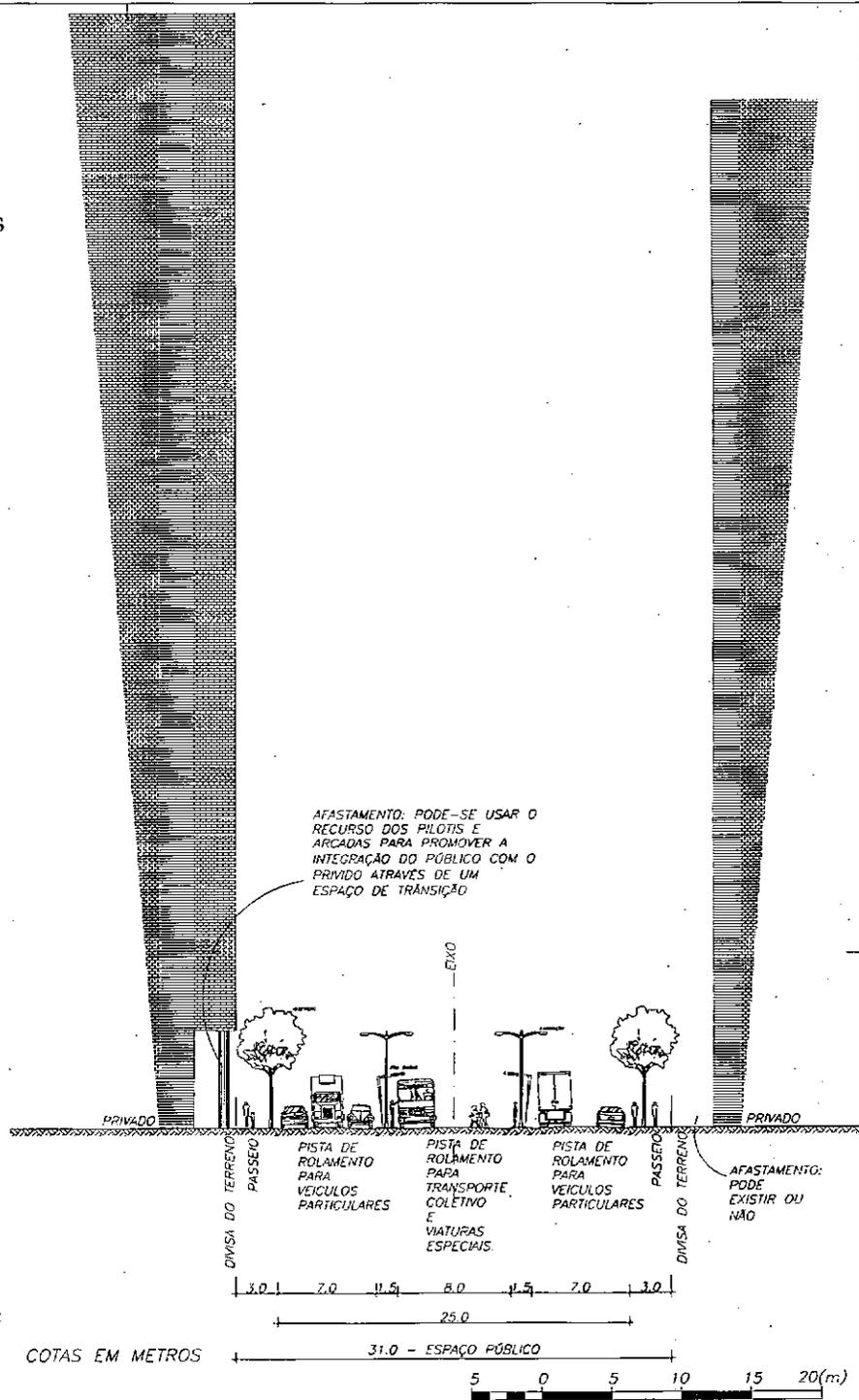
No caso da Presidente Vargas, os congestionamentos também são freqüente, sendo raro os momentos em que a rua está livre. Talvez apenas no período da madrugada se possa encontra-lá desimpedida, mas aí, o uso também se assemelha ao dos autódromos de corrida.

As calçadas ficam igualmente vazias e sensação de deserto urbano é evidente.

Tanto a Presidente Vargas quanto a 23 de Maio são grandes vias concebidas para facilitar o escoamento de veículos, mas, com o passar dos tempos, percebe-se a falência desta filosofia urbanística de produção de vias cada vez mais largas para suprir a demanda automobilística.

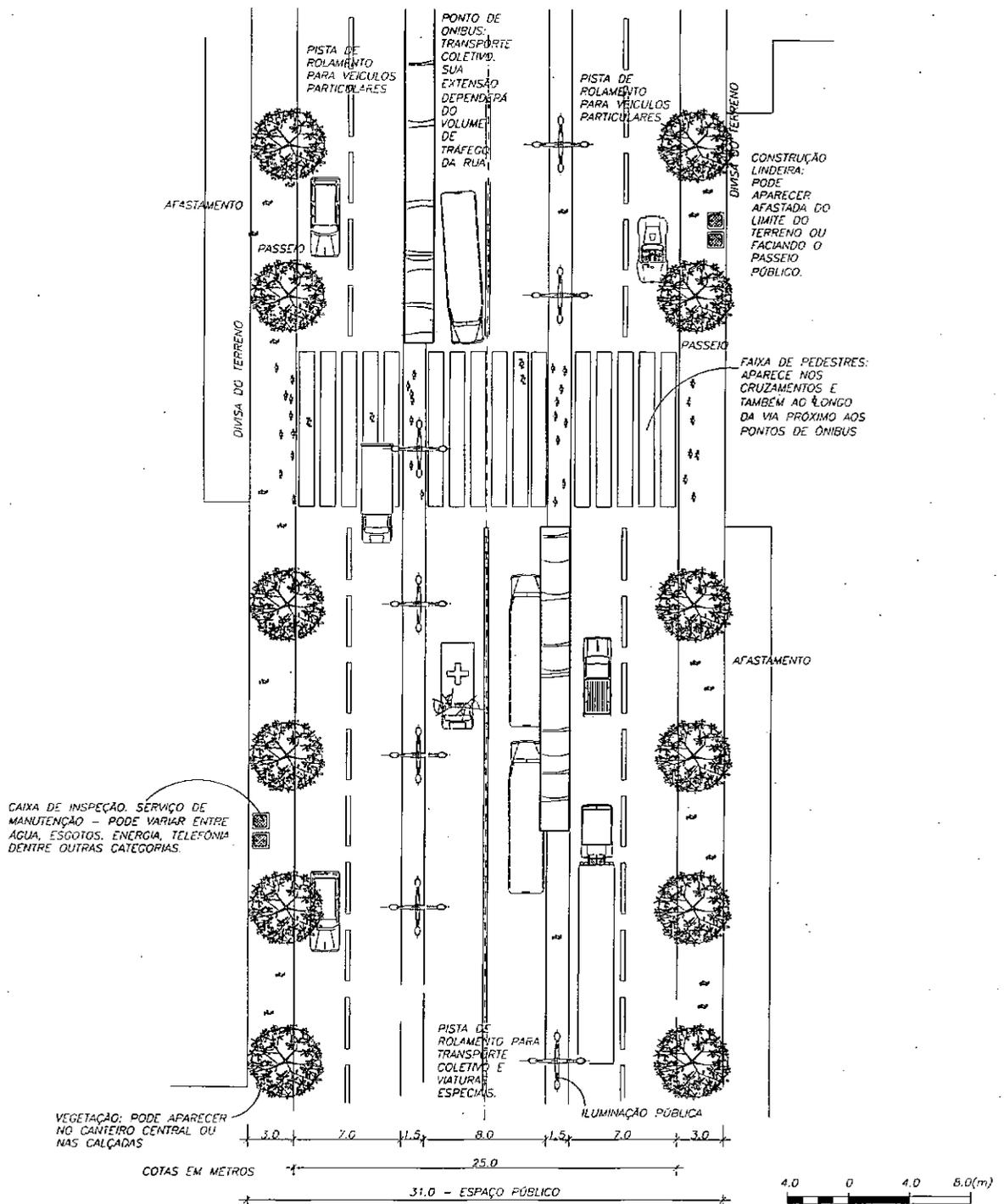
A conclusão a que se pode chegar, desde o terceiro quarto do século XX, é que a produção de pontes ruas e avenidas muito largas, em pouco tempo é absorvida pelo volume viário que a sociedade moderna demanda, ou que acredita demandar. Ou seja: Quanto mais ruas construímos, mais fluxos de tráfego e congestionamentos damos origem.

É fundamental entendermos que a saída para a saturação dos centros urbanos e dos problemas oriundos dos transportes coletivos e particulares não são vias maiores a cada instante, e sim um política urbana que valorize os transportes e os deslocamentos coletivos proporcionando uma atividade urbanas eficiente, pontual e qualitativa.



RUA LARGA DIVIDIDAS EM NOVE VIAS EM TRÊS FAIXA DE ROLAMENTO CENTRAL DESTINADA AOS COLETIVOS E LATERAIS AOS DEMAIS ESCALA 1:500

cada vez mais largas à cada período e sim uma diminuição no número de veículos nas ruas em conjunto com o estabelecimento de um transporte de massa mais amplo e eficaz. Neste sentido, a intensificação das vias de trens urbanos e dos metrô subterrâneos e de superfície revelam uma alternativa mais adequada para os problemas de deslocamento e mobilidade das pessoas ao longo dos meios urbanos.



RUA MUITO LARGA - PLANO COM TRÊS VIAS DE TRÁFEGO, SENDO A PISTA DO MEIO DESTINADA AOS TRANSPORTES COLETIVOS E AS EMERGENCIAS.

ESCALA 1:400

## **2.5 - VIAS EXPRESSAS**

Com a expansão descontrolada das manchas urbanas, surge um novo problema. Como integrar de forma rápida e eficiente partes distantes dentro de uma cidade?

Com o passar dos anos, contingentes populacionais foram sendo deslocados para regiões cada vez mais distantes dos centros. No entanto, estas zonas centrais respondiam e ainda respondem pela instalação da maior parte dos pontos e postos de trabalho e neles está localizada grande parte das sedes de empresas públicas e privadas, estabelecimentos comerciais e outras atividades relacionadas ao trabalho. Neste sentido, o deslocamento dos trabalhadores e de pessoas aos centros veio com a evolução da vida moderna que se tornou deficitária, demorada e ineficaz. Os planos de incentivo ao transportes coletivos e de massa por parte dos órgãos gestores da cidade não foram consubstanciados, nem atenderam a demanda, fazendo com que as dificuldades de locomoção e deslocamento por grandes extensões dentro da cidade seja uma tragédia urbana diária.

Desta forma, para promover a integração das áreas suburbanas com os centros citadinos, facilitando o acesso aos perímetros urbano e otimizando as demandas de tempo e mobilidades populacionais, apareceram estas artérias super-largas conhecidas mais popularmente como expressas. Estas ruas surgiram principalmente em função de duas condições distintas. Ou elas evoluíram a partir de um eixo ou caminho primitivo, seja média ou larga, que em tempos passados davam acesso a áreas rurais da cidade, como é o caso da Avenida Brasil no Rio de Janeiro e das Marginais Tietê e Pinheiros, em São Paulo, ou partir de planos previamente planejados, como os projetos das Linhas Vermelha e Amarela também no Rio de Janeiro.

Nesta categoria de vias, não existe relação direta das edificações lindeiras com o plano da via, uma vez que em suas bordas encontram-se normalmente, vias de acesso ao tronco principal ou acesso aos bairros adjacentes. No caso da Avenida Brasil e da Linha Amarela, a ocupação lindeira é feita por bairros periféricos densos, favelizados em grande parte e carentes e não por edifícios implantados em lotes tradicionais. A escala do arranjo estrutural é outra, bem maior. O acesso a estes aglomerados se dá através das vias laterais de acesso e saída da via principal, sendo realizados através de pontos conectores fixos. Normalmente estas áreas são isoladas das vias de tráfego a partir de grades e telas que impedem o acesso direto das pessoas às vias, sendo estes acessos realizados por meio de pontos de conexão, trevos e entroncamentos que limitam o acesso aos bairros a pontos localizados. No caso da Linha Vermelha e das marginais paulistanas, não existe ocupação lindeira direta, ou seja, as construções e os bairros que a princípio estão nas bordas na realidade localizam-se mais afastados. Implantados em pista laterais auxiliares.

Não existem relações nem articulações diretas destas vias com as áreas populacionais do entorno, e os trocos de tráfego limitam-se a promover a mobilidade e o fluxo do contingente de pessoas e principalmente de veículos de todos os portes. São vias em que a velocidade é considerável, girando normalmente no entorno dos 90 km por hora, não obstante os apressados, que sempre infringem as normas de velocidade, cujo limite seria impossível em áreas tradicionais do tecido urbano. Pedestres são raros, exceto nos pontos de cruzamento, normalmente equipados com passarelas superiores ou subterrâneas. São comumente bem sinalizadas, equipadas com placas informativas, iluminação pública e faixas seletivas para os transportes coletivos, contudo nem sempre respeitadas por motoristas particulares. Em suas bordas laterais, ainda que afastados do eixo principal, é comum encontrarmos grandes galpões abandonados ou destinados à locação de depósitos, transportadoras de cargas e outras atividades que demandem grandes áreas para sua organização como fábricas e indústrias diversas ativas ou não.

Apesar de estarem frequentemente congestionadas, estas imensas vias realmente facilitam o fluxo e o deslocamento viário, tanto no acesso de entrada do núcleo urbano quanto no de saída. Porém pequenos acidentes nelas podem dar origem a grandes engarrafamentos que demoram horas para serem dissolvidos.

Importante é entender que estas vias destinam-se sobretudo às atividades funcionais da cidade, objetivando principalmente a solução das questões de transportes de massa, de locomoção e mobilidade, não sendo sua intenção, nem sua prioridade o embelezamento das áreas que cortam.



Marginal Pinheiros: Vista das várias pistas seguindo em mesma direção



Avenida Brasil: Foto aérea do trevo de conexão da via com o bairro de Nilópolis. Viaduto Rua Nilópolis.



Avenida Brasil: Foto das pistas de rolamento. Mão e contra-mão.

Porém, em alguns casos, estas vias podem estar associadas a parques e grandes áreas verdes. Como o caso da Avenida Infante Dom Henrique que corta o Parque Brigadeiro Eduardo Gomes ou Parque do Flamengo, como é popularmente conhecido. Neste caso, não há articulação alguma com as edificações próximas, mesmo porque nas bordas da avenida existe uma extensa área verde destinada às atividades de lazer e recreação da população e não prédios e edificações destinadas a moradias ou serviços. Estas construções encontram-se mais afastadas da via que corta o parque, existindo entre elas uma via larga a Avenida Praia do Flamengo que dá acesso aos bairros do Centro, Catete, Glória, Flamengo e mais adiante a Avenida Praia de Botafogo e ao bairro de mesmo nome. As fotos da página seguinte ilustram esta área.



Fotos acima e abaixo: Parque do Flamengo e do bairro adjacente (Flamengo).  
Av. Infante Dom Henrique, via expressa à esquerda da foto acima e à direita  
da foto abaixo, e av. Praia do Flamengo, à direita na foto acima.



## **2.6 - RUAS DE ÁGUA - CANAIS.**

Não são freqüentes, mas quando aparecem conferem uma qualidade peculiar aos tecidos urbanos nos quais estão inseridas. As ruas de água ou canais de circulação, quando ocorrem, são em função das condições geográficas e morfológicas do sítio de implantação da cidade. Quando cidades precisam se desenvolver sobre território alagados, seja por água doce ou salgada, fica claro que a população que ocupa o sítio em questão não tem alternativa para sua expansão, ou os custos de deslocamentos em massa inviabilizam a transferência do meio urbano para outra região, não obstante a característica fixa dos assentamentos humanos há milênios.

Populações humanas se fixam de forma permanente nos locais onde estão assentadas, e apenas em casos extremos se transferem em massa para outros locais. É o caso das transferências em função de áreas inundadas por reservatórios hidrelétricos ou de abastecimento ou ainda assoladas por erupções vulcânicas dentre outras tragédias ou necessidades de utilidade públicas. Em todo caso, estes eventos são raros e sempre que foi possível o homem domou a natureza em seu benefício, ainda que com grande insistência e perseverança.

No livro "As Cidades Invisíveis", Ítalo Calvino fala sobre uma cidade construída sobre alagados. Na passagem, o viajante veneziano Marco Pólo conta ao rei contratante Kublai Khan como a cidade Valdrada se divide em duas, uma o reflexo da outra.

Segundo Pólo, os antigos construíram Valdrada à beira de um lago com casas repletas de varandas sobrepostas e com ruas suspensas sobre as águas de modo que o viajante que chegasse à cidade encontraria, na verdade, duas e não uma. A primeira perpendicular ao lago e a outra refletida na água. Segundo o veneziano, nada acontecia na primeira Valdrada, sem que repetisse na segunda, uma vez que a cidade fora construída de forma que cada um dos seus pontos fosse reproduzido no espelho de água, desde as ruas e edificações até os seus interiores. Esta reflexão se estendia aos habitantes, cientes de que todos os seus atos são aqueles, mais a imagem refletida. Desta forma, sempre que alguns indivíduos ou grupos de indivíduos praticavam algum ato, lícito ou ilícito, o que importava não era o ato em si, mas a sua imagem límpida e fria no espelho.

Às vezes, o espelho aumenta o valor das coisas, mas também pode diminuí-las e até anulá-las. No relato de Marco, nem tudo que parece valer acima do espelho resiste ao seu próprio reflexo, uma vez que nada em Valdrada é simétrico. Continuando, ele diz que, para cada face ou gesto, há uma face ou gesto correspondente, porém invertido, ponto por ponto. As duas

Valdradas vivem uma para outra, olhando-se continuamente, porém sem nunca se tocarem.

No mundo real, citam-se citar duas cidades que reúnem reunir algumas características da fictícia Valdrada. Cidades reais que se desenvolveram sobre terras conquistadas, junto às águas, e que há muito são referência de como um meio urbano inóspito pode se desenvolver e ser o símbolo de boa arquitetura, bom urbanismo, arte e charme, tornando-se num artefato urbano-arquitetônico com qualidades positivas e capazes de permanecer no tempo. A primeira é Veneza, cidade italiana que dispensa maiores apresentações e a segunda é Amsterdã, cidade holandesa que, apesar de menos famosa que a primeira, possui qualidades que a credenciam indubitavelmente a figurar nestas linhas.

A laguna situada na costa noroeste do Adriático, a qual os romanos já chamavam de Venetia, era no início maior do que é atualmente. Ela foi sendo assoreada em razão dos sedimentos que, para ela, convergiram oriundos dos rios provenientes dos Alpes. Desta forma, emergiram pequenas ilhas e bancos de areia chamados "lidos". Em principio habitados por pescadores das salinas, serviram de local de veraneio aos habitantes ricos das colônias romanas.

A vida tranqüila começou a mudar a partir do século IV, com a chegada de povos da Itália setentrional, que haviam sido devastados por inúmeras guerras. No local onde seria fundada Veneza, formaram-se as primeiras grandes colônias nas zonas do Olivolo, atualmente Castello e Rivo Alto, hoje Rialto, dentre outras que se elevavam acima das águas da laguna. As ilhas se desenvolveram lentamente, com economia baseada na agricultura, na pesca e principalmente, no comércio de sal e peixe.

Fato importante da história veneziana foi trasladação, em 828, do corpo de São Marcos que se encontrava em Alexandria. De imediato, deu-se início à construção de uma basílica dedicada ao santo e popularizou-se uma lenda que conta que um anjo apareceu a Marcos, quando este estava na laguna como missionário. O anjo disse-lhe que exatamente onde ele dormia, seria construído um templo em sua honra.

No final do século IX, a cidade estendia-se desde a Riva degli Schiavoni, passando por San Giorno ante a Punta della Dogana e Santa Maria Zobenigo. Dentro desta zona, existiam pontes de madeira que atravessavam as correntes de água e zonas pantanosas. No entanto, para se ter acesso a outras áreas povoadas, já era preciso usar embarcações. As vias da cidade não unem as ilhas umas as outras, limitando-se a servirem as comunidades próprias.

Mais adiante, a Veneza medieval, assim como muitas cidades da Europa, naquela época, foram contempladas com a abertura comercial, ainda que

pese a ambigüidade e confusão que os negócios à longa distância podem acarretar. Assim, a Veneza medieval funcionou como um imã urbano, uma vez que sua posição geográfica e a sua proximidade entre o Oriente e a Europa a conferiram-lhe localização privilegiada como entreposto de comércio.

Começando pelo controle do sal, indispensável à conservação dos alimentos, o produto que, no início da Idade Média, destinava-se ao consumo doméstico, era seco nos alagados costeiros o que tornou fundamental o domínio do solo. Com a evolução das rotas comerciais, o incremento comercial veneziano cresceu vertiginosamente. A riqueza que vinha do Oriente, os artigos importados como o açafrão, o cominho e outras especiarias, além de roupas, tecidos e ouro fortaleceu a cidade através daqueles que controlavam o comércio. Os venezianos impuseram-se no controle do mar, pois como explicou William McNeil, Veneza converteu-se na "dobradiça da Europa" (Sennett, 2006).

No ano 1000, os venezianos já haviam se tornado os dominadores do mar Adriático, controlando a rota para Jerusalém e ocupavam posição estratégica para os cruzados. Em 1200, seus direitos comerciais com o Oriente estavam totalmente consolidados e, tamanho desenvolvimento mercantil deu origem à criação de burocracias especiais, como o Escritório do Açafrão. Os lucros oriundos do comércio eram partilhados entre as famílias de mercadores e o Estado, sendo que poucas famílias monopolizavam essas parcerias. O sistema comportava vários tipos de intermediários, comerciantes menores, financistas e banqueiros estabelecidos em torno da Ponte de Rialto, que cruzava o Grande Canal próximo à Praça de São Marcos.

Toda riqueza e desenvolvimento econômico gerado em função do comércio permitiram, não apenas a evolução da sociedade veneziana, mas também de uma cidade fantástica. Prédios magníficos foram criados, famílias abastadas não economizavam na construção de seus bens imóveis, uma vez que isto conferia destaque na comunidade. Igrejas e outros monumentos foram construídos sem economias e os exemplares deste período ainda estão vivos contando a história daquela que, para muitos, é mais charmosa cidade do mundo.

Esta condição hegemônica começou a mudar em 1501, quando os portugueses descobriram uma nova rota para a Índia, passando pelo sul da África. Esta descoberta representou o fim do monopólio de Veneza como porto distribuidor de mercadorias para o oeste e o norte da Europa. E ainda a abertura da nova rota coincidiu com a percepção dos venezianos de que os turcos poderiam confiná-los em seu próprio território marítimo, o Adriático, o que deu início a décadas de desastres. Contudo a cidade permaneceu e ainda conta suas histórias.

Mas o que faz Veneza figurar neste capítulo, não é sua história e sim suas ruas de água. A parte histórica e destacada do urbano veneziano é constituída por canais por onde o deslocamento é realizado em pequenas canoas e gôndolas nas vielas menores e em embarcações de médio porte nas vias médias e ligeiramente mais largas. No Grande Canal, o tráfego de embarcações maiores é permitido e estes, em muitos casos, são destinados ao transporte turístico de passageiros. Na cidade, as edificações que ficam às margens dos canais estão articuladas de forma diferenciada. Para criaturas de terra é estranho entrar em uma edificação, saindo de um barco ou entrar num barco, saindo de uma edificação. A rua aquática, o labirinto de canais, as passagens, pontes e vielas adquirem uma configuração diferente, pouco comum e confortável, porém curiosa. É uma situação ímpar que merece ser vivenciada, uma vez que acontece em poucos locais da Terra.

Pode parecer que as duas partes a cidade, a sólida e a molhada, não se articulam, e que as pessoas planam no ambiente urbano como “peixes fora d’água”. No entanto isto não confere. A população veneziana está totalmente integrada às duas formas distintas de habitat que a cidade proporciona. E estas duas condições, seca e molhada, também estão absolutamente integradas entre si, consolidando um ambiente urbano como um todo unitário que funciona de forma sincronizada e harmônica.



Acima: Planta de Veneza. Fonte: Könemann Verlagsgesellschaft mbH, 1999. “Veneza; Arte e Arquitetura”, contracapa. Bonner StraBe 126, D – 50968, Colônia, Alemanha.



Lattanzio Querena: A Entrada das tropas napoleônicas em Veneza. Museo del Risorgimento, Veneza. Fonte: Könemann Verlagsgesellschaft mbH, 1999. "Veneza; Arte e Arquitetura", página 17. Bonner StraBe 126, D - 50968, Colônia, Alemanha.



Foto à esquerda: Markus Hilbich, Berlin. Fonte: Könemann Verlagsgesellschaft mbH, 1999. "Veneza; Arte e Arquitetura", página 25. Bonner StraBe 126, D - 50968, Colônia, Alemanha.

Foto à direita: Markus Hilbich, Berlin. Fonte: Könemann Verlagsgesellschaft mbH, 1999. "Veneza; Arte e Arquitetura", página 32. Bonner StraBe 126, D - 50968, Colônia, Alemanha.



A segunda cidade com ruas de água é, Amsterdã. Esta já na metade do século XVI, figurava como uma cidade portuária de médio porte. Segundo Benévolo, com cerca de 40.000 mil habitantes. Após ser conquistada em 1578, por Guilherme o Taciturno, projetou-se a primeira grande ampliação da cidade. Os muros de 1481 foram demolidos e o fosso perimetral passou a figurar como canal interno. Novos muros foram erguidos em 1593 e a cidade continuou a crescer. No início dos seiscentos, projetou-se uma grande ampliação, escavando-se outros três canais concêntricos a partir da extremidade ocidental e seguindo através de cortes sucessivos até a parte oriental, onde estava previsto um parque público e a ampliação do canteiro naval. Esta ampliação foi aprovada pelo governo e realizada, paulatinamente, ao longo do século XVII.

Com as desapropriações de terrenos, a construção de canais e a venda dos terrenos àqueles que ali desejassem construir suas casas, o governo recuperaria os investimentos aplicados. Os adquirentes foram então obrigados a construir obedecendo a minuciosos regulamentos de construção que estabeleciam as características das edificações. Desta forma, foi-se urbanizando a área às margens dos novos canais escavados pela administração.

Os canais com 25 metros de largura e divididos em quatro vias de 6,25 metros eram dimensionados para embarcações de porte médio. Dos lados, ficam os desembarcadouros para carga e descarga com 11 metros de largura e ornados com fileiras de olmos. Entre um canal e outro, existem duas alas de lotes edificáveis, com aproximadamente 50 metros de profundidade e, entre as fachadas posteriores, existe um espaço de aproximadamente 48 metros de largura, sendo duas alas de jardins com 24 metros cada. O canal dos Senhores, o mais interno tem 3,50 km de extensão, o mediano, denominado dos Reis tem 4 km de extensão e o mais externo 4,50 km. Os desembarcadouros têm aproximadamente 25 km e, na cidade, podem aportar cerca de 4000 navios ao mesmo tempo (Benévolo, 2005).

Ao contrário dos canais mais antigos, os canais do século XVII são traçados como troncos retilíneos, objetivando lotes de terrenos edificáveis mais regulares. As residências têm quase sempre largura uniforme, mas com fachadas desiguais que consubstanciam um belo panorama arquitetônico. Os canais podem ser observados por telescópios em perspectiva e, por outro lado, são obstadas as copas dos olmos e as velas das embarcações. O grande valor do conjunto só pode ser percebido em movimento, onde se consegue visualizar, a partir da porção molhada, o conjunto urbano-arquitetônico, o paisagismo e os incrementos da paisagem urbana como as embarcações e os volumes.

Segundo Benévolo, Amsterdã é uma cidade e não um cenário desabitado, onde os canais são ambientes de vida, os volumes circunstantes são

habitações e locais de trabalho que pertencem aos cidadãos. A cidade permanece a partir do período Barroco e, por um longo tempo, como a cidade mais moderna da Europa e tornando-se um modelo sugestivo para os urbanistas modernos dos séculos XIX e XX.

Em 1875, foi escavado um canal ligando a cidade diretamente ao Mar do Norte. Os muros foram transformados em jardins e, ao redor, formou-se uma periferia de bairros medianos em forma de tabuleiro. Foi construída uma linha férrea em frente ao porto cuja estação é locada no centro da área seiscentista, representada pela forma urbana em leque. Desta maneira, a cidade retoma o seu vigor do passado. Em 1901, é aprovada uma lei urbanística em que ficam obrigadas as cidades a estabelecer um plano regulador geral que deve ser atualizado a cada dez anos. O estado subsidia as gestões municipais para a aquisição de terrenos, a realização de obras públicas, não obstante as cooperativas para construção de casas populares. Em 1906, o arquiteto Berlage, segundo Benévolo, o mais importante arquiteto holandês do início do século XX, é encarregado de projetar o plano de ampliação de Amsterdã na orientação sul. Este plano foi implantado pontualmente nos trinta anos seguintes. Em 1928, é implantado, junto ao departamento das obras públicas, um organismo independente objetivando, que os estudos dos modernos arquitetos holandeses se estabeleçam.

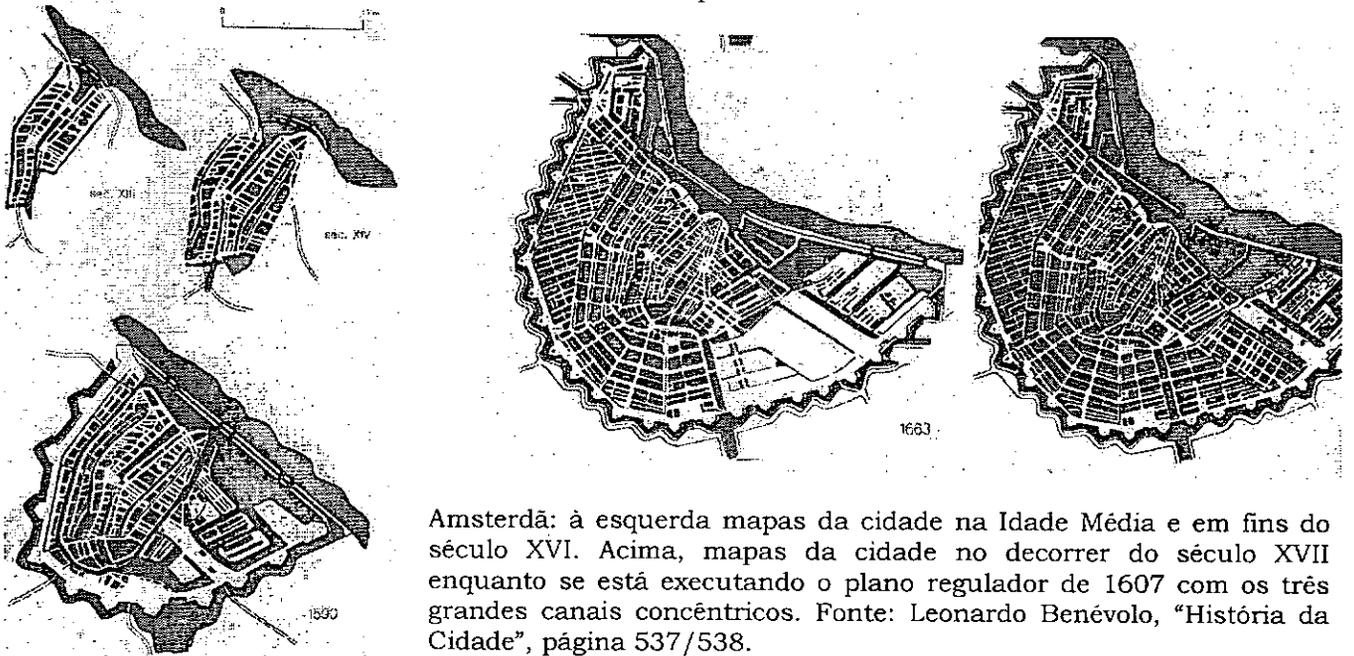
Atualmente, pode-se observar concretamente os efeitos dos planos reguladores da primeira metade do século XX.

Segundo Benévolo, no desenvolvimento da cidade, ficaram claras algumas questões a respeito do planejamento dos bairros residenciais implantados. Apesar de todo esmero e cuidado, em que as áreas verdes são encontradas em abundância, as áreas de habitações figuram como compactas que perderam o contato com o campo e principalmente com a água. Nos bairros, existem casas que dão para as áreas verdes e outras que não, a rede de ruas resulta em uma configuração complicada que corta em demasiados pontos os percursos dos pedestres e por mais simples que seja não é justificado por uma necessidade exata, configurando, na realidade, um desenho abstrato.

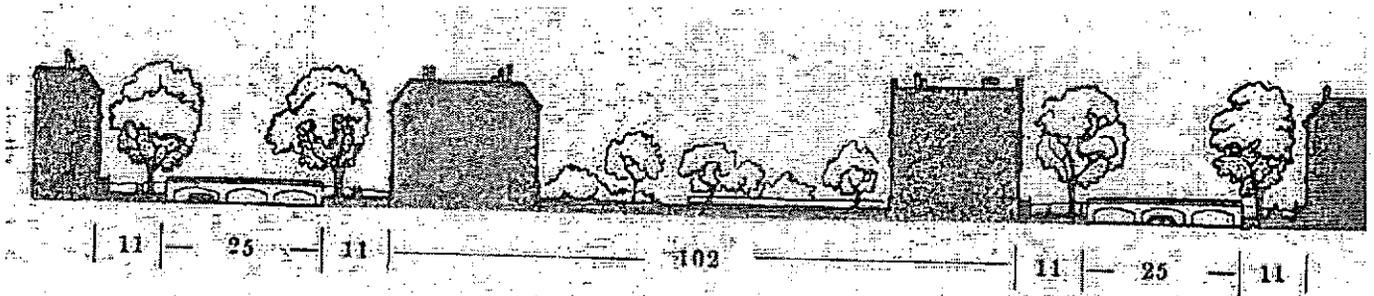
Em 1965, os arquitetos Bakema e Van der Broek apresentaram um projeto de ampliação a leste, sobre o espelho de água situado entre a cidade e os terrenos de saneamento de Zuiderzee. Este projeto previa a construção numa série de ilhas artificiais de uma cidade linear para 350.000 habitantes, percorrida por um ramal metropolitano e por uma auto-estrada. A cidade linear seria formada por trinta e cinco unidades de habitação destinadas a uma população de 10.000 mil pessoas cada uma e a meio quilometro umas das outras. Cada unidade seria dividida em três zonas: a central, por onde passam a linha férrea e a auto-estrada e onde se localizam os edifícios mais densos para a habitação e escritórios. Duas zonas laterais com prédios de

médio porte no entorno de uma área de vários níveis, onde seriam localizados estacionamentos, escolas, igrejas e salas de reuniões, além de outros serviços. As três zonas estão voltadas para as áreas de recreação que separam uma unidade da outra, um braço de mar com jardins, quadras de esportes e outros equipamentos públicos.

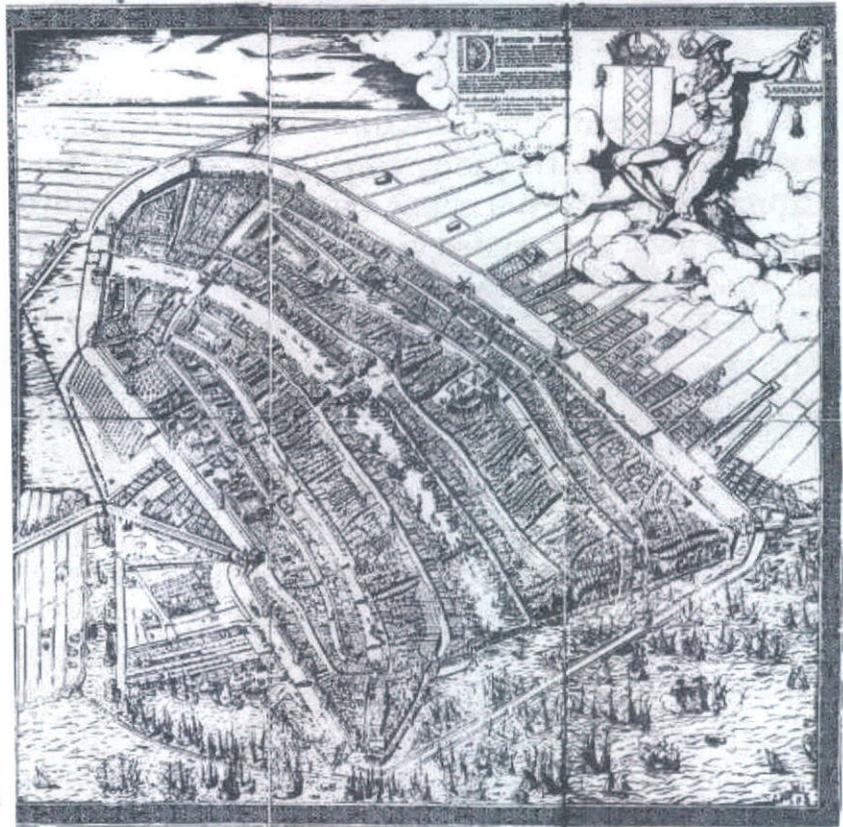
Amsterdã é uma cidade com qualidades difíceis de encontrar por aí. Uma cidade que cresce, respeitando seus limites e suas diferentes relações, sobretudo no que se refere à interface do seco com o molhado. Os canais, hoje, não só funcionam com atrativo turístico como também como parte funcional da cidade. Funcionam como ruas tradicionais onde pessoas se divertem pulando das pontes. Festivais são realizados, indivíduos interagem, o comércio é praticado formal e informalmente nas margens e os passeios e transportes de serviço são uma constante e, sobretudo, individualiza e consolida uma estrutura urbana fantástica e pouco encontrada no mundo.



Amsterdã: à esquerda mapas da cidade na Idade Média e em fins do século XVI. Acima, mapas da cidade no decorrer do século XVII enquanto se está executando o plano regulador de 1607 com os três grandes canais concêntricos. Fonte: Leonardo Benévolo, "História da Cidade", página 537/538.



Seção entre dois canais com medidas das vias aquáticas, dos desembarcadouros e dos lotes edificáveis. Fonte: Leonardo Benévolo, "História da Cidade", página 539.



Amsterdã: vista em perspectiva. Fonte: Leonardo Benévolo, "História da Cidade", página 537.

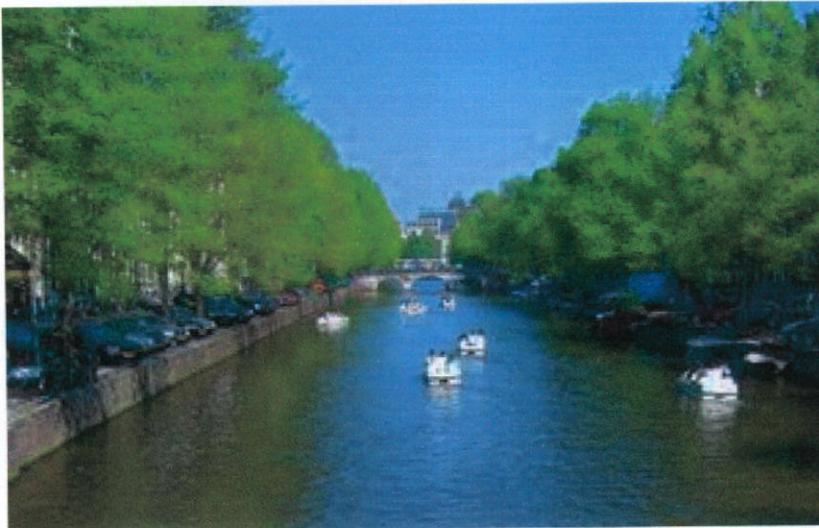


Foto á esquerda: Um dos grandes canais.  
Autor não identificado.

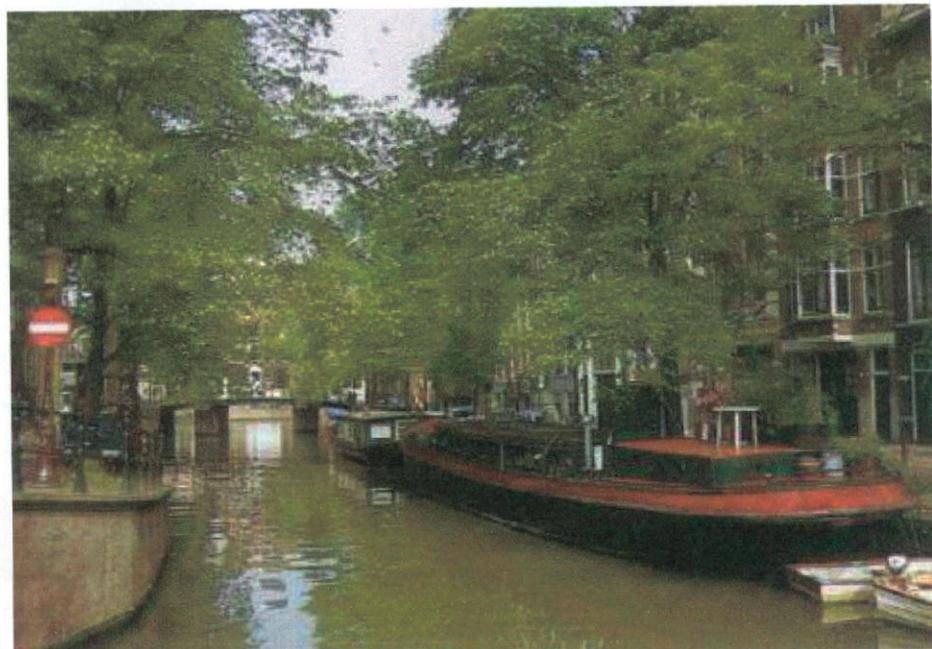


Foto: Canal de pequeno porte.  
Autor não identificado.

## **2.7 - MALHAS URBANAS: TECIDOS CONFECCIONADOS POR RUAS**

Certamente as permutas entre os possíveis *lay-outs* de configuração do ambiente arruado de uma cidade podem ser infinitos. Ao longo dos séculos, tanto estas configurações se transformaram, bem como todos os conceitos sociais, econômicos, políticos e filosóficos que compõem a estrutura urbana e balizam ver estruturas que permaneceram ao longo dos séculos e atualmente existem ao lado de outras mais recentes, caracterizando o que se costuma denominar de centro ou cidade velha.

Nas páginas abaixo, selecionaram-se alguns exemplos de malhas urbanas têm por finalidade promover a visualização das estruturas de ruas que compõem o tecido de uma cidade. Estas tramas de ruas consolidam de forma unitária uma rede e permitem o deslocamento, as atividades sociais além de possibilitarem a permanência do passado e o anúncio do futuro.

As cidades selecionadas para o trabalho foram Camberra, capital australiana, Brasília, capital brasileira, Nova Deli, Índia, Nova York, Estados Unidos e Ouro Preto em Minas Gerais. Nestes exemplos, podem ser observadas as diferentes tipologias e formas de desenhos urbanos construídos em função das necessidades, dos anseios e das ideologias de uma civilização permanente.

A escolha destes exemplares não se deu aleatoriamente. Levou-se em consideração suas localizações individuais, ou seja, uma em parte do planeta. O primeiro na Oceania, o segundo na Ásia, o terceiro no América do Norte e os demais no Brasil, sendo estes dois últimos concebidos e construídos em períodos absolutamente distintos. O objetivo da escolha destes objetos selecionados é demonstrar que, apesar de estarem em regiões muito distantes e serem planos em culturas tão diferentes, o padrão de seus arruamentos são semelhantes. O desenho de Brasília, o de Nova Deli e o de Camberra, representam as concepções modernistas do século XX, enquanto o tecido novaiorquino representa a velha e tradicional grelha, utilizada há séculos, seja em maior ou em menor escala. O tecido de Ouro Preto, por sua vez, demonstra a cidade orgânica, que cresceu aleatoriamente ao sabor do relevo e da geografia local, sem parâmetros balizantes que anulem os valores dos mistérios de uma cidade moldada em função do seu lócus. Apesar de não representar um tecido projetado previamente, este plano é um dos exemplos que melhor representam as cidades composta por becos e vielas, uma vez que um plano como este não se projeta. Ele se desenvolve naturalmente. Simplesmente nasce e acontece como se fosse bordado por artesãos. E realmente o são.

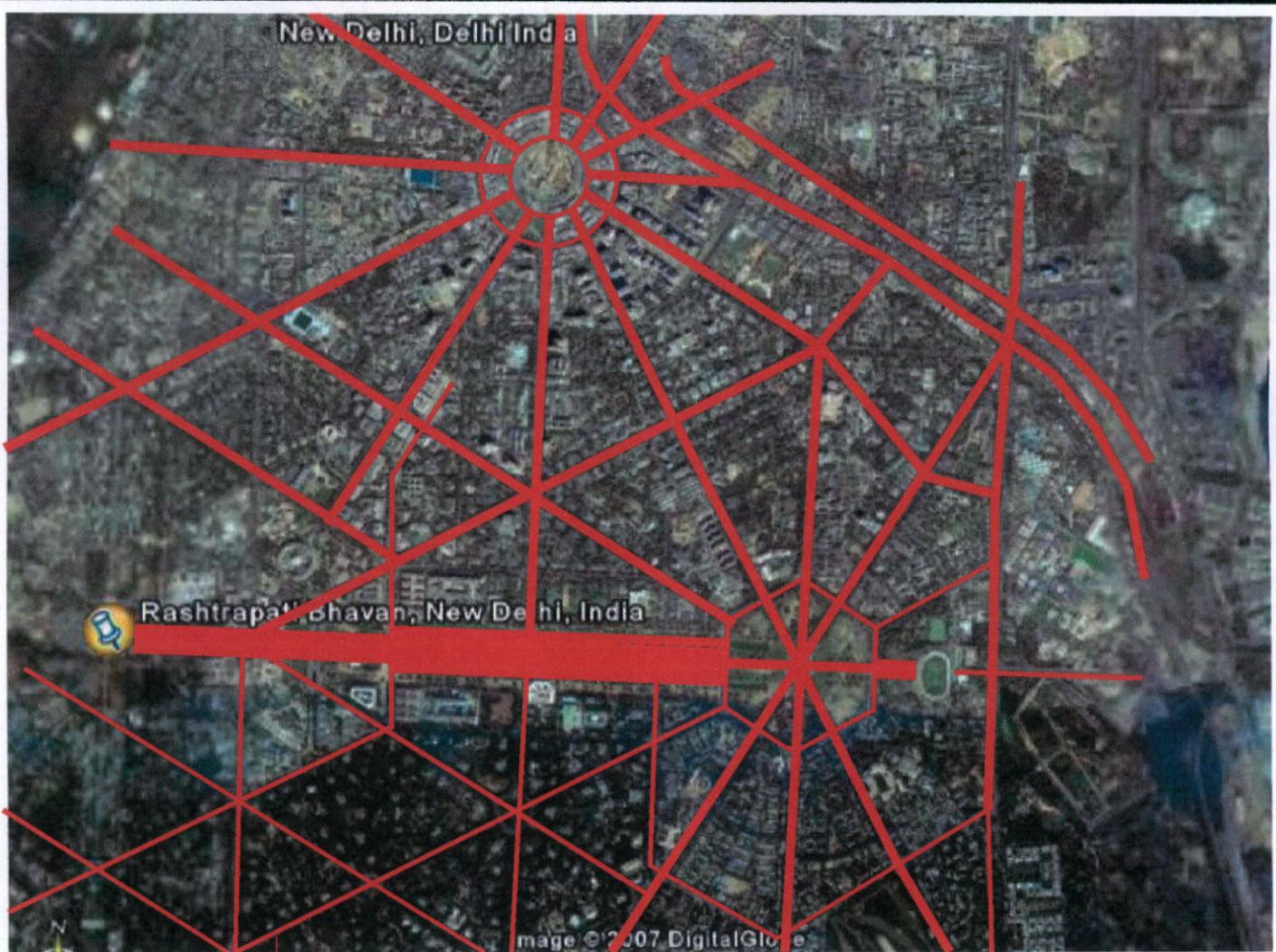
Ao lado, tem-se o plano de Camberra. A trama delineada pelos arruamentos mais largos da cidade possibilitam uma imagem que reflete os conceitos de apropriação do solo.



Segundo Rykwert (2004, pág 233), em 1910 um representante do governo australiano informou numa conferência internacional, em Londres, que seu governo precisava de uma nova capital. O país se tornara domínio britânico com governo próprio, em 1901, e a então capital do estado, Melbourne, já havia sido superada tanto física quanto econômica por Sidney. Foi escolhido, então, um lugar entre Melbourne e Sidney para implantação da nova cidade.

Em 1911, foi publicado o concurso para o projeto que teve como vencedor o americano Walter Burley Griffin, antigo colaborador de Frank Lloyd Wright. Construída as margens de um lago artificial, a cidade foi concebida com muitas rotatórias as quais possuem normalmente os interiores ocupados por monumentos e são acessadas por avenidas largas com vistas para as montanhas que cercam a cidade. O projeto que previa uma população de 25 mil pessoas, hoje, abriga cerca de 330 mil indivíduos e a expansão da mancha urbana para além do limites do projeto está em evidência.

Na mesma conferência em que se anunciou Camberra, foi feita também a sugestão para uma nova capital Indiana. Calcutá era então a sede do governo britânico na Índia, quando o rei George V anunciou a transferência da capital e lançou a pedra fundamental da nova capital sendo, mais adiante, Edwin Lutyens nomeado arquiteto-urbanista da cidade. Em conjunto com Hebert Baker, Lutyens que havia se formado no estilo Rainha Ana, foram pressionados a assumir o estilo indiano, adaptado o neobarroco. Isto pode ser observado no pórtico do palácio



do vice-rei, que é coroado de forma incongruente por uma réplica da *stupa* budista de Sanchi, flanqueadas por *chattris* mongóis, tentando nacionalizar a imposição (Rykwert, 2004, pág 236). O palácio e os ministérios ao redor são alcaçados por uma estrada real, o Rajpath ou Caminho do Rajá, com extensão de alguns quilômetros em terreno árido e ladeado por edifícios oficiais.

Nova Deli é cortada por avenidas largas e arborizadas, mas, sem dúvida, não é uma cidade dedicada aos pedestres. A cidade foi zoneada de forma rígida e parcelada de acordo com as diferentes categorias de nobres, oficiais, funcionários públicos, ocupações inglesas e nativas. Seus quarteirões não foram concebidos como vizinhança e a densidade populacional, em 1960, já era cinco vezes maior que a esperada por Lutyens e Barker.

Nos Estados Unidos, tem-se localizada entre os rios East e o Hudson, a ilha de Manhattan. Esta possui implantação privilegiada, uma vez que os quebra-mares de Brooklin e Staten Island protegem a ilha. Sua malha urbana representa a aplicação do velho e simples plano cartesiano para parcelamento do solo urbano. A exemplo dos traçados ortogonais, a trama delineada pelos arruamentos de Manhattan foi projetada, visando à máxima ocupação das terras da cidade. Desde o final do século XVI, a cidade já apresentara expansão acelerada. Segundo Rykwert, superou Boston em população em 1760 e, no início do século XIX, a necessidade de controle da expansão urbana era inevitável. Conclusão que já fermentava desde meados do século XVIII.



Por volta de 1790, os descendentes de Peter Stuyvesant parcelaram ortogonalmente terras próprias para loteamento. Mais adiante, com a constituição de uma Comissão de Ruas, foi mapeada a ilha. John Randel Jr. efetuou o mapeamento e sobre este foi projetada uma malha de arruamentos perpendiculares com 12 avenidas de 30 metros e 155 ruas com 15 metros de largura.

Este plano foi aplicado sem cerimônias por toda ilha, contudo prevendo algumas exceções como a permanência da Bloomingdale Road, ou Broadway como é mais conhecida. Uma rua formal consolidada sobre uma antiga trilha indígena que, em parte, é paralela à trama e, em parte, é diagonal a ela. Desde o princípio, empreendedores intervieram no plano da cidade, adquirindo lotes e quarteirões geminados, dando origem a grandes propriedades. Em 1900, a população da cidade girava no entorno de 1.850.000 pessoas, e os quarteirões estavam sendo ocupados por edifícios cada vez mais elevados que anunciavam a densidade demográfica alta caminhando para muito alta.

À medida que os lotes eram ocupados e a população não parava de crescer fermentava a idéia de um parque público. Visando a combater o crescimento desmensurado, os conflitos sociais e as tragédias urbanas, como o incêndio de 1835, a febre-amarela e outras epidemias, além das depressões econômicas e imobiliárias que assolavam a cidade, foi aberto, em 1858, um concurso público para a escolha de um projeto que transformasse a ilha. Este concurso foi vencido pelos arquitetos Calvert Vaux e Frederick Law Olmsted, com a proposta de um parque urbano com paisagismo elaborado que se tornaria um modelo para todos. Fala-se, aqui do famoso Central Park de Nova York.

A figura acima dá uma prévia do tecido urbano da ilha de Manhattan.

Nos exemplos brasileiros, apresenta-se duas formas bem distintas de composição de malhas urbanas, a partir dos seus arruamentos. Em primeiro, tem-se o tecido colonial forjado na época do Brasil Colônia, representado por Ouro Preto, basicamente composto por ruas estreitas, becos, vielas e algumas ruas médias. O tecido urbano representa a forma básica das cidades orgânicas, sejam elas signos de qualquer temporalidade.

A ocupação primitiva da região de Ouro Preto tem origem na confirmação de que algumas pedras negras encontradas em aluvião, quando partidas, revelavam-se ouro do melhor quilate. Isto se deu na última década do século XVII, em alguma data entre 1693 e 1698. As muitas bandeiras que haviam partido em desbravamento juntaram-se outras, caracterizando uma verdadeira corrida do ouro tropical. Segundo a história, as minas se localizavam no pé de um pico. A princípio Ita-corumi (pedra menino), atualmente Itacolomi. Este foi localizado pela bandeira de Antonio Dias, em 1698, e a fundação de um arraial primitivo aconteceu no morro de São João. Por volta de 1730, a cidade já contava com 40 mil habitantes e os conflitos urbanos não demoraram aparecer.

Após a Guerra dos Emboabas, entre paulista e portugueses (1707-1709), é fundada a Capitânia de São Paulo e de Minas Gerais, e para capital mineira foi escolhida Mariana, uma vila bem distante das cidades costeiras e com acesso difícil. Estando longe da costa, as cidades mineiras pensavam por iniciativa própria e o ecletismo social oriundo da migração de engenheiros, mercadores, médicos, advogados, astistas e outras especialidades contribuía para o pensamento libertino. A cidade estava acostumada a lidar com seus problemas, uma vez que da Coroa só lhes presenteava com negligência, fiscalização, controle tirânico e ganância devoradora.



A cidade cresceu de forma irregular pelos vales, colinas e meandros naturais da região acidentada, no entanto o seu desenvolvimento físico não acompanhou um crescimento demográfico muito grande. A vila, logo no início do oitocentos, era um lugar assolado pela miséria, falta de alimentos, desordem e insalubridade, apesar de todo ouro que em pó funcionava como moeda corrente.

Em 1720, Minas torna-se capitânia autonôma e Vila Rica, a sua capital. Em 1823, após a Independência, recebe o título de Imperial Cidade de Ouro Preto, permanecendo como capital mineira até 1897, data da fundação de Belo Horizonte. Com a transferência da Capital para Belo Horizonte a cidade entra em processo de esgnação política, social e econômica. Vivendo essencialmente do turismo atualmente, a cidade que é Patrimônio Histórico Artístico Mundial, sofre para manter os monumentos, os artefatos arquitetônicos, o tecido urbano que compõem as características do Brasil Colônia. E os traços de uma época caracterizada pelo dinheiro, pela bravura, pelos pensamentos sociais e pelo sonho de liberdade.

A imagem acima mostra a forma orgânica e informal com que a cidade se espalhou pelo solo. Implantada em local acidentado de chão rochoso, a forma urbana que emana da tortuosidade do arruamentos está explícita. A trama urbana é composta por uma sucessão de ruas que alargam e estreitam, consolidando um emaranhado labiríntico que parece não ter começo nem fim. Pequenos largos, recintos e praças surgem e desaparecem de forma tão natural que o inusitado é sempre agradável. A todo instante, aparece um degrau ou uma mureta de pedra, um convite para se sentar e olhar bem as montanhas de Minas.

Na outra ponta das concepções e do surgimento de uma nova cidade, aparece Brasília. Fruto das intenções modernizadoras e megalomaniacas do presidente Juscelino Kubitschek, a cidade é concebida sob os parâmetros do modernismo mundial, em que o principal era morar, recrear, trabalhar e circular. Com o plano de Lucio Costa saindo vencedor do concurso nacional para o projeto da nova capital, Brasília já nasce com status de Capital Federal. Uma urbs destinada a ser o centro administrativo e político de um país republicano regido por três poderes: o Executivo, o Legislativo e Judiciário.

Concebida para abrigar 500 mil pessoas, a princípio, ultrapassa atualmente a casa do 2.300.000 habitantes distribuídos por uma área de 5802 km<sup>2</sup> (IBGE, 2005). A cidade implantada na região agreste do planalto de Goiás, começou a receber o influxo de pessoas a partir de 1957 e 1958, tanto para construção da mesma quanto para a busca por melhores condições de vida. Com isto, o projeto, que não previa favelas ou assentamentos irregulares, apenas cidades satélites legítimas, passa a viver a primeira de suas muitas contradições sociais e projetivas.

Com um desenho que sugere a forma de um avião ou mesmo de arco e flecha, o plano da cidade caracteriza-se por uma rígida e elaborada zonificação dos ambientes urbanos. Ao longo do Eixo Monumental, estão dispostos os edifícios dos Ministérios, o Palácio Presidencial, as estruturas do Congresso Legislativo, o Palácio da Justiça, a Catedral de Brasília e a Praça do Três Poderes dentre outros prédios públicos.



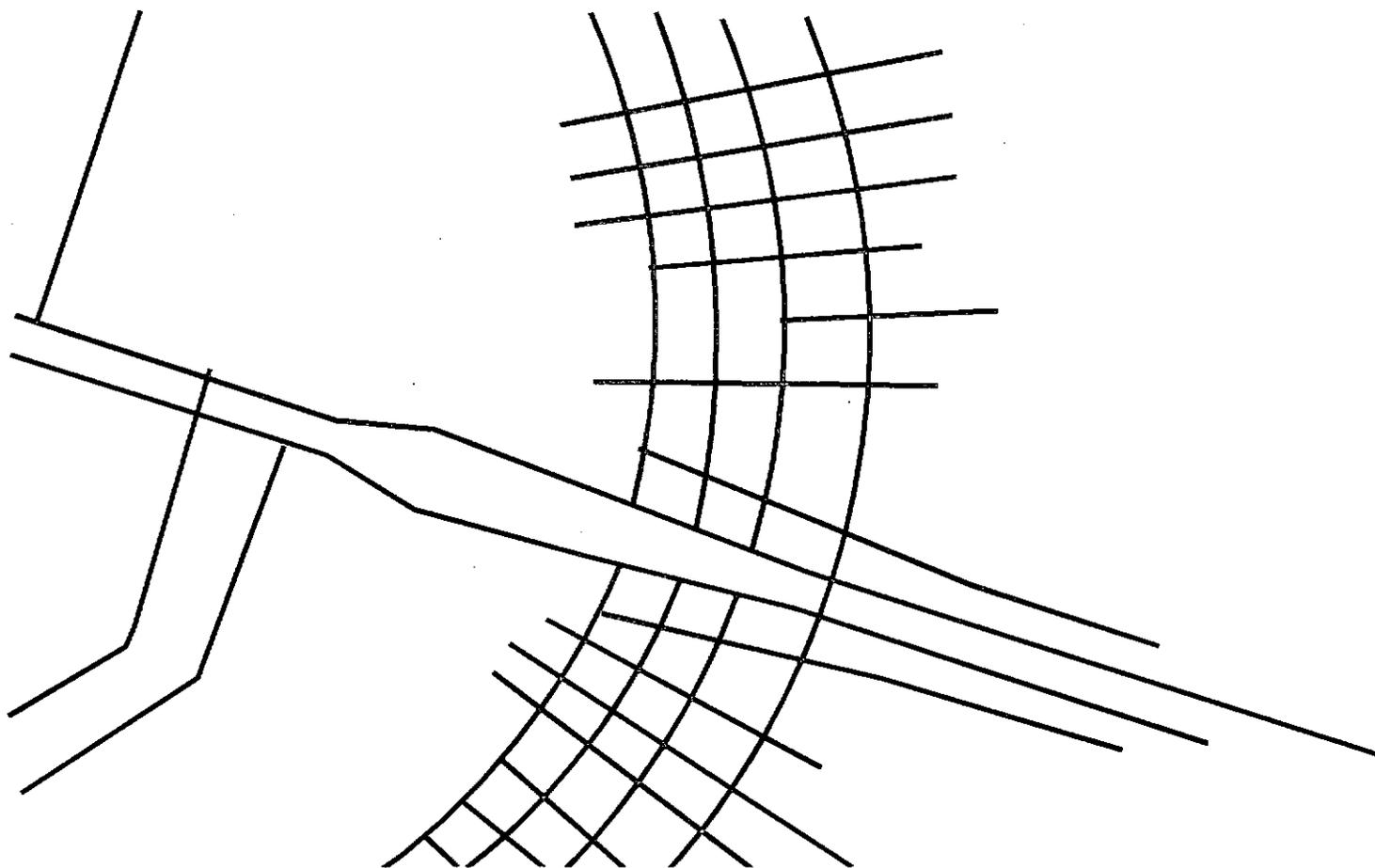
As áreas de habitação e de serviços estão dispostas ao longo do arco, ou das asas do avião, abusando da metáfora, compondo uma vizinhança com edifícios de mesma altura e materiais padronizados. Desta forma, a cidade de zoneamento modernista proporciona a manutenção da ordem espacial, impedindo que a mescla e as permutas naturais dos usos, funções e destinos de uma cidade tradicional aconteçam.

Indo além, a questão que mais frustrou os conceitos aplicados na concepção de Brasília foi a questão social. A princípio, pensavam que poderiam evitar os males dos sistemas de classe através de gabarito comum de alturas e da padronização dos materiais de construção. As habitações foram distribuídas nas asas do plano e organizadas em conjuntos de super-quadras de planta quadrada com 240 metros de cada lado e abrigando até 2.500 habitantes distribuídos em prédios de três a seis pavimentos. Quatro destas super-quadras formam uma unidade urbana com comércio, serviços, estabelecimentos de lazer, escola e igreja.

Nestas quadras, deveriam habitar todos as classes. O rico e pobre, o governante e o governado e acreditava-se que, a partir das homogeneização dos espaços urbanos, poder-se-ia se alcançar a homogeneidade social. Infelizmente estas intenções não se efetivaram. As áreas favelizadas cresceram, sobretudo no solo fértil das cidade satélites, locais carentes até hoje de infra-estrutura física e social, povoadas por imigrantes e indivíduos que não conseguiram arcar com os custos do plano piloto. Mais uma vez, frustrando o pensamento dos conceptores, os escalões superiores também acabaram por abandonar o plano piloto e transferir-se para luxuosos condomínios às margens do Lago Paranoá. Estes condomínios abrigam as classes abastadas dos políticos, empresários e estrangeiros do Distrito Federal. Com isto, as habitações do Plano Piloto acabaram sendo ocupadas principalmente pela classe média brasileira, para que não ficassem vazias.

Com projeto urbanístico de Lucio Costa e os principais artefatos arquitetônicos projetados por Oscar Niemeyer, Brasília é um típico exemplar do estilo urbano-arquitetônico que preponderou ao longo do século XX. Concebida nos moldes da Carta de Atenas, a cidade é um ícone do desenho formal, da arquitetura monumental e também das previsões irrealizadas, do descontrole daquilo que se pretendia controlar, da riqueza e da miséria, convivendo em paralelo, consolidando que o papel tudo aceita, mas a vida urbana sempre encontra caminhos próprios e não pode ser considerada apenas a partir de um desenho.

Desta forma, Brasília é atualmente palco de inúmeras contradições, em que seus condomínios fechados e suas favelas caóticas sem dúvida frustraram não só o seu conceitor, mas também todos aqueles partidários das concepções modernistas que assolaram o mundo urbanístico e arquitetônico no século XX. Um estilo nascido para sanar as doenças das cidades e das populações, mas que na verdade apenas conseguiu dar origem a novas formas doentias de cidade e de populações .



## 2.8 - CONCLUSÃO

A classificação das vias públicas apresentada neste capítulo é uma forma de categorizar-las em função dos seus tamanhos, funções, usos e destinações. Apresenta-se o estabelecimento de uma ordem a partir das dimensões transversais dos diferentes tipos encontrados. É uma classificação que pretende apresentar de forma simples e popular a variedade de ruas, resumindo-as a alguns tipos que possam ser entendidos de maneira objetiva, clara e direta. Objetiva-se não estender as muitas variações em inúmeras categorias, o que se tornariam inoportuno e estenderia sem necessidade um capítulo que pretende apenas demonstrar os tipos mais comuns de vias que podemos encontrar e quais seus componentes.

Contudo, classificar as diferentes categorias de arruamentos como vielas ou becos, ruas estreitas, médias, largas, muito largas e expressas é uma forma controversa de fazê-lo, uma vez que estas classificações podem contemplar diferentes dimensões e tamanhos em função dos locais, nações ou sociedades nas quais estejam edificadas. Desta forma, uma rua que para um brasileiro é reconhecida como estreita, pode ser classificada como média por um marroquino ou uma viela ou beco por cidadão americano. Entretanto, mesmo ciente das limitações desta classificação, recorre-se a ela, uma vez que acredita-se, pode-se exemplificar de forma clara e sintética as distintas tipologias encontradas.

Assim, a classificação aqui apresentada atende as necessidades de classificação das vias públicas enquanto uma necessidade de categorizá-las para fins de análise e observação. Não se pretende aqui, formular uma classificação universal dando-lhe, o "*status*", de verdade absoluta e incontestável. As categorias abordadas neste capítulo devem, simplesmente apresentar ao leitor deste corpo, uma hierarquia das dimensões e uma imagem de como os arruamentos podem aparecer no plano das cidades. Como se articulam com as edificações lindeiras e como interagem com os indivíduos que utilizam seu plano para desenvolverem as atividades corriqueiras do seu cotidiano não obstante a demonstração dos equipamentos e mobiliários mais comuns.

Enfim, apesar de terem sido resumidas nas categorias já citadas, as vias públicas ainda podem aparecer de inúmeras maneiras diferentes, com destinos individuais ou coletivos, funções e usos de maior ou menor importância e com um passivo histórico sempre relevante. Passivo, que as permitiram assumir as formas e dimensões em que se encontram. Mas por certo, limitar as muitas variedades de dimensões em que podemos encontrar os arruamentos de uma cidade a seis classificações é algo que atende a uma determinada finalidade, mas não deve ser considerada como única e definitiva.



Fonte: Quadro de Gustavo Dall'Ara. Rua 1º de Março. Museu Nacional de Belas Artes, Rio de Janeiro.

### **3 - SISTEMA VIÁRIO DO RIO DE JANEIRO**

### **3.1 - DE 1565 AO SÉCULO XVIII**

Para se compreender a transformação dos arruamentos na cidade do Rio de Janeiro é necessário retornar à época da fundação e da apropriação do sítio carioca pela Coroa Portuguesa.

Motivados pela necessidade de retomar a Guanabara das mãos dos franceses e de seus aliados, os índios que formavam a Confederação dos Tamoios, Estácio de Sá funda, ao primeiro dia do mês de março de 1565 a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. Após repelir naquele momento os franceses que, mais tarde, ainda tentariam novas incursões na região da Guanabara, motivados pelo não reconhecimento do Tratado de Tordesilhas pela Corte Francesa e pelo conceito de que os donos das terras seriam aqueles que a tomassem e mantivessem a sua posse.

Em local selecionado entre os morros do Pão de Açúcar e Cara de Cão, a cidade já nasceu com status de cidade, devendo sobretudo funcionar como forte de defesa da baía contra os freqüentes invasores estrangeiros. Após a derrota dos franceses e com a morte Estácio de Sá que fora ferido na batalha, vindo a falecer um mês depois, coube a Mem de Sá, tio de Estácio, assumir o governo do território, promovendo a sua apropriação e o seu desenvolvimento.



A ilustração acima apresenta a aparência da cidade durante o século XVI, já no Morro do Castelo. Fonte: Maquete pode ser vista no Museu da Cidade, Rio de Janeiro.

Em sua breve gestão, Mem de Sá transfere a cidade para o Morro de São Januário ou do Descanso que viria a ser conhecido mais tarde como Morro do Castelo, Alto da Sé ou Alto de São Sebastião. Durante o ano e meio que governou a Guanabara, Mem de Sá ampliou a sesmaria patrimonial urbana, construiu a cidade nova no alto do morro e ergueu as muralhas dotadas de muita artilharia para garantir a proteção do município. No interior da colina, construíram-se o setor administrativo composto pela Casa de Câmara, Cadeia, Armazéns da Fazenda Real, vários sobrados, além da Igreja dos Jesuítas (Lebigre, 2001).

O forte de São Sebastião, também conhecido como Castelo da Cidade, daí o nome do morro, é uma construção retangular com pátio interno e extremidades pontiagudas. Este era um complexo jesuíta, com escola, hospício, o Baluarte de São Januário e ainda a Igreja da Sé. Nas margens da praia, vê-se o Forte de São Tiago, próximo à ponta do Calabouço, o edifício primitivo da Santa Casa de Misericórdia e a Igreja de Nossa Senhora do Bonsucesso ainda persistente em dias atuais. A partir do topo do morro, irradiam-se as primeiras ruas da cidade. À direita, a Ladeira do Poço, ou do Seminário, partindo ao lado da Igreja da Sé, e caminhando na direção do que é, atualmente, o largo da Cinelândia. À esquerda, tem-se a Ladeira da Misericórdia na qual ainda existe um pedaço remanescente da rua com aproximadamente 40 metros de comprimento. Abaixo, na foto, tem-se a Ladeira do Castelo que vem se juntar à Rua da Misericórdia e à Rua São José, em entroncamento conhecido como beco do Cotovelo, este já na várzea. A Rua da Misericórdia inicia-se nos pés da Ladeira de mesmo nome e conecta-se mais à frente, com a Rua Direita, atual Primeiro de Março, rua a ser abordada, mais detalhadamente, adiante. Esta maquete pode ser visitada no Museu da Cidade, localizado no bairro da Gávea.

Após vencer os franceses, passou-se à conquista e domínio do território, através da drenagem e aterro dos alagados, pântanos e mangues característicos da região, aterros sobre o mar, abertura de passagens, túneis e ruas, consolidando assim a transformação da paisagem pelas mãos humanas. Em 1567, data da segunda fundação, a cidade possuía aproximadamente seiscentos habitantes, todos morando no Morro, entretanto o Castelo não era um local adequado para implantação da cidade, sendo que a expansão da mancha urbana se deu através das planícies embrejadas, demandando inúmeros aterros.

Já no início do século XVII, o Rio de Janeiro possuía cerca de quatro mil habitantes, e uma população desta dimensão não poderia permanecer confinada no alto da colina, não obstante o fato de que no morro havia apenas uma mina de água potável, fazendo com que os moradores fossem obrigados a subir a ladeira com alimentos, água e materiais de construção.

locais também evoluía em paralelo à urbanização e se enriqueciam com as procissões e festas realizadas ao longo do ano.

Destas irmandades, a do Rosário tem uma história destacada e sobre a qual se decidiu escrever algumas linhas a mais, sobretudo porque se refere às influências da população negra na confecção do ambiente urbano carioca.

Segundo Cavalcanti (2004), em 1583, um comerciante de escravos, João Guitierrez Valério, já traficava com frequência, introduzindo negros na região da capitania e na cidade de São Sebastião. Este movimento levou, mais adiante, em 1620, o governador Francisco Fajardo a obrigar que os traficantes que aportassem no Rio para abastecer seus navios a negociarem parcela de sua carga na cidade. Desta forma, nas margens da segunda metade do século XVII, a população negra do Rio de Janeiro já era considerável, fossem eles livres ou não. E era normal que estes quisessem se organizar em confrarias e associações. Joaquim José da Costa (*in* Cavalcanti) confirma esta intenção colocada em prática, ao registrar por volta de 1640, a existência de uma confraria de Nossa Senhora do Rosário na igreja de São Sebastião no Morro do Castelo. Conta, ainda, que esta mesma igreja abrigava ainda a confraria de São Benedito também fundada e composta por negros.

Documentos registram que, em 1663, estas duas entidades se fundiram. Esta união foi de suma importância para a organização dos negros da cidade, uma vez que incrementaram os quadros de congregados, integraram pessoas atuantes e aumentaram a receita que permitia assumir empreendimentos mais vultosos.

No ano de 1676, o Rio de Janeiro foi transformado em bispado, contudo apenas em 1882 D. José de Barros Alarcão assumiu o prelado. Em 1685, instalou-se o Cabido da Sé na Igreja Catedral de São Sebastião, sede da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário e São Benedito. Logo os negros da irmandade começaram a ser perseguidos pelos padres brancos que não aceitavam a divisão da Sé Catedral entre brancos e negros, ainda que estes segundos fossem também católicos. Oprimidos, os negros, que haviam sonhado em construir sua igreja, mas que ainda não possuísem terreno para tal, cogitaram a dissolução da confraria. Para sorte deles, coube a uma senhora branca, generosa e devota de Nossa Senhora do Rosário, dona Francisca Pontes, ceder-lhes chão para a ermida de sua igreja. Medindo 15,40 metros de frente e 70,40 de fundos, localizada na região do Campo de São Domingos, o excelente terreno foi logo apropriado para construção do templo. Logo os fiéis encaminharam uma solicitação ao rei, pleiteando permissão de construção da igreja. Esta permissão foi concedida em 14 de janeiro de 1700 e, melhor, eles foram dispensados de pagar propinas ao Cabido que, mais adiante, voltaria a atormentar a Irmandade do Rosário e de São Benedito.

Contudo, como se disse anteriormente, o Cabido logo viria a atormentar a Irmandade do Rosário e São Benedito, uma vez que os integrantes da irmandade vieram saber pelo Bispo que, na sua igreja, ia se instalar não só a Sé Catedral, mas também o Cabido. Este segundo, que a pouco havia abandonado a antiga Igreja de São Sebastião no alto do Morro do Castelo para se instalar na Igreja de São José. Porém sob o parecer técnico dos engenheiros, que consideraram as instalações inadequadas, o Cabido se mudou para a Igreja de Santa Cruz dos Militares mas foram repelidos pelos representantes brancos e militares que não precisaram mobilizar grandes esforços para retirar do seu convívio o intruso hóspede (Cavalcanti, 2004). Posto a situação, sobrou mais uma vez para a confraria dos negros que por motivos óbvios não possuíam nem poderes políticos, nem influência ou prestígio para impedir tal apropriação.

Então, recorreram ao rei solicitando a retirada do Cabido da sua igreja que havia sido construída com recursos próprios dos fiéis, após serem perseguidos pelos brancos. Em resposta, o rei foi solidário com a irmandade, censurando o Cabido, mas, não determinou a retirada deste da igreja, alegando que a permanência seria provisória. Desta forma, restou à confraria rezar para que permanência fosse rápida. Mas, por infelicidade, a permanência do Cabido na igreja durou setenta anos, só vindo a ser transferida com instalação da Corte Portuguesa na colônia em 1808, uma vez que o príncipe e a nobreza não poderiam dividir e conviver com os negros em uma mesma igreja.

Desta forma, a Sé Catedral foi transferida para a Igreja de Nossa Senhora do Monte do Carmo na Rua Direita, atual 1º de Março, e a Irmandade de Nossa Senhora do Rosário e São Sebastião pode então viver em paz, uma vez que os brancos a deixaram a sós. Este templo ainda existe, localizado na atual Rua Uruguaiana, antiga Rua da Vala de frente para a Rua do Rosário, no centro da cidade e a simplicidade e o despojamento pode ser percebido na planta simples, nas poucas imagens e nas paredes brancas e sem ornamento do templo que ainda anuncia as pessoas simples e pobre que ergueram aquela casa. Esta falta de ornamento contrasta com a suntuosidade e os adornos dos então característicos templos barrocos do século XVIII, reafirmando a origem simples e modesta daqueles que lutaram pelo direito de ter, construir e manter um local para manifestação de sua crença e devoção.

Desde o século XVIII, o Rio de Janeiro era e continua sendo, nos dias atuais, o cartão-postal e principal ponto de chegada dos estrangeiros no Brasil. Seja para o turismo ou para fixação de residência, eles sempre aportaram preferencialmente na cidade de São Sebastião. Em função do porto, ao longo do século XVIII, a cidade se tornara importante centro comercial e de convivência da população com estrangeiros e o principal local deste desembarque era o Largo do Paço, atual Praça XV de Novembro, com suas ruas adjacentes ligadas à orla marítima. Contudo, nesta região, não se localizava apenas o principal acesso de chegada à cidade, mas também as repartições ligadas à Monarquia, como a casa dos contos, a alfândega, a Casa da Moeda os arsenais da marinha

e do exercito, os quartéis, o Tribunal da Relação, o Senado da Câmara e as residências oficiais do governador e do ouvidor, não obstante os pontos comerciais dispostos ao longo da Rua Direita.

Pode-se ainda citar as casas do poder eclesiástico, como o Convento do Carmo e as igrejas de São José, Santa Cruz dos Militares, do Carmo e da Ordem Terceira do Carmo e a já anunciada Igreja da Candelária. Por certo, nem tudo o que foi citado acima se encontrava no perímetro do Largo do Paço, mas de toda forma se dispunha ao longo da então Rua Direita, em percurso que ia, e ainda vai, do Morro do Castelo hoje Esplanada do Castelo até o Morro de São Bento, consubstanciando a região mais nobre e importante da cidade de São Sebastião durante o período colonial.

Todo este trecho da cidade incorporava a freguesia da Candelária, que apesar de não ser a maior, era, sem dúvida, a mais urbanizada de todas da cidade. Segundo Cavalcanti (2004, pág 278), esta freguesia possuía 86% dos seus imóveis ou fogos, como eram denominados na época, ocupados por inquilinos, o que demonstrava que os aluguéis eram atraentes investimentos, ainda mais em se tratando de imóveis localizados na área de maior agitação comercial, negócios, eventos sociais, políticos e culturais da cidade. Desta forma, a freguesia da Candelária era a que reunia o maior conjunto de fatores que favoreciam o incremento dos aluguéis e, por conseqüência, a então Rua Direita, figurando como a principal rua da freguesia tornara-se a região mais desejada e valorizada, cujos imóveis poderiam oferecer aos proprietários os melhores retornos.

Falando da cidade de forma geral, não se pode deixar de dedicar algumas linhas aos construtores, projetistas e artífices da cidade:

No decorrer do setecentos, foram os engenheiros militares os principais responsáveis pelos projetos de edificações, arruamentos, cais, pontes, fortificações, estradas e aquedutos realizados na principal cidade da colônia. Discrepando destes engenheiros, destaca-se a atuação de Mestre Valentin, que projetou o Passeio Público, o qual será abordado mais adiante e, o Recolhimento do Parto após o incêndio que o destruiu, e também o mestre pedreiro Felix José de Souza que fez o esboço original da Igreja de São José e ainda Mestre Inácio, famoso entalhador da cidade. Têm-se ainda dois projetos do arquiteto Carlos Mardel, membro da equipe de Manoel da Maia, que projetou a Sé Catedral não concluída no Largo de São Francisco, onde hoje funciona o Instituto de Filosofia e Ciências Sociais e o primeiro chafariz do Largo do Carmo, que viria a ser Largo do Paço. Este primeiro chafariz viria a ser substituído, mais adiante, pelo de Mestre Valentim o qual ainda se encontra no local.

Entre os engenheiros, destacam-se Custódio de Sá Faria, projetista da Igreja de Santa Cruz dos Militares, Francisco João Rocio responsável pela

monumental Igreja da Candelária, Jacques Funck projetista de vários chafarizes e da reforma do Trem, ou seja, das oficinas do Exército, João Cardoso Ramalho ao qual são atribuídas as Igrejas de São Pedro, destruída com a implantação da Avenida Presidente Vargas e de Nossa Senhora da Glória. E ainda João Correia Rangel de Bulhões que projetou os arruamentos das ruas do Lavradio e adjacências, e talvez o mais importante deles, José Francisco Alpoim que criou no Rio de Janeiro o Paço dos vice-reis, o Hospício dos Frades Barbonos, o Arco do Teles e o Convento da Ajuda dentre muitas obras importantes na cidade e também em outras cidades da colônia, como Belém e Recife.

A cidade de São Sebastião deve a estes ilustres profissionais a construção de grande parte da urbs carioca do século XVIII e início do século XIX. Eles não constituíram nem estilos nem correntes arquitetônicas próprias, contudo portaram-se competentemente como condutores de várias linguagens correntes na sua época, como o barroco tardio, o rococó e o neoclassicismo que voltava à tona. Souberam transmitir aos seus projetos os anseios dos projetistas e dos contratantes em conjunto, colocando em prática os ensinamentos dos tratados de arquitetura civil do passado como Vitruvius, Blondel, Vignola e Serlio e, enfim, souberam caminhar de acordo com o que George Lukács conceituou como “mimese” (Cavalcanti, 2004).

A princípio, no século XVIII, a abertura de novas ruas poderiam se dar em função da Câmara dos Vereadores, do governo da capitania ou por interesses particulares e, o custo das implantações correria total ou em parte por conta dos promotores da iniciativa. O processo era simples, bastando comunicar à Câmara dos Vereadores e solicitar o auto de arruamento da obra pretendida. Em caso de logradouros, era necessário que os proprietários demarcassem a caixa da rua, promovesse o nivelamento do seu leito, pois dele não era cobrado o meio-fio, os passeios, a pavimentação, a rede de esgotos e de águas pluviais e nem a demarcação dos lotes. Logo, como não era cobrado, certamente não era feito. As testadas de cada lote variavam em função do comprador, o que possibilitava encontrar na mesma rua, edificações com dimensões e fachada que variavam de três metros ou menos até vinte metros ou mais.

Desta forma, para abrir uma rua na cidade do Rio de Janeiro colonial, era necessário apenas o auto de arruamento aprovado, o que possibilitava que as ruas da cidade colonial não passassem de simples caminhos abertos, em chão de terra e sem a infra-estrutura necessária à caracterização qualitativa. Principalmente em se tratando das áreas mais externas da cidade. Estas infra-estruturas já eram conhecidas há mais de mil anos e integrante dos tratados de urbanismo tomados como base pelos projetistas da época. Pode-se afirmar, com segurança, que já eram conhecidas soluções urbanísticas melhores do que aquelas aplicadas na confecção das ruas da cidade de São Sebastião e, sem dúvida, já era possível se edificarem logradouros públicos mais avançados.

Contudo, na principal região da cidade, a situação era melhor, já havendo regulamentações básicas desde o século XVII.

Ao longo do século XVIII, foi-se estabelecendo uma evolução no processo de abertura de novos logradouros na cidade. Tomando a rua Nova de São Bento, posterior rua do Quartel de Bragança e atual Conselheiro Saraiva como exemplo, foi visto que, em 14 de setembro de 1743 (Cavalcanti, 2004), os vereadores da cidade encaminharam uma solicitação ao Mosteiro de São Bento, para que fosse aberta uma rua em terras que lhes pertenciam. Esta rua destinava-se a ligar a então Rua Direita atual 1º de Março à da Prainha, hoje do Acre, evitando que a população desse muita volta para ir de um logradouro ao outro. Conseguindo a permissão, teve início a marcação da rua e, em apenas um mês, o arruamento foi demarcado e consolidado.

De toda forma, na segunda metade do setecentos, já haviam os esboços de um verdadeiro direito urbanístico no Rio de Janeiro. Todas as obras dos edifícios e dos arruamentos deveriam ser fiscalizadas pela Câmara dos Vereadores, a qual devia ser avisada em caso de algum proprietário resolver empreender uma nova obra, uma reforma ou algum acréscimo. Segundo Cavalcanti (2004, pág. 339), as Ordenanças do Reino estabeleciam regras básicas a serem observadas no tocante a logradouros, sobre cuja calçada não se podia avançar para além dos limites da testada, ou despejar as águas pluviais oriunda dos telhados. Resumindo, as edificações deveriam ficar contidas nos limites do lote, não devendo abrir janelas ou terraços que devassassem a privacidade dos vizinhos.

Ainda em 1624, o ouvidor Amâncio Rabelo foi responsável por avanços nas questões referentes aos melhoramentos urbanísticos, prevendo normas para a construção mais avançada dos arruamentos da cidade. Em correição, na Câmara, estabeleceu como obrigatório a todo proprietário que quisesse construir nova casa de solicitar arruamento, para que fossem evitadas obras que “entortem ou tirem alguma cousa da rua” (Cavalcanti, 2004). Indo mais além, estabeleceu que:

*“as ruas se façam direitas, sem fazerem fim em paredes e nenhuma tendo largura menor de 30 palmos, ou seja, 6,60 metros”.*

E incluiu normas regulamentando o fechamento dos terrenos vizinhos vazios dos quintais das casas situadas na parte central da cidade. Outrossim, todo proprietário de imóvel deveria calçar o trecho da rua correspondente à testada do seu terreno, numa largura de 15 palmos (3,30 metros), bem como fazer a calçada de pedra com largura de 6 palmos (1,32 metros), conforme a lei e dentro dos prazos especificados, ou seja, seis meses para a grande maioria das ruas e três meses para os proprietários da Rua Direita. Mais adiante, em 13 de setembro de 1749, estas regulamentações foram ratificadas em reunião dos vereadores, estabelecendo que os respectivos proprietários fossem

notificados quanto ao dever de calçarem as testadas de suas casas até o meio da rua.

Ainda referente à construção e ao traçado de novas ruas, deveria comparecer ao local no ato, o escrivão da Câmara, o arruador, dois vereadores e um juiz. Desta forma, crescia e se consolidava o conjunto de normas que podem ser consideradas o embrião das normas de direito urbanístico carioca, regulamentando a largura e o alinhamento dos logradouros, e ainda as obrigações dos proprietários que, somadas às Ordenanças do Reino e a outras leis posteriores, formavam o conjunto disciplinador dos governantes e dos moradores sobre a cidade. Desta forma, segundo Cavalcanti (2004, pág 340), os projetos que se realizavam podem ser divididos em dois conjuntos: o primeiro sendo aquele de iniciativa governamental, assumido pela Câmara dos Vereadores ou pela Coroa por meio de suas representações na capitania, o governador e mais tarde o vice-rei, a Provedoria da Fazenda Real, o Tribunal da Relação e o Bispado. E o segundo representado pelas obras realizadas por iniciativa de particulares, fossem pessoas físicas ou instituições.

Contudo o importante é ressaltar que todas estas disposições permitem perceber que algumas questões importantes do direito urbano, como a regulamentação de normas referentes às relações entre espaço construído (edificações) e o espaço vazio das ruas (caixa da rua), as obrigações pertinentes aos proprietários ao poder público, as preocupações com a melhoria das condições de salubridade do ambiente urbano, e também o direito à visão da paisagem, a fruição da iluminação natural, a beleza estética da cidade e a prevenção ao risco de incêndios começaram a ser discutidas no decorrer do setecentos, fomentando uma base de normas que almejavam um ambiente urbano mais avançado.

Esta transformação urbana pode ser conferida nos mapas das páginas 134, 135, 136 e 137 que apresentam a evolução da cidade entre os anos de 1600 e 1750.

Ao falar da transformação dos arruamentos e dos logradouros públicos da cidade do Rio de Janeiro, decidiu-se dedicar algumas linhas a concepção e construção de um dos maiores marcos da cidade colonial: o Passeio Público.

Projetado por Mestre Valentin em face à ousada proposta do vice-rei, D. Luís de Vasconcelos e Souza, o Passeio Público foi concebido na área do aterro da antiga lagoa do Boqueirão e inaugurado em 1783 (Cavalcanti, 2004). Segundo Cavalcanti (2004, pág. 312), esta obra representou a primeira intervenção do poder público na cidade e objetivava retirar o Largo do Paço de sua posição de único marco espacial no gênero. A construção exigiu obra cara e complexa, em que foi necessário o aterramento da lagoa e o desmonte de parte do morro do Desterro, atual morro de Santa Tereza. Contudo o projeto não se limitava à confecção apenas do parque, mas de um todo integrado, no qual a

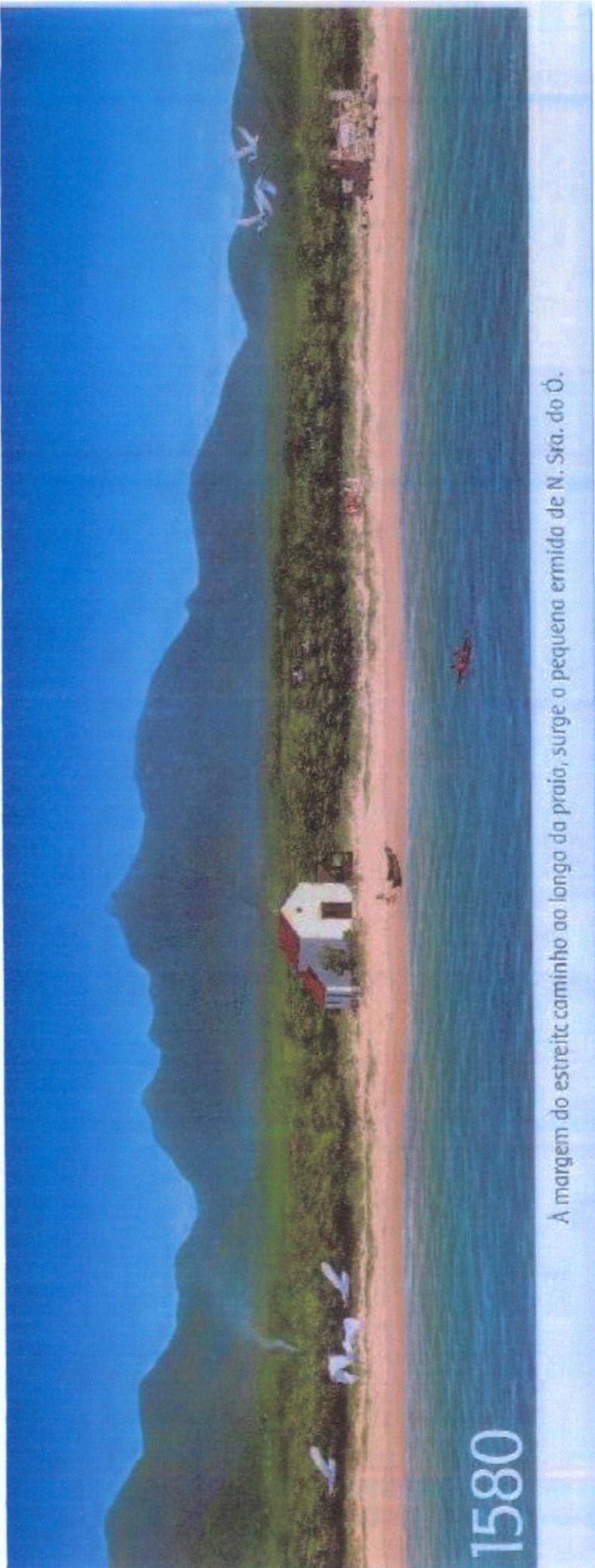
Baía de Guanabara se conjugava ao mesmo tempo como paisagem para quem do Passeio a observasse, ou como ponto de vista de quem adentrasse a cidade pela baía.

De um lado, ficava o Chafariz das Marrecas, que fornecia água potável à população. O parque era integrado ao chafariz a partir de uma rua larga e reta que direcionava a visão das pessoas que se dirigiam ao grande jardim, proporcionando um passeio pelas alamedas floridas que convergiam para o eixo principal e terminavam no terraço descortinando a Baía de Guanabara. Nas extremidades deste terraço, foram construídos dois edifícios hexagonais onde se expunham obras muralistas compostas de conchas e penas do artista Xavier das Conchas. E ainda, o interior do parque era composto por elementos de adorno como fontes e estátuas a exemplo das maiores cidades da Europa.

A rua que unia o Passeio Público ao chafariz, atual Rua das Marrecas, era a mais importante via de acesso ao parque e foi batizada pelo nome de Belas Noites, em função dos espetáculos que propiciava em noites de luar. Segundo a lição de Cavalcanti, esta rua destaca-se por ter sido a primeira via a ser aberta sem a função utilitária de circulação e oferta de lotes para novas construções. Desta forma, ela nasceu para desempenhar uma função estético-espacial e expressar deliberadamente o mais sofisticado nível do viver urbano com arte (Cavalcanti, 2004).

A concepção e a construção desta obra na principal cidade da colônia portuguesa representou a possibilidade do deleite urbano e a possibilidade de demonstrar o grau de civilidade da cidade de São Sebastião, não obstante os gestos e as maneiras de uma educação requintada. Desta forma, o Rio de Janeiro setecentista pôde, a partir desta obra, colocar-se em destaque ao lado da cidade de Lisboa e de outras do reino como local que, apesar da expropriação da colonização, estava caminhando, ainda que a passos tímidos.

Sendo isto, Mestre Valentin como projetista e o vice-rei Luís de Vasconcelos e Souza alteraram a qualidade ambiental da cidade, erguendo como que um pórtico digno de sua nova estrutura.



A margem do estreito caminho ao longo da praia, surge a pequena ermida de N. Sra. do Ó.

Na figura ao lado podemos visualizar o que hoje é a área da praça XV de Novembro. Na data da figura, apenas uma praia praticamente virgem que começava a receber as primeiras manifestações de civilização. A única construção é a então Igreja de Nossa senhora do Ó, atualmente Igreja de Nossa Senhora do Carmo.

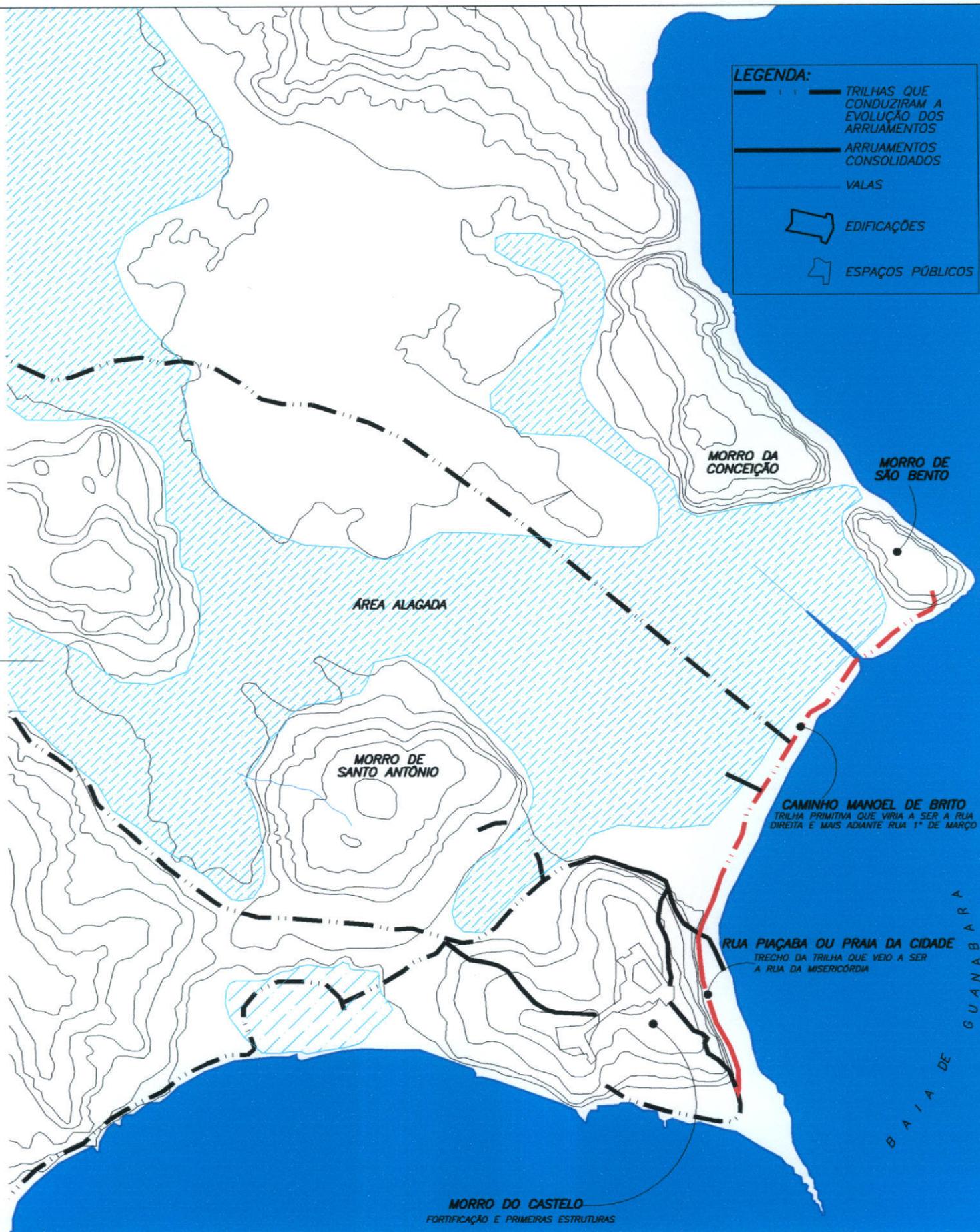
A figura não ilustra todo o eixo do então Caminho Manoel de Brito, mas dá uma panorâmica da geografia e da vegetação que os europeus encontraram.

A praia viria ser o eixo da rua 1º de Março que estudaremos detalhadamente a frente.

Fonte: Praça XV, Um Passeio no Tempo. Prancha de 1580. Prefeitura do Rio de Janeiro. Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos – IPP.  
Autor: Carlos Gustavo Nunes Pereira – Guta.

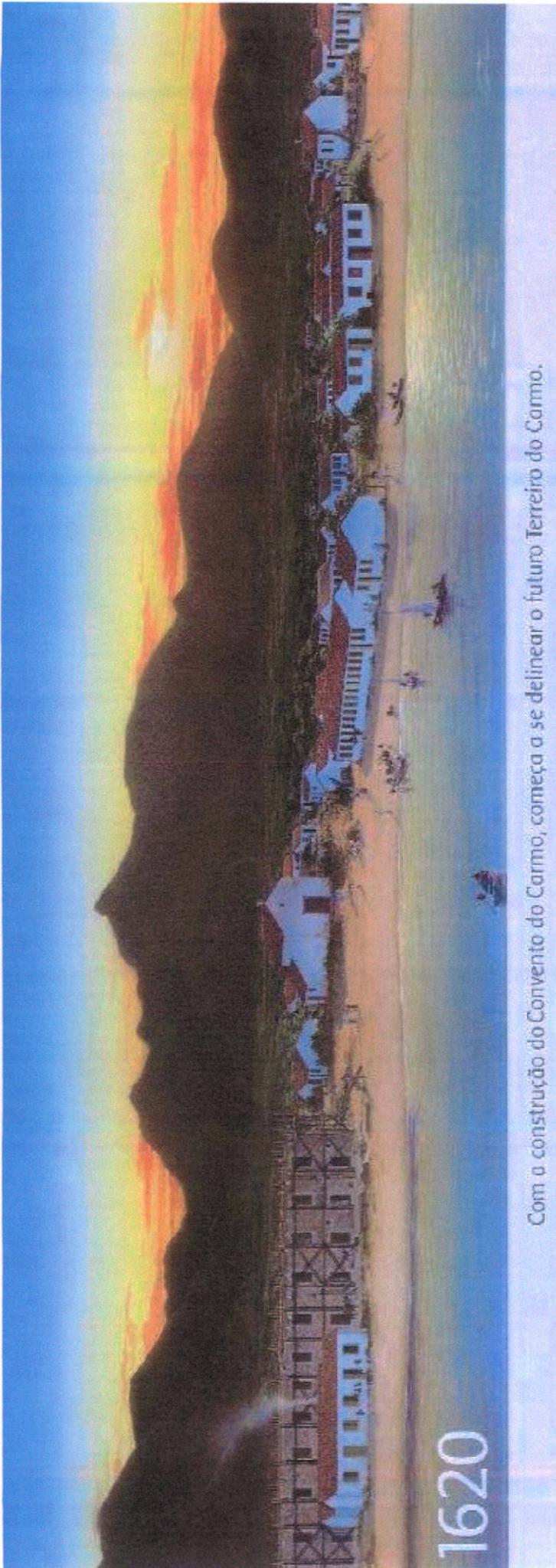
**LEGENDA:**

-  TRILHAS QUE CONDUZIRAM A EVOLUÇÃO DOS ARRUAMENTOS
-  ARRUAMENTOS CONSOLIDADOS
-  VALAS
-  EDIFICAÇÕES
-  ESPAÇOS PÚBLICOS



ESCALA GRÁFICA:  
 125 0 125 250 375 500(m)

**MAPA - PLANO DAS RUAS DO RIO DE JANEIRO EM 1600**  
 ESCALA APROXIMADA 1:12.500 / FONTE: MAPAS DO CANABRAVA, FRIDMAN E CAVALCANTI



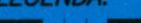
Neste período a cidade já está em franco desenvolvimento, com a natureza no entorno imediato domada e com construções a preencher os espaços desbastados.

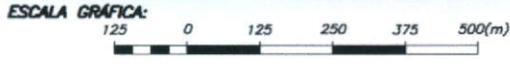
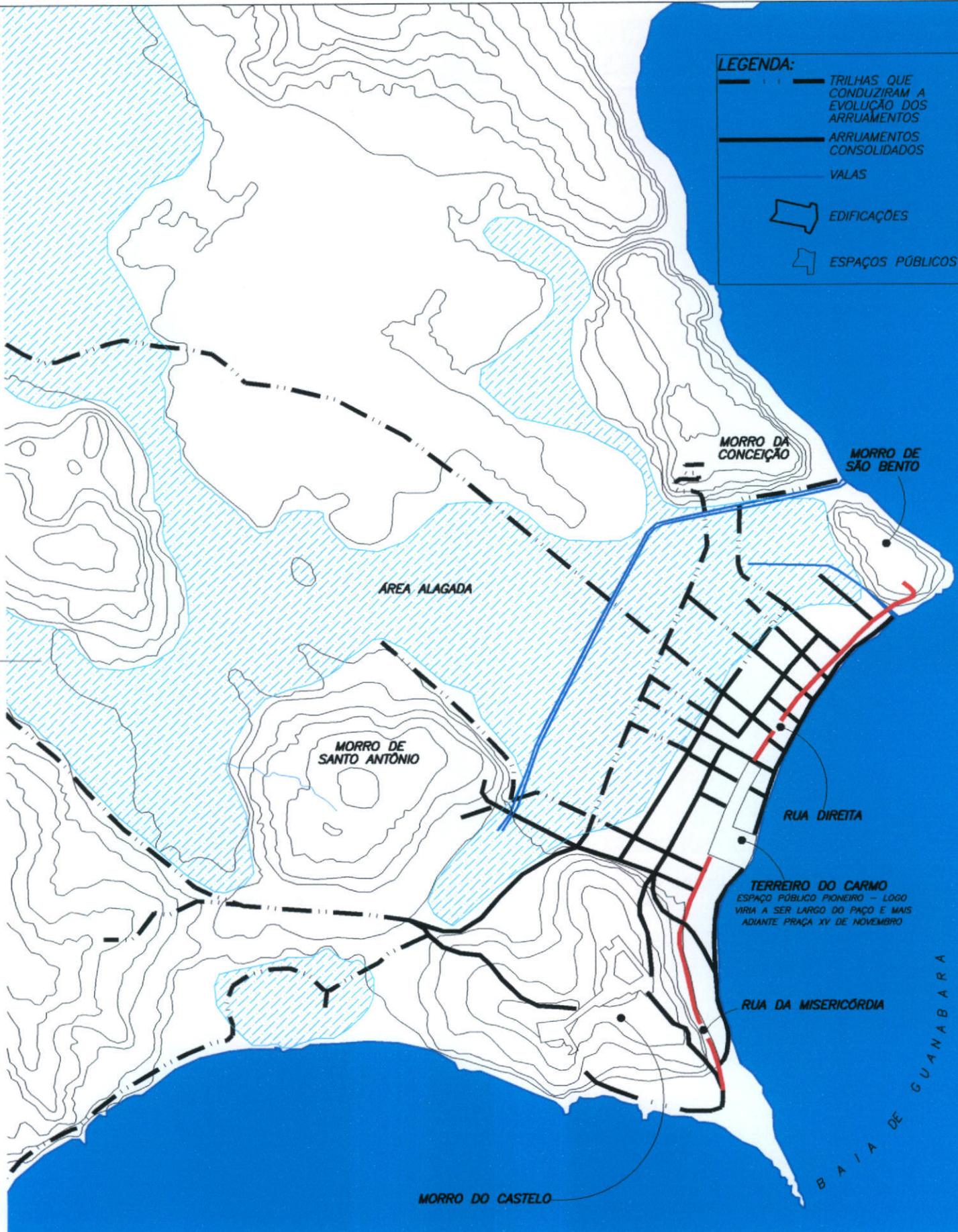
Podemos observar na gravura o Terreiro do Carmo, e parte da então Rua Direita em processo de consolidação.

A cidade tomava forma, e paralelamente a sociedade que estava descendo do Morro do Castelo e ocupando a várzea também começava a expressar seus anseios.

Fonte: Praça XV, Um Passeio no Tempo. Prancha de 1620. Prefeitura do Rio de Janeiro. Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos – IPP. Autor: Carlos Gustavo Nunes Pereira – Guta.

**LEGENDA:**

-  TRILHAS QUE CONDUZIRAM A EVOLUÇÃO DOS ARRUAMENTOS
-  ARRUAMENTOS CONSOLIDADOS
-  VALAS
-  EDIFICAÇÕES
-  ESPAÇOS PÚBLICOS



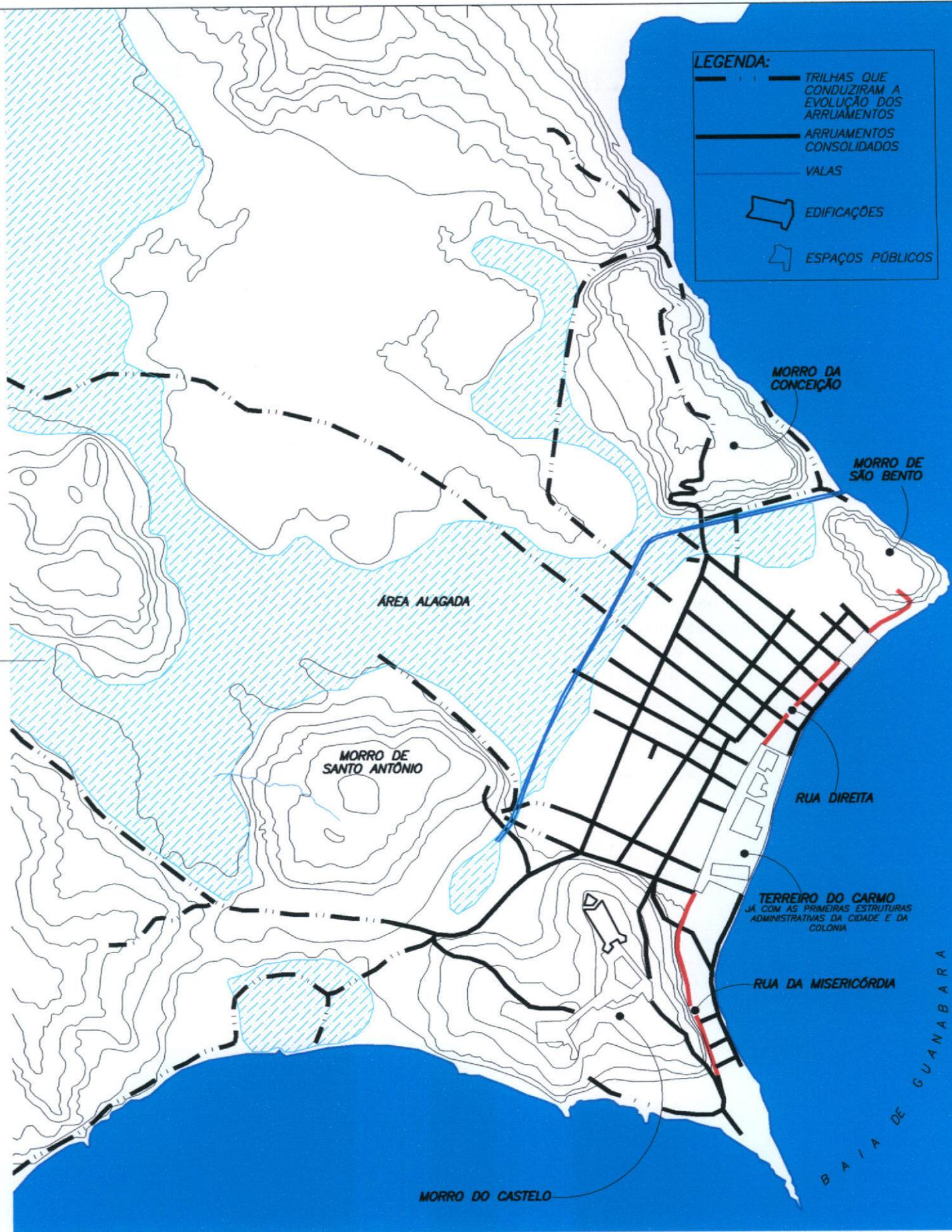
**MAPA - PLANO DAS RUAS DO RIO DE JANEIRO EM 1650**  
 ESCALA APROXIMADA 1:12.500 / FONTE: MAPAS DO CANABRAVA, FRIDMAN E CAVALCANTI



Fonte: O Porto e o Rio, Prancha de 1710. Prefeitura do Rio de Janeiro. Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos – IPP. Autor: Carlos Gustavo Nunes Pereira – Guta.

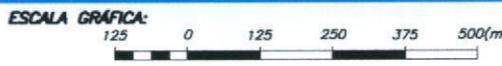
Na figura acima podemos observar a extensão da praia, então funcionado como porto da cidade. Esta faixa de areia com a consolidação da cidade deu origem ao eixo da atual Rua 1º de Março.

É um momento em que a expansão da cidade ganha força, desbravando-se o terreno e a vegetação a oeste e apropriando-se das terras até então alagadas e desocupadas da várzea.

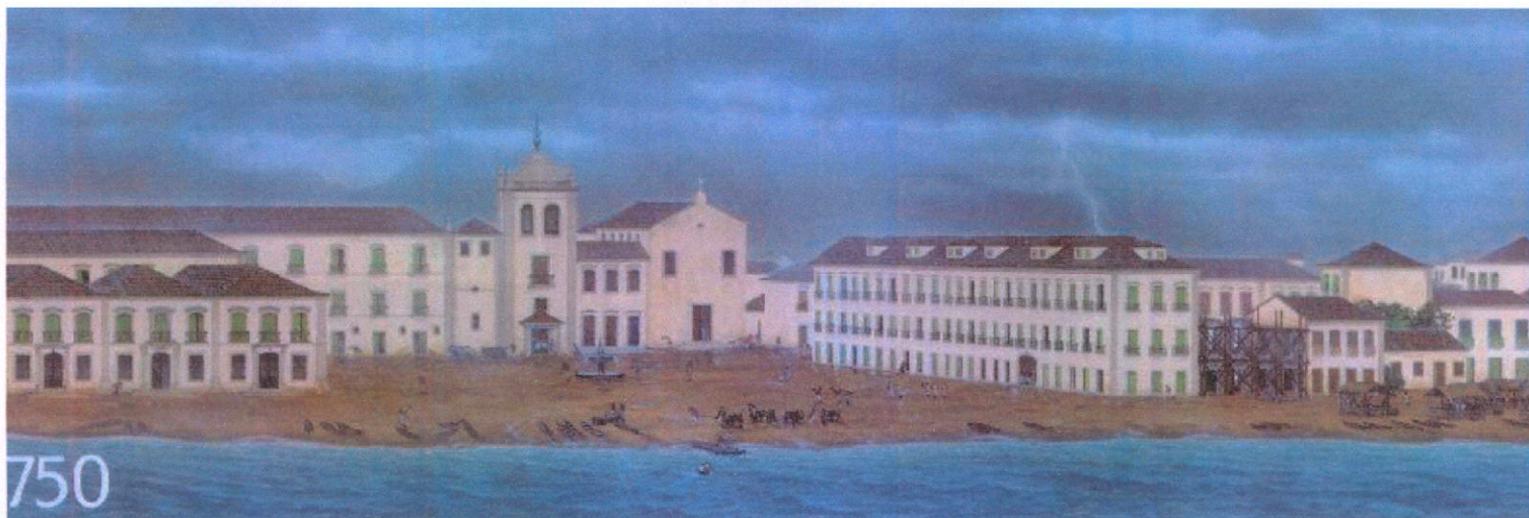


**LEGENDA:**

-  TRILHAS QUE CONDUZIRAM A EVOLUÇÃO DOS ARRUAAMENTOS
-  ARRUAAMENTOS CONSOLIDADOS
-  VALAS
-  EDIFICAÇÕES
-  ESPAÇOS PÚBLICOS



**MAPA - PLANO DAS RUAS DO RIO DE JANEIRO EM 1713**  
 ESCALA APROXIMADA 1:12.500 / FONTE: MAPAS DO CANABRAVA, FRIDMAN E CAVALCANTI



O armazém real é reformado e vira a Casa dos Governadores. No lugar da ermida de N. Sra. do Ó é erguida a Capela de N. Sra. do Carmo.

Fonte: Praça XV, Um Passeio no Tempo. Prancha de 1750. Prefeitura do Rio de Janeiro. Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos – IPP. Autor: Carlos Gustavo Nunes Pereira – Guta.

Nesta data, a cidade já está consolidada como capital colonial. Prédios de até três andares são comuns e obras de infra-estrutura como os aterros do Terreiro do Carmo objetivavam melhorias urbanas importantes. A faixa de areia primitiva já não existe mais e a cidade avança sobre o mar transformado água em solo urbano.

Podemos observar na gravura acima o Terreiro do Carmo, e parte da então Rua Direita em processo de consolidação. Na figura abaixo podemos ver a extensão da praia, então funcionado como porto da cidade. Esta faixa de areia com a consolidação da cidade deu origem ao eixo da atual Rua 1º de Março.

“Vista em Perspectiva do Rio de Janeiro, cidade da América”, 1744. François Moyon. Desenho e aguada. Coleção Paulo e Maria Cecília Geyer/Museu Imperial/IPHAN. Fonte: “O Porto e a Cidade”, página 59.





**LEGENDA:**

-  TRILHAS QUE CONDUZIRAM A EVOLUÇÃO DOS ARRUAMENTOS
-  ARRUAMENTOS CONSOLIDADOS
-  VALAS
-  EDIFICAÇÕES
-  ESPAÇOS PÚBLICOS

ESCALA GRÁFICA:  
 125 0 125 250 375 500(m)

**MAPA – PLANO DAS RUAS DO RIO DE JANEIRO EM 1760**  
 ESCALA APROXIMADA 1:12.500 / FONTE: MAPAS DO CANABRAVA, FRIDMAN E CAVALCANTI

Em meados do século XIX, a cidade já apresentava uma forma diferente daquela que havia prevalecido ao longo do século XVIII. Com as benesses propiciadas pelo poder público, o qual abria e conservava as estradas nos arredores da cidade, a classe abastada pôde então se deslocar do já congestionado centro urbano em direção à Lapa, Catete e Glória, bairros da recém criada freguesia da Glória, que fora desmembrada da freguesia de São José. E ainda em direção aos bairros de Botafogo, freguesia da Lagoa e São Cristóvão, freguesia do Engenho Velho.

Com o aterro dos alagados localizados nos entorno de Santa Tereza e Rio Comprido, abre-se caminho para apropriação da região hoje conhecida como Cidade Nova. A intensidade desta apropriação foi tanta que em 1865 criou-se a freguesia do Espírito Santo, que representa a região onde hoje se localizam os bairros do Catumbi, Estácio, Rio Comprido e parte de Santa Tereza. Ainda se pode observar nestes locais a forma urbana resultante desta colonização através de prédios estreitos e profundos. Estas construções possuíam forma arquitetônica derivada da forma do lote em que estavam implantadas e com as fachadas sempre voltadas para a rua e coladas umas às outras. O fato destas construções estarem coladas, reflete a máxima utilização do espaço urbano, uma vez que, em tempos de pouca mobilidade e carência de transportes coletivos, esta máxima utilização do solo urbano permitia um maior número de pessoas mais próximas do centro, local onde os serviços e os empregos estavam concentrados.

Ao mesmo tempo em que se ocupava a Cidade Nova, velhas fazendas e sítios no Engenho Velho, no Andaraí, Tijuca e Engenho Novo começam a ser retalhados, consolidando um processo de parcelamento do solo para posterior integração no tecido urbano. Entretanto, em Botafogo e demais bairros da Zona Sul, o processo acontece de forma diferenciada. Antigas chácaras passam a ser utilizadas com locais de residência permanente das classes de alta renda. Aparecem as mansões de fazendeiros, comerciantes, políticos e burocratas do Brasil e do estrangeiro. Um exemplo remanescente destas construções é o Palácio do Catete, ainda situado na Rua do Catete.

O centro, por sua vez, passa a representar o símbolo das modernidades urbanísticas (Abreu, 2006, pág. 42). Em 1854, muitas ruas da freguesia da Candelária já possuem pavimento calçado com paralelepípedos, concentram grande parte do comércio importador e exportador além de estabelecimentos comerciais diversos, sedes de instituições bancárias, políticas e administrativas e, neste mesmo ano, inaugura-se a iluminação a gás. Crédito a Mauá. Em 1862, recebe o serviço de esgotos sanitários e, mais adiante, de iluminação pública. Contudo este desenvolvimento contrasta com a enorme população de pobres que habitavam o centro. Sem acesso às condições de mobilidade urbana, estas populações precisavam estar próximas à área central da cidade, pois desta forma, estariam próximas aos empregos e serviços. Assim, a multiplicação dos cortiços e habitações infectas, que não raramente padeciam

com as epidemias de febre-amarela, tornou-se fato comum na região central do Rio de Janeiro. Devido a isto, logo começariam os embates entre o poder público, que já alimentavam a necessidade de removê-las para outras áreas da cidade e, os pobres que deviam ser expulsos do centro.

A partir de 1870, acelera-se o processo de expansão do tecido urbano bem como a necessidade de reprodução do capital na colônia. Abreu considera que este processo já havia se iniciado desde 1858, com a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II, atual Central do Brasil e responsável por facilitar a ocupação das freguesias suburbanas a partir de 1861. Mais adiante, em 1868, aparecem os primeiros bondes a tração animal, que facilitou a expansão da cidade em direção aos bairros da zona sul e norte. O papel destes meios transportes, na evolução urbana do Rio de Janeiro, durante o século XIX, é tão importante que por si só encheria várias páginas deste texto, contudo não se alongará neste discurso, uma vez que, o que interessa, é uma abordagem mais sintética da evolução urbana carioca.

Desta forma, no decorrer do século XIX, a evolução do Rio de Janeiro se caracteriza principalmente pela apropriação, parcelamento e colonização das áreas suburbanas, ao sul e ao norte da cidade e de incrementos tecnológicos na freguesia da Candelária, verdadeiro centro da cidade. Caracteriza-se também pela evolução social da população, sobretudo a partir da chegada da Corte em 1808 e a transformação de capital colonial em capital imperial. É quando novas classes sociais aparecem no ambiente urbano e o status mundial do Rio de Janeiro se amplia. Esta transformação social pode ser percebida claramente na forma arquitetônica neoclássica, neogótica e mais adiante eclética que se alastraram pela cidade em substituição às antigas formas coloniais do século XVIII.

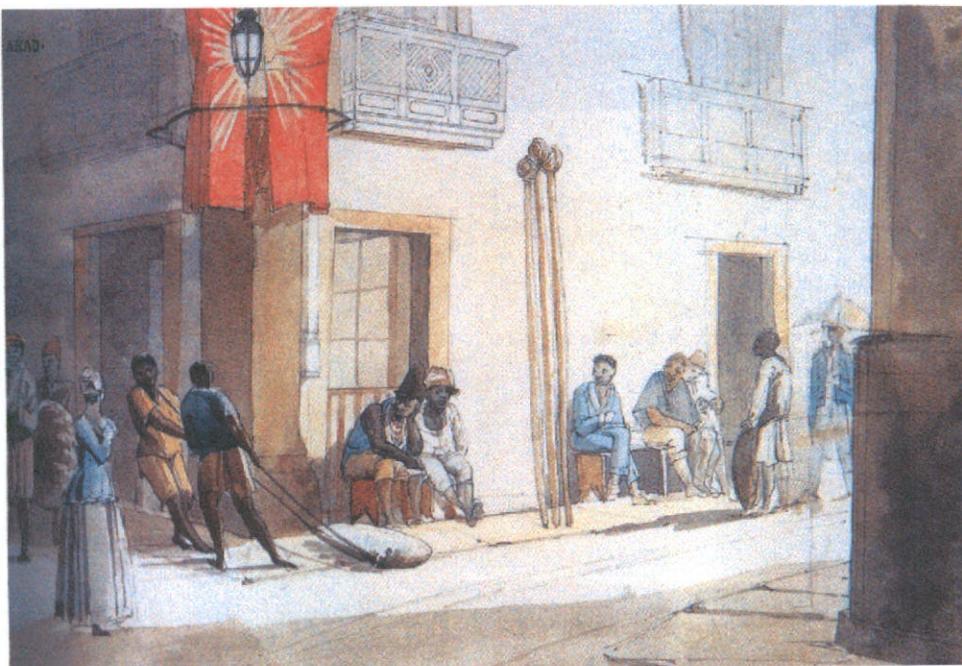
Ainda no tocante a expansão física da cidade em direção as áreas rurais, o papel dos trens e dos bondes foi de relevância destacada como dito em linha acima, uma vez que foi a partir dos avanços e da regularidade destas linhas que populações menos favorecidas puderam habitar áreas relativamente distantes do centro, acessando-o com maior facilidade.



Feliz e pronta reedificação da igreja do antigo recolhimento de Nossa Senhora do Parto, 1789. João Francisco Muzzi. Museu Castro Maya/IPHAN. Fonte: "O Porto e a Cidade", página 64.

Na figura acima podemos ver a cidade em evolução a partir de obras de cunho social. Figuras que representam à aristocracia local e a classe de profissionais discutindo o projeto em primeiro plano enquanto populares e trabalhadores observam a distancia. Nota-se que o edificio apresenta proporções consideráveis uma vez que neste período não era comum edificios de três pavimentos.

Abaixo a gravura apresenta a cidade observada do mar. Em primeiro plano o Morro de São Bento e ao fundo o Morro do Castelo. Entre eles o casario da rua 1º de Março.



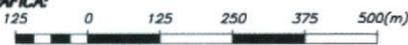
"Esquina da Rua da Alfândega", 1817-1818. Gravura de Thomas Ender. Academie Der Bildenden Kunst, Viena. Fonte: "O Porto e a Cidade", página 31.



**LEGENDA:**

-  TRILHAS QUE CONDUZIRAM A EVOLUÇÃO DOS ARRUAMENTOS
-  ARRUAMENTOS CONSOLIDADOS
-  VALAS
-  EDIFICAÇÕES
-  ESPAÇOS PÚBLICOS

ESCALA GRÁFICA:



**MAPA - PLANO DAS RUAS DO RIO DE JANEIRO EM 1808**

ESCALA APROXIMADA 1:12.500 / FONTE: MAPAS DO CANABRAVA, FRIDMAN E CAVALCANTI



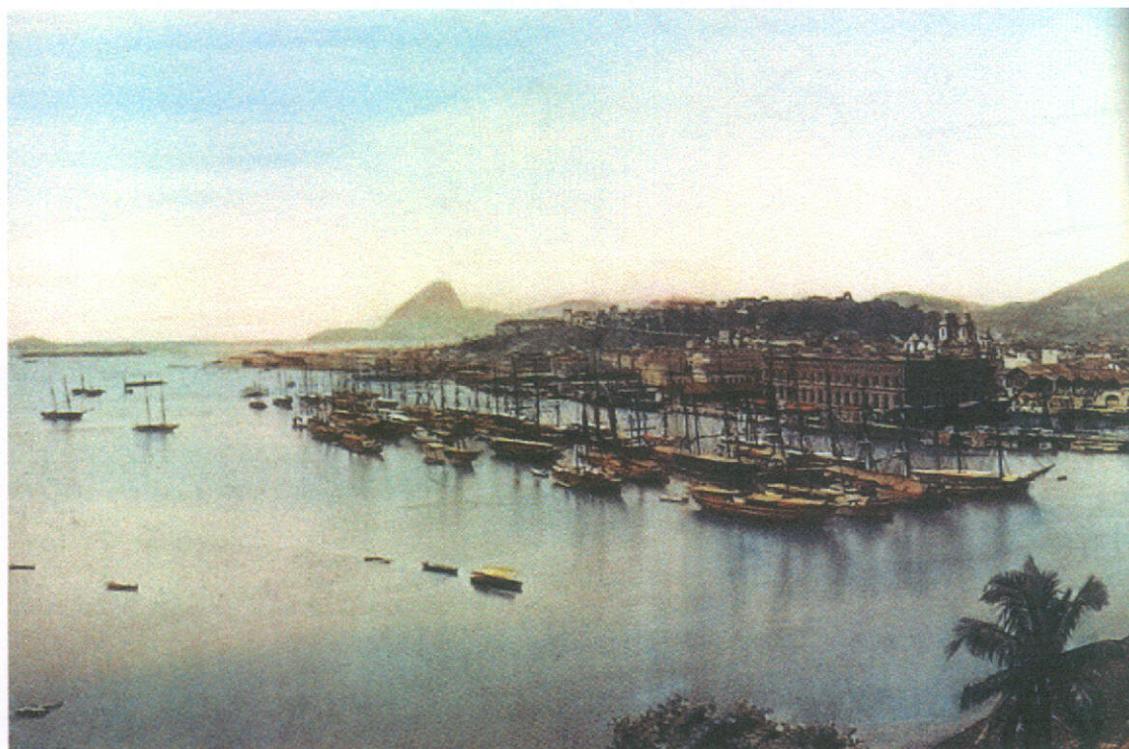
Com os sucessivos aterros, o mar vai se afastando do antigo porto e seu chafariz.

Fonte: Praça XV, Um Passeio no Tempo. Prancha de 1840. Prefeitura do Rio de Janeiro. Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos – IPP. Autor: Carlos Gustavo Nunes Pereira – Guta.

Aqui a cidade a todo vapor, figurando com capital imperial, onde os conceitos de civilidade nos moldes parisienses que condicional o comportamento social. Podemos visualizar na figura cima as obras de extensão do Largo do Paço, as torres das igrejas já despontando e uma urbs totalmente consolidada. Em primeiro plano o chafariz de Mestre Valentin, o Paço Imperial e o Arco do Teles e o mercado. Ao fundo, o Convento do Carmo e as igrejas de Nossa Senhora do Carmo e da ordem Terceira do Carmo.

Abaixo podemos ver uma panorâmica da cidade tomada da Ilha das Cobras. Em primeiro plano o Cais dos Mineiros com veleiros ancorados e a Alfândega. Ao fundo e a direita podemos identificar as torres da igreja de Nossa Senhora da Ordem Terceira do Carmo.

“Leuzinger e Filhos”, 1870-1880. Coleção Paulo e Maria Cecília Geyer/Museu Imperial/IPHAN. Fonte: “O Porto e a Cidade”, página 116.





**LEGENDA:**

-  TRILHAS QUE CONDUZIRAM A EVOLUÇÃO DOS ARRUAMENTOS
-  ARRUAMENTOS CONSOLIDADOS
-  VALAS
-  EDIFICAÇÕES
-  ESPAÇOS PÚBLICOS

ESCALA GRÁFICA:  
 125 0 125 250 375 500(m)

**MAPA - PLANO DAS RUAS DO RIO DE JANEIRO EM 1850**

ESCALA APROXIMADA 1:12.500 / FONTE: MAPAS DO CANABRAVA, FRIDMAN E CAVALCANTI

### **3.4 - SÉCULO XX**

Com o fim do Império e a instalação de uma nova ordem político-institucional no Brasil, a República proclamada em 1894, o país vislumbra não só um novo século que se aproxima, mas também um novo mundo político, econômico e social, livre das correntes imperiais e rumando a caminho da modernidade já anunciada na Europa e América do Norte. De acordo com Mauricio A. Abreu (2006, pág. 71), o ano de 1906 simboliza o início de um outro momento de organização social que viria a se concretizar na revolução de 1930. Trata-se da decadência da aristocracia cafeeira.

A transformação da forma urbana carioca, compreendida no período entre 1906 a 1930, refletiu as contradições existentes no sistema político-econômico da época. De um lado, têm-se os governos da União e do Distrito Federal representando a classe dominante, priorizando os processos de renovação do centro da cidade e de embelezamento da zona sul, sendo este segundo, um espaço emergente que já atraía as pessoas mais abastadas. E de outro lado, o setor industrial avançando na direção aos subúrbios e dando origem a novas áreas de ocupação, gerando emprego e atraindo mão-de-obra numerosa que tanto se instalou nestes subúrbios quanto deu origem a novas favelas localizadas perto das industriais.

Desta forma, surgem, no cenário urbano carioca, duas vertentes de atuação. De um lado, o centro e a zona sul e do outro os subúrbio e periferias que passam a se desenvolver alimentados por forças divergentes que emanam da mesma necessidade de acumulação de capital, seja imobiliário, financeiro, comercial ou industrial (Abreu, 2006, pág. 72-73). No decorrer do período, as contradições atingem tal ponto, que a intervenção do poder político sobre o processo de crescimento da cidade como um todo torna-se indispensável. Surge então, no fim da década de vinte, a idéia de um plano urbanístico. Este plano é então elaborado, contudo nunca realizado na sua integralidade, pois quando ficou pronto, o país já vivia um novo momento de organização social iniciado em 1930 com a revolução e a instalação do Estado Novo.

A primeira década do século XX representa um período de grandes transformações motivadas pela necessidade de adequação da forma urbana às novas condições de concentração e acumulação de capital. O vertiginoso crescimento da economia, a intensificação das exportações e a conseqüente integração do país no contexto capitalista internacional exigiram uma nova organização espacial da cidade. Uma organização que fosse condizente com este novo momento de organização política, econômica e social. Este momento se iniciara em 1894 e adentrava com força e segurança no século que chegara. Desta forma, foi indicado pelo então Presidente da República Rodrigues Alves para Prefeito do Distrito Federal, Francisco Pereira Passos. Pereira Passos implantou no período de quatro anos a maior transformação do contexto urbano carioca de todos os tempos.

Estas transformações deveriam colocar o Rio de Janeiro em consonância com a realidade moderna de um país republicano. Era preciso agilizar o processo de exportação-importação com a construção de um moderno porto e produzir uma cidade que simbolizasse a importância do país como maior produtor de café do mundo e que ainda, significasse os valores cosmopolitas das elites econômicas e políticas emergentes. Sendo assim, a expansão e o desenvolvimento da zona sul carioca para abrigar as elites, o surgimento dos automóveis e o incremento dos transportes de massa como bondes elétricos e ônibus não estavam em sintonia com a estrutura urbana ainda colonial, carente de obras suntuosas e composta principalmente por ruas estreitas, sem afastamento das construções e onde as sedes dos poderes públicos se misturavam aos cortiços, não obstante as carroças e os animais ainda comuns na capital republicana. Era ainda preciso acabar com a associação do Rio de Janeiro, com a febre-amarela e com condições anti-higiênicas, transformando a cidade no símbolo do novo Brasil (Abreu, 2006, pág. 60).

Pereira Passos então nomeia, logo de saída, a reorganização da antiga Comissão da Carta Cadastral, agora Serviços da Carta Cadastral, que deveria prestar suportes logísticos às obras a serem realizadas. Estas obras foram discriminadas, na mensagem encaminhada a Câmara Municipal em 01 de setembro de 1903, sob a designação de “Embelezamento e Saneamento da Cidade”.

Nestas diretrizes, foram previstos o recuo progressivo das edificações, a uniformização dos planos de alinhamentos das ruas da cidade, a ligação da Lapa ao Estácio através da Rua Salvador de Sá e Mem de Sá, com dezessete metros de largura. E ainda, a abertura de uma série de novas vias de circulação, que objetivaram o alargamento das principais avenidas do centro e imediações. Foram alargadas para dezessete metros as ruas Estácio de Sá, Frei Caneca, Assembléia, Uruguaiana, Carioca e Visconde do Rio Branco. Para vinte quatro metros as ruas estreitas de São Joaquim (continuação da rua larga de São Joaquim, atual Marechal Floriano) e Visconde de Inhaúma. Para quatorze metros, a Rua Mariz e Barros e ainda expandiram-se as ruas Treze de Maio, Acre, Camerino, Sete de Setembro, São José, Ramalho Ortigão e outras ruas centrais. Quanto aos tipos de pavimentos, foi utilizado pela primeira vez no Brasil, o asfalto para pavimentação de ruas nos bairros Laranjeiras, Catete, Glória, Botafogo e Centro e ainda foram calçadas, com macadame betuminoso, várias ruas de São Cristóvão e Engenho Novo (Abreu, 2006, pág. 61).

Para melhorar a ligação entre a zona sul e o centro, foi construída, em vinte três meses a Avenida Beira Mar, ligando a Praia de Santa Luzia ao Mourisco com extensão de 5,20 km e largura de trinta e três metros, consolidando o processo de evolução viária e embelezamento urbano a partir dos arruamentos. A avenida que teve seu plano conquistado ao mar, possuía duas pistas de rolamento de nove metros, separadas por um canteiro central de

sete metros e foi considerada um dos bulevares mais belos do mundo. Quanto às obras de embelezamento, pode-se ainda, citar as ações nas praças XI de Junho, XV de Novembro, Tiradentes, Largo do Machado, Largo da Glória, São Salvador, Passeio Público as quais, foram contempladas com estátuas e melhoramento nos jardins. Nas ruas do Centro, Botafogo e Laranjeiras foi instalado um processo geral de arborização e ainda foram construídos pavilhões na cidade como o de Regatas e Mourisco, Botafogo, Vista Chinesa e Campo de São Cristóvão. Deu-se início às obras do Teatro Municipal e a integração de Copacabana ao restante da cidade através do túnel do Leme inaugurado em 1906. Foi ainda, construída Avenida Atlântica com tímidos 6 metros de largura e terminadas as obras da Avenida Francisco Bicalho.

Indo além, canalizaram-se os rios Carioca, Berquó, Maracanã, Joana e Trapicheiro, saneou-se parte da Lagoa Rodrigo de Freitas e foi determinado que o lixo do município fosse removido para a Ilha de Sapucaia.

Contudo a mais importante e expressiva obra do período da reforma Passos foi a abertura da Avenida Central, atual Avenida Rio Branco. Para tal empreitada, foram destruídos milhares de casas na região central da cidade, desabrigoando inúmeras e numerosas famílias, o que pode ser considerado como complemento natural das grandes obras que já se realizavam na cidade, como a Avenida Beira Mar e o novo porto do Rio de Janeiro. Esta nova rua tomaria da rua 1º de Março o "status" de via mais importante e badalada da cidade, uma vez que ela decorria também, da necessidade do capital e dos valores da época de se expressarem simbolicamente no espaço citadino. Desta forma, nesta nova centralidade pontual, foram instaladas as melhores casas comerciais, prédios monumentais, grandes companhias, clubes, hotéis e edifícios do governo, assim como acontecera na antiga Rua Direita, em tempos passados.

De acordo com a lição de Mauricio Abreu, a reforma Passos foi importante em três outros aspectos. Em primeiro, ela representa um novo momento de organização social, determinando novas funções na cidade. Funções estas, consolidadas sobre a destruição das formas antigas então em contradição com o novo momento. Em segundo, representa o primeiro exemplo de intervenção estatal maciça sobre o urbano, reorganizando-o sob novas bases econômicas e ideológicas. E, em terceiro, constitui um exemplo de como as contradições do espaço ao serem resolvidas, muitas vezes, geram novas contradições para o momento de organização social que surge.

Mais adiante, após o termino do primeiro conflito mundial (1914-1918), a administração municipal, agora sob o comando de André Gustavo Paulo de Frontin, retomou as obras de melhorias na cidade. Frontin é considerado por alguns como o prefeito da "densidade máxima", uma vez que "nunca ninguém fez tanto em tão pouco tempo" (Abreu, 2006, pág. 74). Em sua breve gestão, de janeiro a julho de 1919, dobrou a largura e pavimentou a Avenida Atlântica, implantou o bairro Leblon, construiu a Avenida Meridional, atual Delfim

Moreira, abriu grande parte da Avenida Rio Comprido, atual Paulo de Frontin. Para a efetivação desta última, teve-se que canalizar o rio de mesmo nome, iniciou a perfuração do túnel João Ricardo, abriu as ruas Alcindo Guanabara no centro, prolongou a Avenida Beira Mar, com o nome de Presidente Wilson e ainda, alargou a Avenida Niemeyer e construiu o cais da Urca.

Seguindo a gestão Paulo de Frontin, tem-se a gestão Carlos Sampaio, que teve como principal objetivo preparar a cidade para o centenário da independência que culminaria na Exposição Internacional de 1922, ainda sem local definido para implantação. Com este desafio, o prefeito resolve, assim que toma posse, realizar um sonho antigo da cidade: a retirada do Morro do Castelo do ambiente central carioca. Apesar de ser o berço histórico da cidade, o morro havia se transformado num local indesejado e repleto de habitações pobres e ruelas infectas. Consolidando um pensamento que acompanhava a evolução do Rio de Janeiro desde o século XVII, o desmonte da colina deveria ser realizado em nome de muitas ideologias, dentre elas a da higiene e da areação do centro da cidade. Para reforçar esta intenção, e complicar ainda mais a situação do Castelo como colina indesejada, e o conceito de que o centro estaria melhor sem ele, a valorização imobiliária da parte central da cidade tecnicamente atingiria os maiores níveis desde a sua fundação.

Voltando então, um pouco na história espacial do Morro do Castelo, viu-se que, ainda no século XVIII, a colina começou a receber críticas e sugestões que consideravam o seu arrasamento. Já no século XVIII, a condição física do sítio onde se implantara a cidade despertava pertinentes preocupações com a saúde, uma vez que o calor, o ambiente naturalmente abafado, a umidade, as chuvas torrenciais acompanhadas de forte insolação características do clima tropical úmido favoreciam o aparecimento das freqüentes epidemias. Estes fatores fizeram com que médicos e engenheiros passassem a defender o desmonte do Castelo em função de se facilitar o livre acesso dos ares vindo do mar e da terra, do sol e dos ventos almejando a criação de espaços sombreados, a desumidificação do ambiente e a ocupação dos terrenos secos.

Desta forma, as condições da região onde se situara a cidade de São Sebastião foram largamente discutidas em um encontro realizado em 1798, promovido pelos vereadores e no qual compareceram alguns profissionais da saúde. Os ideários deste encontro foram publicados na íntegra, em 1813, no jornal "O Patriota" e sintetizaram os objetivos urbanísticos do século XVIII que vislumbravam uma cidade salubre e higiênica, sendo acolhido pelo poder público, pelos técnicos e pela população (Cavalcanti, 2004).

Com base neste encontro e embasados pelo ambiente doentio da cidade a má circulação dos ventos e o clima inadequado, tornavam-se ainda mais agressivos, devido à presença dos morros da cidade. Assim, a presença dos morros da Conceição, de São Bento, do Senado e, sobretudo o do Castelo, não obstante os traçados de algumas ruas contribuíam em grande parte para a

insalubridade da cidade. Assim, logo foi proposta como solução a abertura de ruas perpendiculares à orla marítima, para canalizarem os ventos e também a derrubada dos morros do Senado também conhecido como de Pedro Dias e o do Castelo, considerados os mais prejudiciais à circulação dos ares salubres (Cavalcanti, 2004). Contudo esta sugestão foi desaconselhada pelo físico-mor de Dom João, Dr. Manoel Vieira da Silva, defendendo que os morros não representavam obstáculos à saúde pública e, que em seu parecer, relatou:

*“... as montanhas entram na ordem da grande economia da natureza; elas são destinadas a fins que o homem não deve perturbar;... e quem não vê que somente em distancia de povoações se devem tentar semelhantes demolições, quando o estado da sociedade o chegue a exigir!... Temos demonstrado que a atmosfera própria desta cidade, e o morro do Castelo, considerados isoladamente são por si muito débeis obstáculos à saúde pública...”*<sup>1</sup>

No entanto as considerações de desmonte do Castelo não se fizeram calar e, mais adiante, o então Bispo de Pernambuco, José Joaquim da Cunha de Azeredo, então Procurador do Senado da Câmara, em Lisboa, realizou o primeiro estudo completo a respeito do arrasamento do Morro. Este afirmava que o desmonte daria origem a uma “cidade nova”, estendendo-se até a Ilha de Villegaignon.

Após tentativas frustradas, ao longo de todo século XIX, a demolição veio a se concretizar no ano de 1920, durante a gestão do então Prefeito Carlos Sampaio e após as intervenções de Pereira Passos, no início do século XX, as quais não contemplaram o Castelo nas obras de melhorias promovidas pela prefeitura. Como um dos produtos do desmonte, foi criado uma esplanada; a Esplanada do Castelo. Um novo ambiente contando com ruas largas e amplas como a Presidente Antônio Carlos a principal da nova área, grandes quadras, e edifícios burocráticos e administrativos logo a ocupá-la, não obstante, os edifícios comerciais da mesma forma e sem demora se implantariam ali.

Assim, a região da rua 1º de Março adentra o século XX. Cercada por novas realizações urbanas, como a Esplanada do Castelo, a Avenida Rio Branco, os edifícios comerciais a serem construídos indiscriminadamente no centro e, mais adiante, na década de quarenta com a implantação da Avenida Presidente Getúlio Vargas e na de cinquenta, com a construção da Avenida Perimetral. Este último, um elevado que liga a Zona Portuária ao Aterro do Flamengo, e em determinado trecho, é praticamente paralelo a 1º de Março. Contudo, apesar das muitas realizações urbanas, a 1º de Março manteve-se

---

<sup>1</sup> Manoel Vieira da Silva in Nireu Cavalcanti: O Rio de Janeiro Setecentista; A Vida e a Construção da Cidade da Invasão Francesa até a Chegada da Corte. Pág. 38 e 39.

quase que intacta enquanto via pública. As significativas transformações que se efetivaram no seu plano, ficaram a cargo da substituição de parte de sua arquitetura, ainda remanescente do século XIX, por uma arquitetura comercial, que reproduziu em pavimentos o solo da rua, confinou outros exemplares mais antigos e ainda sobreviventes, assim como, o trecho mais estreito da rua. Esta substituição estabeleceu um forte contraste entre o “novo”, hoje já não tão novo, e o “velho”, agora mais velho ainda. O estabelecimento deste contraste dualista determinou tensões e incoerências no ambiente da 1º de Março, que aos olhos de quem passa, passou a apresenta-se como uma rua eclética, onde diferentes estilos arquitetônicos coexistem.

Em 1944, a abertura da Avenida Presidente Vargas torna-se um marco na urbanização do Rio de Janeiro, aparecendo como um importante incentivo à transformação arquitetônica das ruas do centro da cidade, sobretudo da Avenida Rio Branco (Tardin, 2000), não obstante as deficiências e críticas ao projeto, a concepção e a sua execução. A esta via foi creditada a responsabilidade de se resolver os problemas de congestionamentos no centro e, promover a expansão do setor de negócios da cidade. Às dimensões monumentais desta avenida, pode ser associada à franca necessidade de afirmação do poder, de estabelecimento do controle urbano e social, da modernização da cidade e do advento social proporcionados pelo Estado Novo. Assim a construção desta imensa artéria viária deixa claro o uso rotineiro das novas e modernas obras públicas para afirmação do egocentrismo despótico.

Atualmente, a 1º de Março figura no contexto do centro da cidade como uma rua onde, apesar de estarem instalados importantes exemplares arquitetônicos e ser portadora de um passivo histórico e turístico relevante, seu principal destino é funcionar conduzindo os fluxos viários para fora do centro. Um volume de tráfego pesado e escandaloso que polui tanto visual quanto sonoramente, suja e abala as estruturas arquitetônicas antigas e em determinados períodos do dia faz com o ambiente seja quase insuportável. Sua principal característica, atualmente é funcional, deixando as funções culturais, históricas e de lazer em segundo plano. A esta função principal da atualidade, pode se creditar à construção e o “sucesso”, do Terminal Garagem Menezes Cortes. Disse-se sucesso entre aspas, uma vez que para muitos urbanistas este edifício é uma aberração arquitetônica e uma agressão aos princípios consagrados da arquitetura e do urbanismo. Não poderia ser diferente, afinal uma enorme construção destinada ao uso quase exclusivo dos automóveis em pleno centro a cidade não poderia ser encarado de maneira diferente.

Concorda-se com a opinião dos demais colegas, e sabe-se que a instituição de ensino superior localizada no último pavimento e as lojas comerciais localizadas no primeiro piso ameniza as críticas. Contudo, o fato é que o Terminal é uma construção que objetiva um fim específico e, neste fim, ele é bem sucedido, uma vez que está sempre repleto de veículos, suporta a demanda por estacionamentos na região, abriga paradas de ônibus tantos os

urbanos quanto interurbanos, facilita a vida daqueles que trabalham no centro como os funcionários do Tribunal de Justiça e da Secretaria de Administração Pública e ainda, muitos outros profissionais liberais e comerciantes que tem estabelecimentos, salas e escritórios na região. Sem contar, os flutuantes que por algum motivo precisam ir ao centro e o fazem com seus veículos particulares. Desta forma, pode-se condenar técnica, acadêmica e esteticamente o prédio em questão, mas se fizerem uma pesquisa de campo com a população usuária do local será que o mesmo será condenado? Será que se optaria por sua subtração?

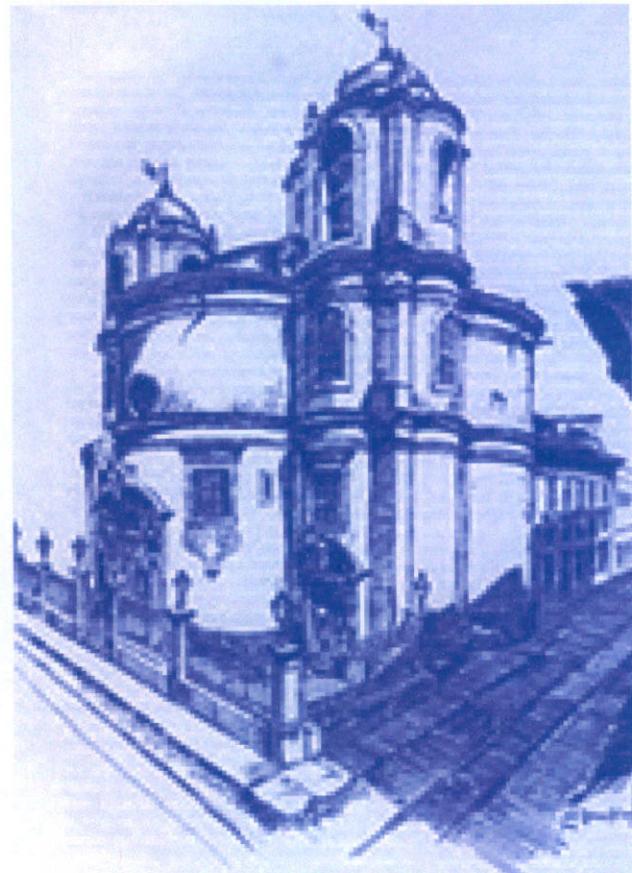
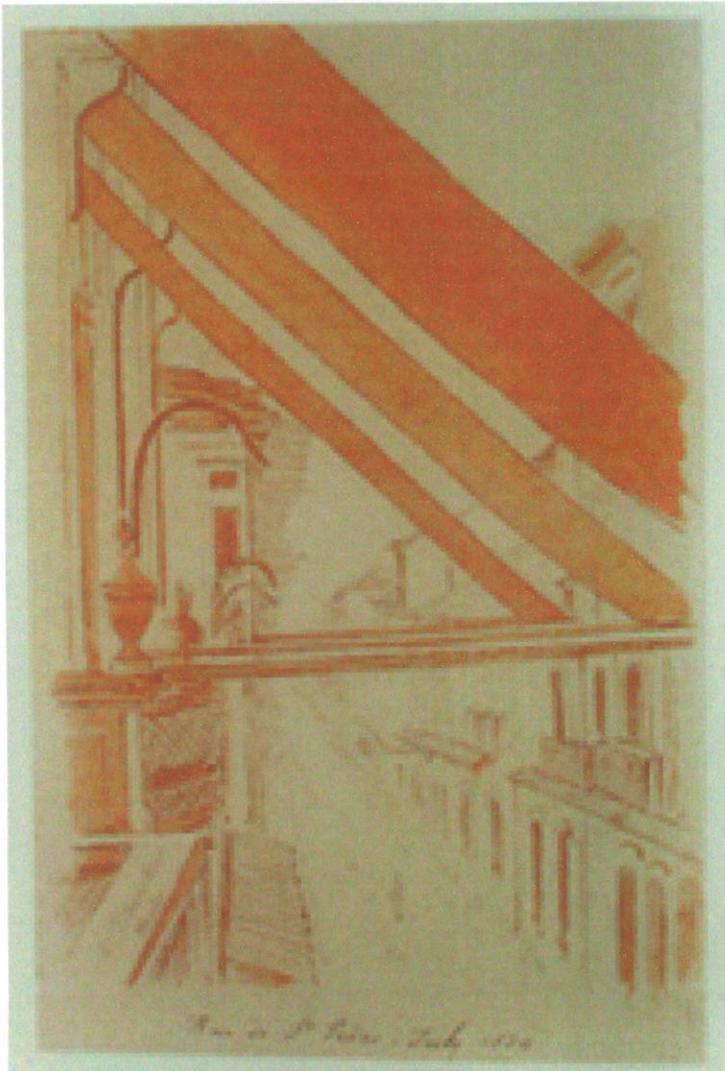


Foto 29: Acima, Igreja de São Pedro dos Clérigos, demolida para passagem da Avenida Presidente Vargas.

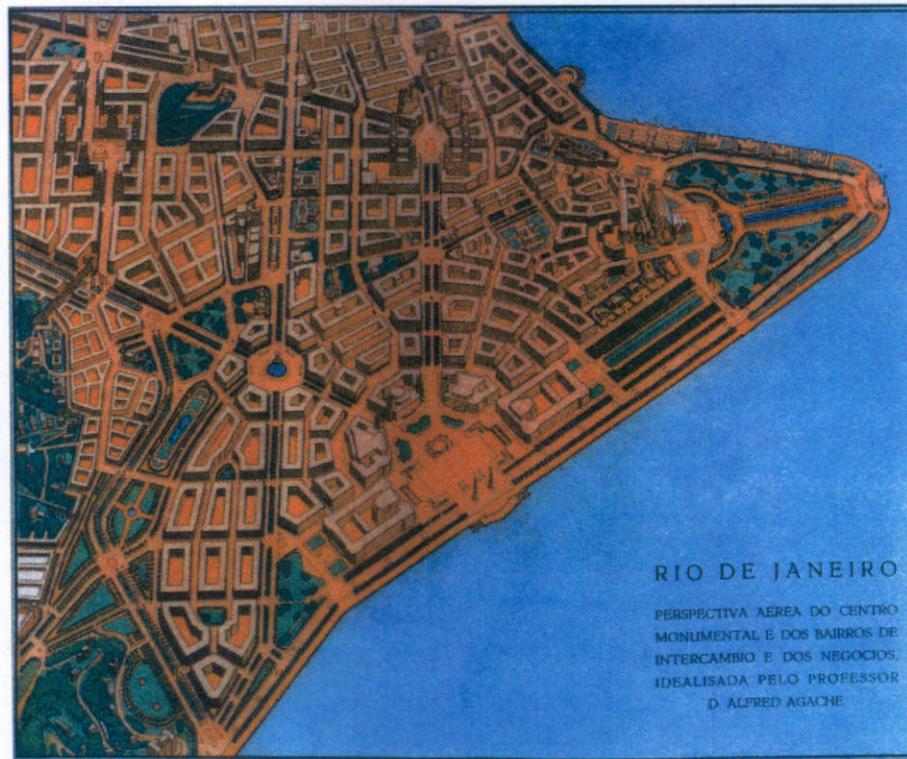
Foto 30: À esquerda, Rua de São Pedro. Desenho do século XIX - coleção particular.

Assim, o arrasamento do Castelo, principal intervenção do governo de Sampaio, foi realizado em velocidade incrível dando origem a uma nova área urbana que então contemplaria o centro: a Esplanada do Castelo, uma região de ruas largas como a Presidente Antonio Carlos e quadras amplas implantadas sobre os antigos bairros do Castelo e da Misericórdia. Tudo em consonância com a cidade moderna que se pretendia erguer. Contudo a administração de Carlos Sampaio não se ateu ao desmonte do Castelo, sendo responsável pela construção das avenidas Portugal, Maracanã, alargamento da Niemeyer, canalização do rio Tijuca e a reconstrução da Avenida Atlântica que era constantemente castigada pelas ressacas. Deve-se também a esta gestão, a abertura da Avenida Rui Barbosa que pode considerada, segundo Abreu (2006, pág. 76), a conclusão da verdadeira Avenida Beira Mar do período Passos. Credita-se ainda à administração Sampaio a integração de mais uma área nobre a cidade: as margens da Lagoa Rodrigo de Freitas que vinha sendo ocupada, de forma vagarosa, desde o século XIX, por uma população operária que diferia daquela que estava ocupando a zona sul carioca. Esta população proletária era atraída pelas indústrias que se localizavam na área, uma vez que a região ainda possuía um caráter industrial. Estas indústrias logo viriam a ser transferidas para os subúrbios e o bairro da Lagoa se tornaria um dos ambientes mais valorizados e nobres da cidade. Valorização que permanece e se amplia ainda nos dias de hoje.

Desta forma, ainda na década de 20, já estavam lançadas as bases para a formação da área metropolitana do Rio de Janeiro. A estrutura urbana se consolidava, adquirindo uma forma dicotômica, em que de um lado se tem um núcleo bem servido de serviços públicos em que, a atuação dos gestores sempre foi mais efetiva, pois era destinada ao abrigo das elites e, de outro, a formação de uma periferia carente da atuação pública em todos os sentidos. Desde os mais básicos até mais supérfluos recursos, faltavam às populações pobres que eram expulsas das áreas centrais e imigrantes recém chegados à capital federal, atraídos entre outras coisas, pelas oportunidades de emprego.

Na década de 20, durante a gestão de Prado Junior, é encomendado ao arquiteto e urbanista francês Alfred Agache um plano de modernização e embelezamento do centro da cidade e zona Sul. Esta iniciativa representa a mais importante tentativa das classes dominantes da República Velha de controlar o desenvolvimento da forma urbana carioca, já por demais contraditória (Abreu, 2006, pág. 86). Este plano veio propondo, grandes edifícios nas áreas do centro da cidade, a erradicação de favelas, localização das moradias populares na periferia e sugerindo a construção da Avenida Presidente Vargas. Uma via larga, com oitenta metros de largura, que arrasou quarteirões e demoliu habitações sem prever locais adequados para nova locação das populações desalojadas, o que acabou por fim intensificando a ocupação dos morros próximos ao centro, como o da Providência e o de São Carlos, sem contar com a demolição de quatro das igrejas mais antigas da cidade. Para construção desta avenida, foram subtraídos todos os quarteirões

que ficavam entre as ruas de São Pedro e General Câmara restando apenas a Igreja da Candelária, templo no qual a moderna via dribla nos dois sentidos de fluxo, originando uma ilha na qual o elemento único é o próprio templo.



A ilustração acima apresenta o projeto desenvolvido por Alfred Agache para a cidade e mais especificamente, para o centro do Rio de Janeiro, no início do século XX. Fonte: PROURB – programa de pós-graduação em urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Grupo de pesquisa sobre espaços públicos.

Entretanto o plano jamais foi implantado integralmente, ainda que, partes dos projetos viessem a ser construídos nas décadas posteriores. Nas palavras de Pedro Ernesto, o plano pretendia transformar o Rio de Janeiro ou pelo menos o centro e a zona sul numa cidade monumental, exigindo inversões públicas de vulto, bastante superiores às possibilidades dos cofres públicos. Em resumo, pretendia ordenar e embelezar a cidade a partir de critérios funcionais e de estratificação social do espaço (Abreu, 2006, pág. 86).

Em 1930, a cidade já contava com uma população que girava no entorno dos 2.380.00 habitantes e a política de incentivo à industrialização do Estado Novo definiu que as áreas industriais deveriam localizar-se nos subúrbios. Estas áreas, suburbanas, então sem infra-estrutura, tiveram uma intensa ocupação, sobretudo ao longo dos eixos férreos e da Avenida Brasil. Em um primeiro momento, as linhas de bonde foram importantes para a expansão da mancha urbana, sendo o instrumento que possibilitou as camadas menos abastadas morar fora da região central da cidade, mas com acesso

relativamente rápido aos pontos de trabalho. Desta forma, os subúrbios desenvolveram-se rapidamente no entorno das linhas férreas e as estações se multiplicaram ao longo das quatro linhas de trens da cidade: Estrada de Ferro principal e tronco auxiliar da Central do Brasil, Estrada de Ferro Leopoldina e D'Ouro, que possibilitaram aos bairros suburbanos que estavam às margens da linha Central do Brasil, se densificarem mais rapidamente.

Sendo assim, a interligação férrea do meio urbano aparece a partir das linhas de bondes, que já alcançavam boa parte da superfície carioca, contribuindo para o transporte da população e para a apropriação e colonização de áreas até então consideradas distantes. Áreas como Copacabana, Gávea, Leblon e Ipanema na zona sul e, Engenho Novo, Méier, Quintino Bocaiúva, Cascadura, Madureira, Realengo, Deodoro, Bangu, Campo Grande e Santa Cruz na zona norte da cidade.

No período de 1930 a 1964, a população cresceu de forma extraordinária. Com isto, a cidade expandiu em velocidade acelerada. Foi um momento em que as contradições de ocupação do solo se intensificaram, exigindo uma resolução imediata. O aumento da densidade populacional da zona sul, a concentração de numerosos empreendimentos e a necessidade de diversificação das opções de reprodução do capital resumem a questão urbana a um problema viário, que passa a exigir transformações profundas na forma urbana.

A “febre-viária” dos anos 50 e 60 não mudaram apenas a aparência da cidade, mas exigiram mudanças no seu conteúdo. A busca da melhor acessibilidade ao centro da cidade trouxe à tona a prática das cirurgias urbanas, cujos efeitos se fizeram sentir nos bairros que estavam no caminho das novas vias expressas, túneis e viadutos.

Assim, foi contratado junto à firma grega Doxiades and Associates um novo plano urbanístico para o Rio de Janeiro. Bem como o Plano Agache, o Plano Doxiades não vingaria plenamente. No que se referia ao processo de estratificação social, o Doxiades se assemelhava ao Agache, prevendo a erradicação de populações e bairros pobres das áreas do centro e promovendo uma reforma urbana que remodelasse a cidade a partir de obras que afetavam, sobretudo, as populações carentes do município. Segundo Abreu (2006, pág. 95), é a partir desta época que a evolução da cidade volta ao seu curso original, baseado na separação das classes sociais no espaço. Curso este que havia sido suspenso durante o período populista.

Outras obras de abertura de vias ainda merecem citação neste corpo. Ainda objetivando melhorar a circulação urbana, outras obras foram previstas no Plano de Melhoramento da Cidade. Concebido na gestão do prefeito Henrique Dodsworth (1937-1945), tem-se então, a duplicação do túnel do Leme, a abertura do Corte do Cantagalo ligando a Lagoa à Copacabana, o túnel Barata Ribeiro-Raul Pompéia em Copacabana e o arrasamento do Morro de

Santo Antônio em 1952, cujo volume de terra retirado foi utilizado para alargamento da Avenida Beira Mar.

Neste sentido, a cidade continua se expandindo de maneira vertiginosa ao longo do século XX, porém não mais restrita à área central do Rio, mas em direção às zonas norte, oeste e dos subúrbios e periferias da área urbana, sobretudo a partir das vias férreas e também da Avenida Brasil. Esta segunda, concluída em 1946, passa a constituir um importante eixo rodoviário, alternativo às linhas férreas e, que liga o centro e a zona sul aos bairros suburbanos, consolidando, desta forma, a partir de um tronco viário principal, um emaranhado interminável de vias urbanas, muitas delas lançadas a esmo, sem os estudos e levantamentos geográficos adequados.

Com as dificuldades de importação de manufaturados durante o período da segunda grande guerra (1939-1945), o governo passa a permitir a implantação indiscriminada das indústrias nos subúrbios. Segundo Abreu (2006, pág. 103), esta política resultou em um período caracterizado pelo anarquismo da implantação industrial nos subúrbios, sendo o aproveitamento de terrenos baldios e a transformação de antigos casarões residenciais a estratégia adotada em muitos casos. Desta forma, ao longo dos anos 50, foram removidas do centro várias indústrias ainda remanescentes. Porém, o que distingue o crescimento industrial da cidade, nesta época, é a ocupação efetiva do novo eixo de expansão: a Avenida Brasil.

Esta moderna avenida surge contendo três pistas de rolamento e é um exemplo de associação entre Estado e indústria. Construída sobre aterro e a partir dos serviços de saneamento do DNOS na orla da baía, o eixo rodoviário tinha como objetivo deslocar a parte inicial das antigas rodovias Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo para áreas menos congestionadas, diminuindo os custos de circulação e incorporar novos terrenos ao tecido urbano, priorizando a implantação industrial. Entretanto este segundo objetivo só se realizou em alguns pontos, uma vez que a invasão das margens da nova via por favelas foi um resultado conseqüente da expansão desordenada e, de uma população que estava a ser expulsa do centro e buscava novos locais para assentar-se.

A localização das favelas nas margens das áreas industriais já era uma prática comum e, em alguns casos, como a do Jacarezinho, foi mesmo um fator determinante da localização de algumas indústrias que buscavam mão-de-obra farta e próxima do ambiente de trabalho.

No caminhar do século XX, a forma e a aparência da cidade foi marcada profundamente, e o Estado-Novo foi em grande parte responsável por esta transformação. Datam do período, a construção do Aeroporto Santos Dumont em aterro e também a urbanização da Esplanada do Castelo ainda carente de edifícios suntuosos. A esplanada passaria então a abrigar vários Ministérios da República em estilo monumental, o que reflete mais uma vez a tentativa de

afirmação do poder a partir dos artefatos arquitetônico. Podem ser conferidos ainda hoje, os edifícios dos Ministérios da Fazenda e do Trabalho na atual Avenida Presidente Antônio Carlos.

Foi, entretanto, a implantação da Avenida Presidente Getúlio Vargas no início da década de quarenta, que marcou a atuação do Estado-Novo na capital federal. Apesar de ter repudiado as iniciativas de controle urbano da República Velha, a avenida representa uma das sugestões mais importantes do Plano Agache (Abreu, 2006, pág. 113), agora retomado na administração Dodsworth e pelo Plano de Melhoramentos da Cidade. A via foi então lançada como continuação do Canal do Mangue e arrasando todos os quarteirões entre as velhas e estreitas ruas General Câmara e São Pedro, deixando solitária, no meio e em determinado trecho, a já monumental Igreja da Candelária. Esta passa então a produzir um efeito interessante na perspectiva da avenida. Quem a segue na direção ao centro, observa-a de “costas” ou os fundos da Igreja que tem sua fachada principal voltada para o mar.

A avenida foi então inaugurada em 07 de setembro de 1944 e, com a venda dos lotes oriundo da demolição dos quarteirões, era de se esperar que ela se transformasse num prolongamento da Avenida Rio Branco, sendo povoada por grandes edifícios. Isto, porém, só ocorreu na interseção das vias e nos quarteirões próximos, sendo que a maior parte da Getúlio Vargas permanece, ainda hoje, com lotes ociosos e à espera dos prédios monumentais que constavam do seu projeto original.

Durante o governo de Carlos Lacerda (1960-1965), conclui-se o túnel Santa Bárbara, também conhecido como Catumbi-Laranjeiras, o Parque do Flamengo, o túnel Rebouças que liga o bairro Rio Comprido aos bairros Humaitá, Lagoa, Jardim Botânico e Gávea. A partir dos anos setenta, destaca-se a conexão das áreas mais distantes como São Conrado e Barra da Tijuca a partir da construção da auto-estrada Lagoa-Barra. A duplicação da Avenida Atlântica com apoio do Governo Federal, a construção do elevador Paulo de Frontin, as obras do metrô e da então mais extensa ponte do planeta, a Ponte Rio-Niterói, uma via expressa com quatorze quilômetros de extensão que cruza a Baía de Guanabara, unindo as cidades que a ela dão nome.

Contudo a abertura de ruas, túneis e avenidas, no contexto desenvolvimentista do século XX, não intimidaram, nem suprimiram a crescente demanda automobilística. O processo de concentração de renda fez saltar em 120% o número de licenciamento de veículos em apenas sete anos, entre 1957 e 1964, o que promoveu a saturação das principais artérias viárias do centro e das demais ruas da cidade. A partir da década de 70, a cidade do Rio de Janeiro já não era nem Capital Federal, nem Estado da Guanabara e entra em recessão, uma vez que o desenvolvimento econômico e industrial de outros estados da federação como São Paulo e Minas Gerais contribuíram para o detrimento da economia carioca. Neste período cresceram, a insatisfação social

em função de problemas urbanos como a alta densidade, a falta de saneamento, a descaracterização urbana, a deficiência de moradias, os transportes ineficientes, a violência urbana, as muitas modalidades de poluição ambiental e outros problemas urbanos que caracterizam o desenvolvimento das grandes cidades brasileiras e mundiais.

Na última década do século XX, aparece como continuação do elevado que passa sobre o bairro, Rio Comprido e seguindo em direção a São João de Meriti e à rodovia Presidente Dutra, uma via expressa denominada Linha Vermelha. Esta via tem por objetivo desafogar o tráfego da Avenida Brasil já saturado por ser a principal porta de chegada e saída rodoviária da cidade. Mais adiante, já no limiar do século XXI, outra via expressa é finalizada no Rio de Janeiro. Trata-se da Linha Amarela, que parte da Cidade Universitária em entroncamento com Linha Vermelha e segue na direção dos bairros de Jacarepaguá, Barra da Tijuca, Recreio e outros da região, cortando uma infinidade de bairros favelizados pelo caminho.

Em contraste com a condição urbana do Rio de Janeiro, quando foi implantada a Avenida Brasil, na década de quarenta, em que, a partir da qual, as áreas nas suas margens foram povoadas, tanto habitacional quanto industrialmente, as duas vias citadas no parágrafo anterior cortaram bairros inteiros, para que pudessem ser implantadas. A maior parte destas áreas, na realidade, foram povoadas ao longo do século XX por comunidades que foram expulsas para o subúrbio devido à valorização do solo urbano central, por novos contingentes populacionais que convergiram para a cidade e também pela própria multiplicação das famílias locais. Atualmente, estes bairros carentes são povoados pelos descendentes das mesmas populações antigas e outros que diariamente passam a povoar estas áreas, favorecendo ainda hoje o crescimento desordenado, sem que as suas oportunidades de evolução e mobilidade social acompanhem o crescimento demográfico. Talvez isto possa explicar, de alguma forma, os episódios violentos que, freqüentemente, se repetem tanto nas pistas das Linhas Vermelha quanto da Amarela. Contudo, elas são vias expressas pertinentes que ajudam no acesso de entrada e de saída da cidade, favorecem os fluxos automotivos, o escoamento e o recebimento de cargas, dão acesso a inúmeros bairros suburbanos e de classe alta e permitem uma melhor integração das partes que compõem a cidade do Rio de Janeiro.

Concluindo, a presença das ruas da cidade estará sempre arquivada na memória e nos registros de um povo, de uma nação ou mesmo de um simples povoado. As estruturas da cidade, desde a antiguidade até os dias atuais podem ser explicadas no estudo e na observação das formas morfológicas encontradas nas ruas. Aprender sobre elas é uma forma de entender o meio físico e social em que se vive independente da escala cidadina. É importante que se dê o devido valor a estas trilhas, que se transformaram em ruas e avenidas, mas que, na verdade, são simplesmente os caminhos da existência, transformação e, da condição urbana atual.



A velha cidade colonial começa a sofrer uma radical mudança, influenciada pelas novas concepções urbanísticas vindas de Paris.

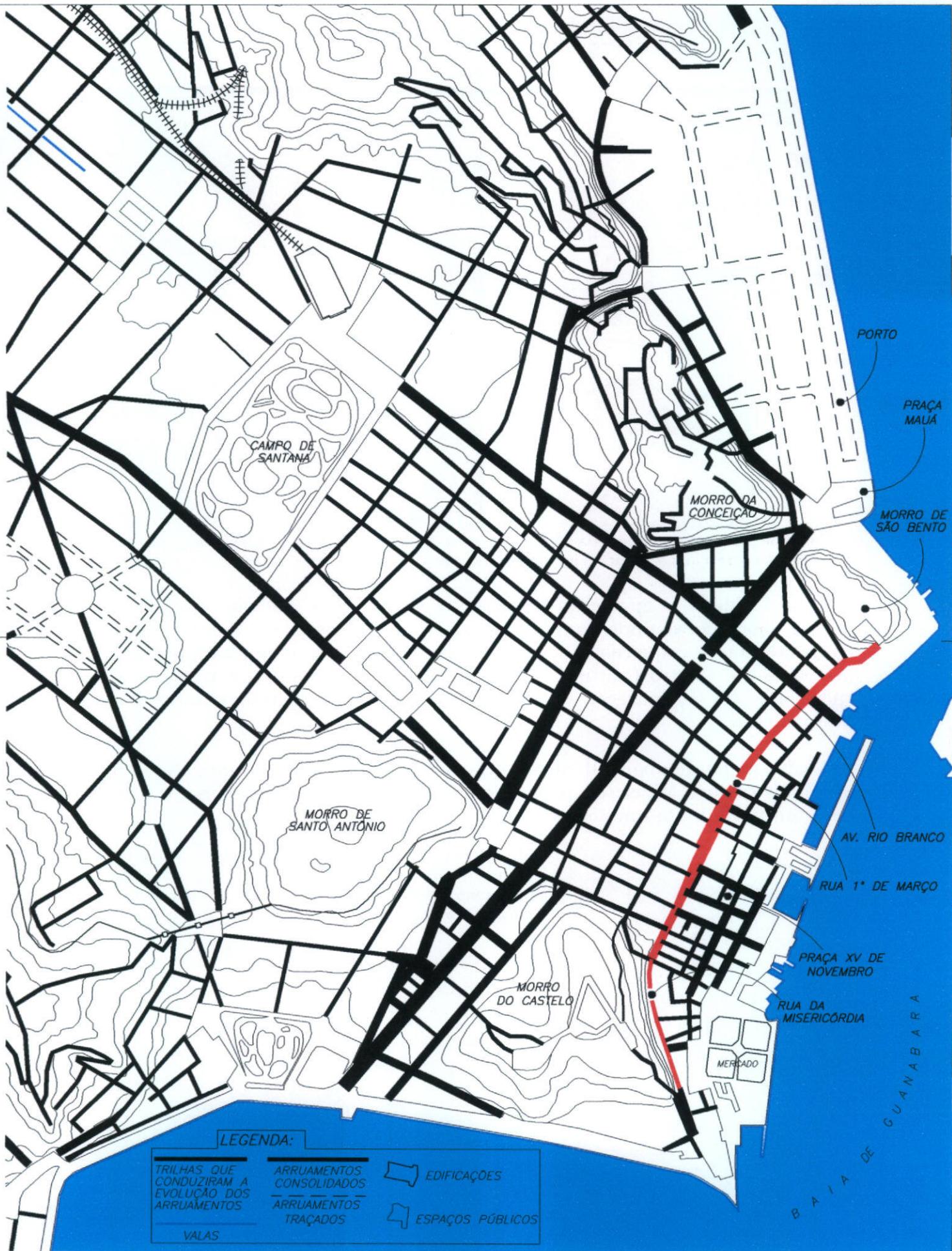
Fonte: Praça XV, Um Passeio no Tempo. Prancha de 1911. Prefeitura do Rio de Janeiro. Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos – IPP. Autor: Carlos Gustavo Nunes Pereira – Guta.

Neste momento a cidade já republicana exala “ares” parisienses. A escala humana é um predicado positivo da urbs e os jardins da Praça XV conferem ao local boa apresentação e qualidade estética. Talvez esta parte da cidade fora tão agradável. As torres das igrejas dominam o “skyline” figurando como principais artefatos arquitetônicos da 1º de Março.

Abaixo a fotografia ilustra a cidade a caminho da modernidade com bondes ainda puxados por burros a se misturarem aos pedestres na rua que era a principal centralidade urbana do momento.

“Rua 1º de Março”, 1880. Fotografo não identificado. Fonte: internet, site do Museu Moreira Sales.





ESCALA GRÁFICA:  
 125 0 125 250 375 500(m)

**MAPA - PLANO DAS RUAS DO RIO DE JANEIRO EM 1910**

ESCALA APROXIMADA 1:12.500 / FONTE: MAPAS DO CANABRAVA, FRIDMAN E CAVALCANTI



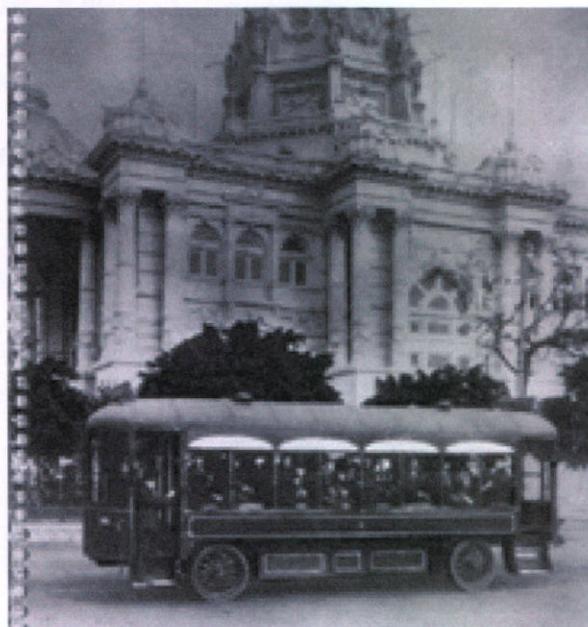
Fotos de Marc Ferrez. Igreja da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Carmo à esquerda e edifícios comerciais à direita. Limiar dos séculos XIX e XX.

Aqui a cidade se apresenta ao novo século com edifícios “modernos” para a época coexistindo com artefatos arquitetônicos já seculares como as igrejas da foto à esquerda. À direita os prédios comerciais implantados onde hoje temos o Centro Cultural Banco do Brasil e o edifício dos correios. Na rua começam a aparecer em meio aos veículos de tração animal os automotores.

Abaixo a charge abaixo ilustra a abertura da Avenida Rio Branco. No carro o ministro Lauro Miller, o Presidente Rodrigues Alves e o engenheiro Paulo de Frontin. À direita um dos primeiros coletivos da cidade.



Esquerda: Charge da revista “O Malho”, 25 de novembro de 1905. Fonte: “O Porto e a Cidade” pág. 31. Abaixo foto de Augusto Malta, 1917 retratando o início dos coletivos automotores.





**LEGENDA:**

ARRUAMENTOS CONSOLIDADOS		EDIFICAÇÕES
ARRUAMENTOS TRAÇADOS		ESPAÇOS PÚBLICOS

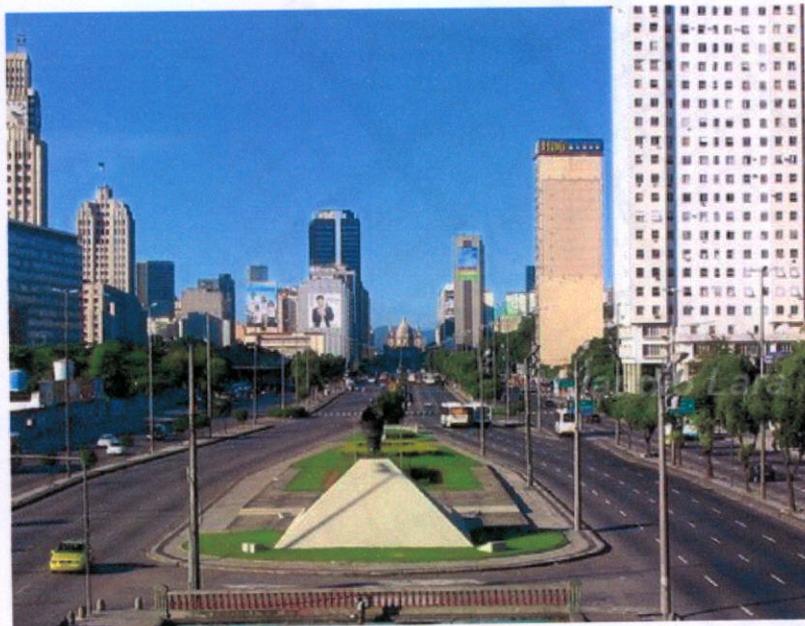
**ATERRO**  
PROVENIENTE DO DESMONTE  
DO MORRO DO CASTELO



**MAPA – PLANO DAS RUAS DO RIO DE JANEIRO EM 1928**  
ESCALA APROXIMADA 1:12.500 / FONTE: MAPAS DO CANABRAVA, FRIDMAN E CAVALCANTI



Neste período a obra que marcou a cidade foi à abertura da Avenida Presidente Vargas. Inaugurada em 1944 pelo Estado Novo, era o símbolo do poder político expresso por vias e obras públicas monumentais. Com demolições em massa de quarteirões inteiros e remoção incondicional das populações que ali residiam, a abertura da moderna via com pompa de “Brasil grande” e benevolente omitiu as verdadeiras ideologias despóticas de Getulio Vargas.



Um governante ditatorial e egocêntrico capaz de batizar sem cerimônias uma obra desta natureza com o próprio nome.

Acima, a foto ilustra as obras de demolição. Ao centro uma foto atual da avenida. Abaixo, imagem da cidade em 1930.

A cidade ainda com escala humana começa a ser violada pela verticalização modernista. Em primeiro plano o edifício A Noite na Praça Mauá.

Fonte: O Porto e o Rio, Prancha de 1930. Prefeitura do Rio de Janeiro. Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos – IPP. Autor: Carlos Gustavo Nunes Pereira – Guta.





CAMPO DE SANTANA

MORRO DE SANTO ANTONIO

MORRO DA CONCEIÇÃO

PORTO  
 PRAÇA MAUÁ  
 MORRO DE SÃO BENTO

AV. PRES. VARGAS

AV. RIO BRANCO

RUA 1ª DE MARÇO

PRAÇA XV DE NOVEMBRO  
 RUA DA MISERICÓRDIA

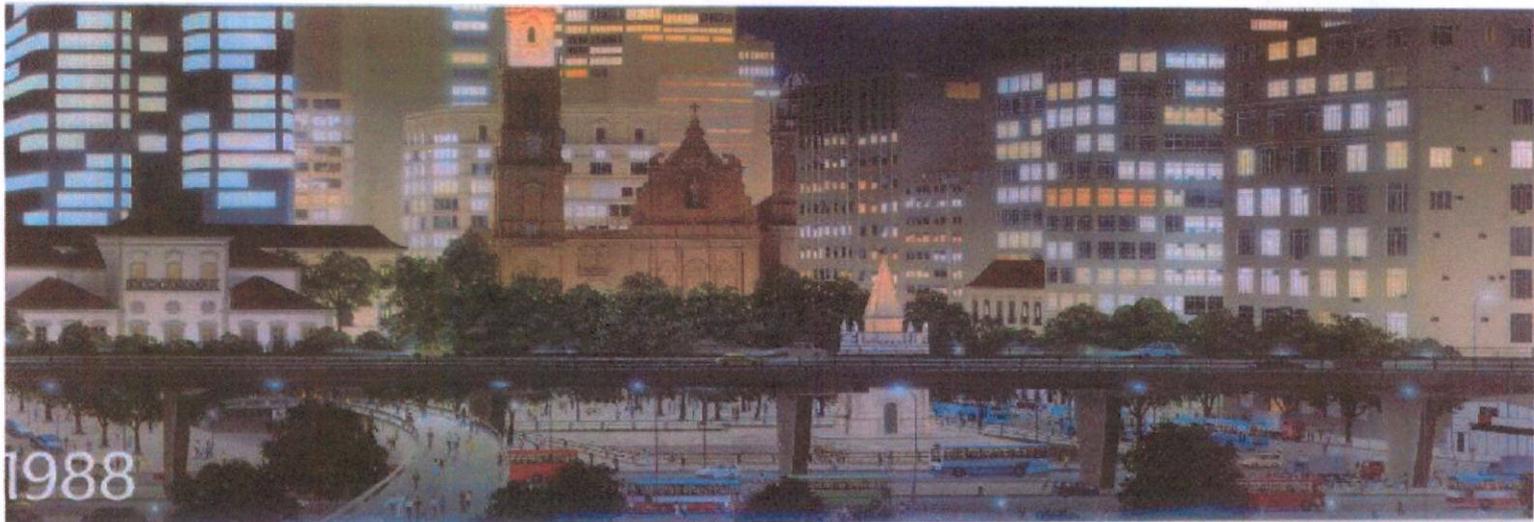
B A I A D E G U A N A B A R A

ESPLANADA DO CASTELO

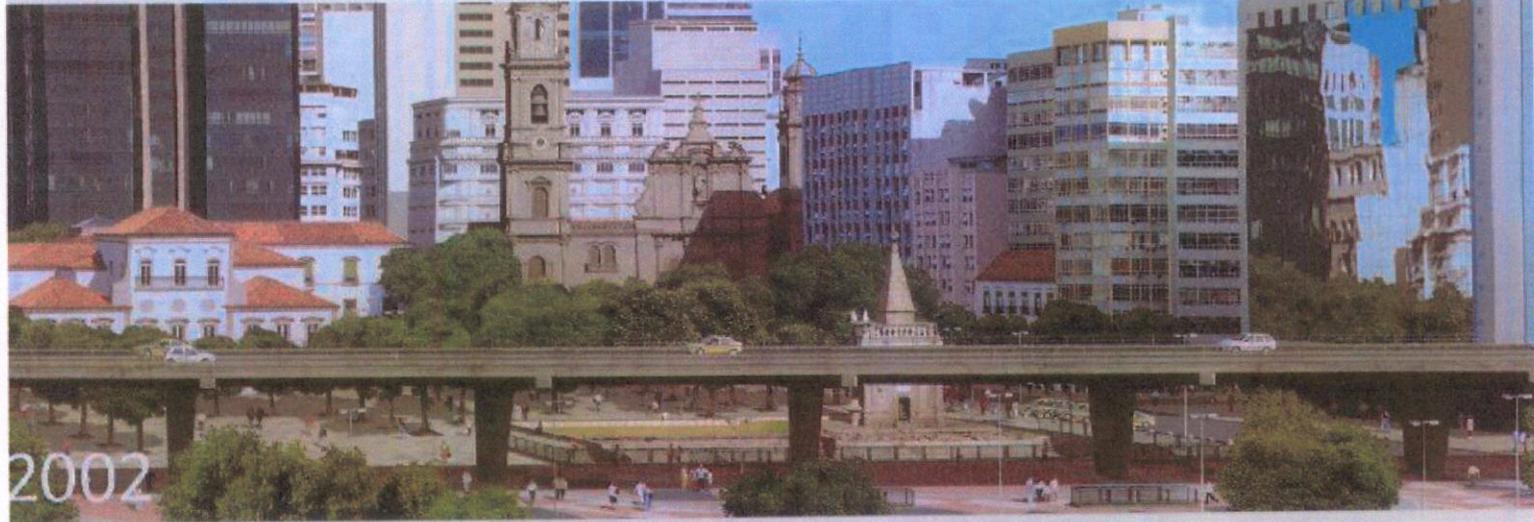
MERCADO

ATERRO DO FLAMENGO

AEROPORTO SANTOS DUMONT



1988  
As antigas construções são praticamente engolidas no processo de verticalização da cidade.



2002  
O elevado construído nos anos 60 permanece, mas a Praça se livra do movimento de veículos e ganha nova urbanização.

Fonte: Praça XV, Um Passeio no Tempo. Prancha de 1988 e 2002. Prefeitura do Rio de Janeiro. Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos – IPP. Autor: Carlos Gustavo Nunes Pereira – Guta.

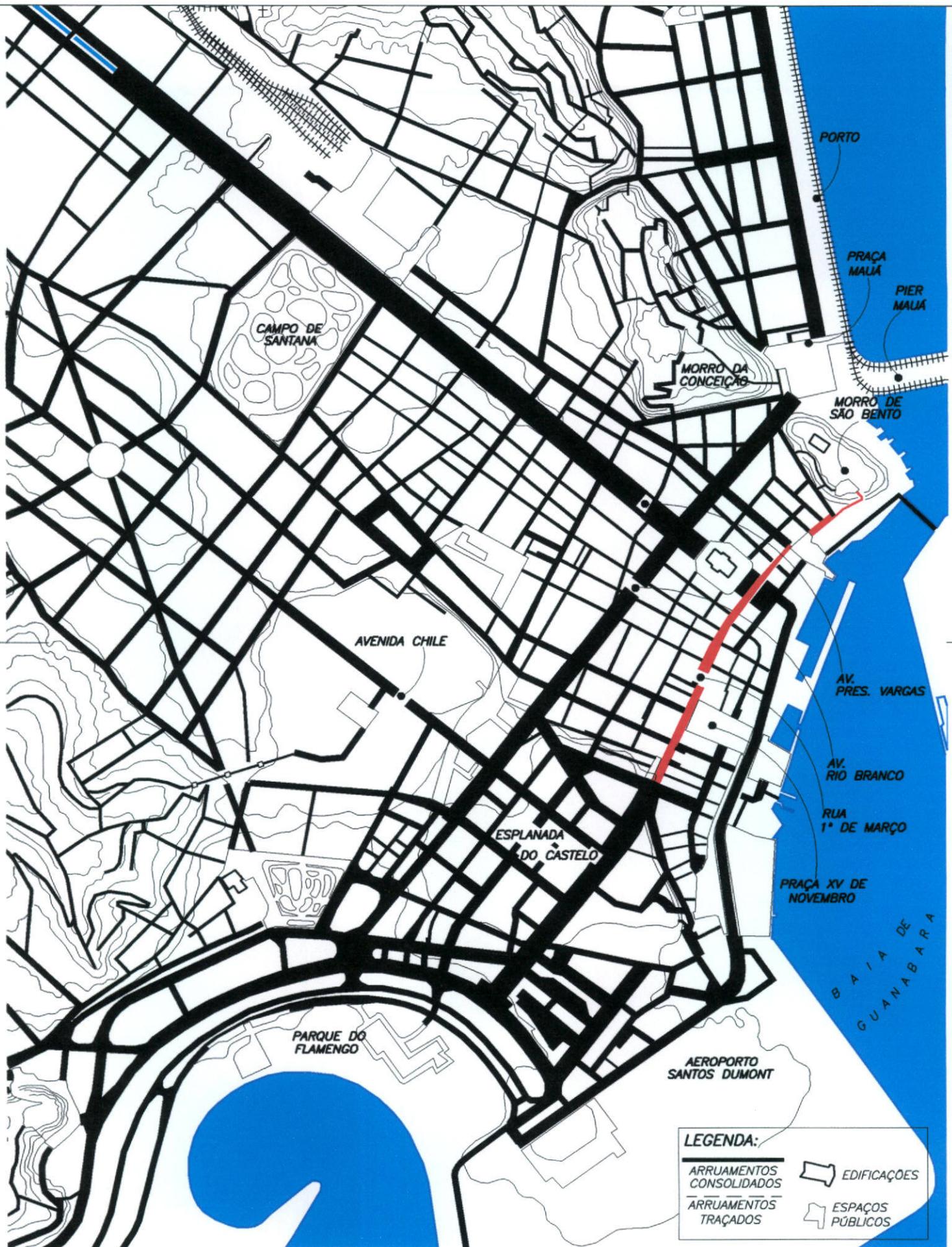
As ilustrações são posteriores ao mapa da página ao lado, contudo fornecem uma idéia realista dos caminhos que a cidade seguiu a partir do advento da modernidade. Tráfego intenso, verticalização incondicional, obstrução indiscriminada da paisagem natural e densificação do ambiente urbano são condições que devemos as ideologias e execuções modernistas do século XX.

Esta é a cidade que herdamos e que provavelmente deixaremos aos nossos. E talvez piorada.

Fonte: O Porto e o Rio, Prancha de 2002. Prefeitura do Rio de Janeiro. Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos – IPP. Autor: Carlos Gustavo Nunes Pereira – Guta.



002 | A presença de uma significativa arquitetura centenária divide espaço com os novos gigantes de concreto, revelando o caráter da cidade.



ESCALA GRÁFICA:  
 0 125 250 375 500(m)

**MAPA – PLANO DAS RUAS DO RIO DE JANEIRO EM 1960**

ESCALA APROXIMADA 1:12.500 / FONTE: MAPAS DO CANABRAVA, FRIDMAN E CAVALCANTI

**LEGENDA:**

ARRUAMENTOS CONSOLIDADOS	EDIFICAÇÕES
ARRUAMENTOS TRAÇADOS	ESPAÇOS PÚBLICOS

### 3.5 - CONCLUSÃO

Ao analisarmos a transformação da cidade do Rio de Janeiro, dois momentos ficam claros. Um primeiro em que a cidade evoluiu positivamente e um segundo em que ela se transformou de maneira negativa.

Após os primeiros anos da chegada dos colonizadores, a cidade se estabeleceu e foi evoluindo paulatinamente até o século XVII. Uma evolução em que cidade tinha por fim, um destino mais militar do que colonial. Ao longo do século XVII nota-se uma aceleração, ainda que tímida da *urbs* e da sociedade colonial, vislumbrando-se a migração da função militar da cidade para portuária. Contudo, transformações significativas começaram a acontecer na segunda metade do setecentos e, o Rio de Janeiro passou a rumar a evolução ainda timidamente. Evolução esta, que deu origem a um anseio cosmopolita muito almejada ao longo do século seguinte. A cidade começou então, a aspirar uma melhor condição, tanto física quanto social e obras como a do Passeio Público surgiram fomentando este desejo.

Logo no início do século XVIII, o aporte da Corte portuguesa deu novo impulso as transformações e remodelações da cidade. Agora, a então capital imperial deveria apresentar-se aos olhos do mundo como tal, e ao longo do oitocentos a cidade cresceu, se transformou e adquiriu uma morfologia mais avançada em relação aos séculos anteriores. A sociedade crescia e ansiava por evidência e transformações aos moldes parisienses. Entretanto, neste momento, começou a dar sinais, a existência de problemas urbanos oriundos de uma cidade que caminhava rumo a cosmopolitização. Problemas como, densificação das áreas centrais, saneamento ineficiente ou inexistente, transportes que começavam a demonstrar deficiências, epidemias e estratificação social declarada. Porém, acredita-se que apesar dos problemas apresentados, houveram avanços relevantes no tratamento da *urbs*. Ainda que não tão velozmente quanto necessário.

Assim, até o limiar dos séculos XIX e XX, a cidade se transformou positivamente e, os conceitos sociais e de tratamento da *urbs* viraram o século deixando para trás uma cidade agradável, na escala humana, sem elevados edifícios ou largas vias públicas. Com a chegada do século XX, um novo período se inicia. Um período de modernização, grandes projetos e profundas transformações na cidade. Transformações tanto no que se refere à construção da nova capital, moderna, verticalizada e em consonância com os novos modelos urbanos mundiais, quanto socialmente. Neste caso, um modelo de sociedade avançada, cosmopolitizada e antenada com novos valores que renegavam solenemente as heranças dos períodos colonial e imperial.

Desta forma, a cidade começou a ser transformada de uma maneira até então inusitada. Com a abertura de novas e largas avenidas e a duplicação de antigas, túneis, viadutos, bairros, saneamento e uma verticalização

indiscriminada do centro. Verticalização esta, que não demorou, alastrou-se por toda cidade, atingindo também os bairros destinados à moradia e áreas mais distantes. Em princípio, este surto modernizador soou como o anúncio de um novo tempo. Um tempo, em que as heranças do passado deveriam ser renunciadas e até mesmo abolidas da memória popular, pois, naquele momento, o que importava era o progresso, a modernização e a construção de um modelo em que à cidade deveria ser o signo dos avanços tecnológicos e sociais. Um modelo que expressasse o quanto o país estava evoluindo.

Até meados do novecentos, a cidade realmente cresceu de forma, até então nunca imaginada. Entretanto, ao mesmo tempo em que o Rio de Janeiro se transformou fisicamente em nome do progresso e do avanço, os problemas sociais também se tornaram mais complexos, dispendiosos e severos, consolidando contradições e discrepâncias no ambiente urbano. Questões como os deslocamentos populacionais para áreas distantes, segregação espacial, processo de reprodução indiscriminada do solo urbano, demanda viária exponencial, ampliação, nascimento e multiplicação de áreas favelizadas não obstante a densificação extraordinária das áreas centrais, suburbanas e dos bairros nobres fizeram com que estes contrastes e conflitos se intensificassem, determinando desta forma, inúmeras cidades dentro de uma só.

Assim, estes fatores de transformação, originados nas reformas modernizantes da primeira metade do século XX e potencializados após a metade do mesmo, quando aliados a falta de mobilidade social deram origem a uma transformação negativa do ambiente urbano. Uma transformação em que os pobres foram segregados em áreas igualmente pobres e os ricos da mesma forma segregados, mas em nobres e atraentes regiões da cidade. O fluxo viário tornou-se saturado ao extremo e logo ineficiente, fazendo, com que hoje, de forma alguma signifique conforto para o usuário. Áreas favelizadas adquiriram dimensões incríveis se tornaram locais de acesso dificultado, seja para as intervenções sociais ou construtivas. Indo além, a densificação e a reprodução infundável do solo urbano, deram origem a uma cidade na escala monumental, onde imensos espigões obstruem a paisagem, confinam as ruas e conferem a *urbs* uma feição labiríntica.

Concluindo, como dito no primeiro parágrafo, a cidade se transformou de duas formas diferentes. A primeira, ao longo de mais de trezentos anos, positivamente. E a segunda, em menos de um século negativamente. Na primeira etapa de transformação, a cidade cresceu, evoluiu e foi oferecendo aos seus habitantes, apesar dos problemas físicos que necessitavam de solução, uma *urbs* mais democrática, acessível e humana. Na segunda, apesar dos sonhos progressistas que deveriam colocar a cidade no caminho da modernidade e da evolução, a transformação aconteceu de forma surpreendente, frustrando aqueles que acreditavam que todas as respostas poderiam ser solucionadas com o advento da modernidade. Infelizmente, nem tudo que reluz é ouro, como já diz o popular ditado. Assim, todo o modelo que

fora aplicado na busca de uma transformação espacial positiva e democrática, na verdade revelou-se um retrocesso físico e ganancioso que determinou a consolidação de fenômenos sociais injustos que segregaram populações, inviabilizaram a mobilidade social e estabeleceram fortes contradições na cidade de São Sebastião.



Fonte: Duarte, Cristóvão Fernandes. "Forma e Movimento". – Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB, 2006. Imagem da capa. Referência: "Rua Direita", c. 1827-35. Johann Moritz Rugendas, litografia 36,4 x 55 cm, Museu Castro Maya-IPHAN.

#### **4 - DA RUA DA MISERICÓRDIA À RUA 1º DE MARÇO**

Neste capítulo, abordaremos especificamente a Rua 1º de Março, objeto de análise deste corpo. Abordar-se-á sua transformação, desde o momento de apropriação do sítio carioca, ainda no século XVI, até o momento atual, de maneira que se possa formar uma imagem dos seus usos, funções, destinos, símbolos e ícones, não obstante o que esta via representa no contexto da cidade do Rio de Janeiro.

À medida, em que se consolidavam as ocupações da área do Castelo as ruas e os espaços públicos da cidade primitiva evoluíam. Pode-se citar a Rua da Misericórdia, antigo caminho Manuel de Brito e o prolongamento da Ladeira de mesmo nome, o Largo da Misericórdia, a Rua Direita, hoje 1º de Março, a Rua São José e a Rua Santa Luzia como exemplos desta evolução temporal. Ainda pode-se considerar o referido Caminho Manuel de Brito como a origem dos arruamentos implantados na várzea da cidade. A trilha, em princípio, ligava o Largo da Misericórdia ao Morro de São Bento e em data indefinida, foi dividido em duas partes, por ocasião da implantação do Terreiro do Carmo, atual Praça XV de Novembro, sendo que o primeiro trecho passou a se chamar Rua da Misericórdia e o segundo, Rua Direita.

A Rua da Misericórdia chamou-se inicialmente Piaçaba ou Praia da Cidade, quando ainda funcionava como o porto da cidade. Após ser dividida pela instalação do Terreiro do Carmo, ficou o nome de Misericórdia, indicando o trecho tortuoso que ligava o Terreiro a Santa Casa de Misericórdia e Rua Direita o trecho compreendido entre o largo e o Morro de São Bento. Desde o princípio, a via em questão representou uma centralidade urbana, figurando como o principal eixo de desenvolvimento e símbolo da evolução urbana. Logo que a população começou a descer da colina e habitar a áreas da várzea, a Rua da Misericórdia e a Rua Direita foram os eixos que primordialmente foram ocupados estabelecendo-se como rua principal e de onde foram lançadas novas vias que deram início a efetiva apropriação das terras embrejadas a oeste. Terras estas, que foram sucessivamente aterradas para que a expansão da cidade pudesse acontecer de fato.

Como principal eixo da cidade baixa, elas sempre foram agraciadas com melhoramentos pioneiros. Foram as primeiras a receber calçamento de pedras, executado em 1617, com a colaboração dos moradores e por iniciativa dos Padres Jesuítas, e onde, mais adiante se instalaram as melhores casas comerciais, os edifícios administrativos e as moradias das classes mais abastadas. A história destas ruas se confunde com a própria história da cidade do Rio de Janeiro, uma vez que ela pode ser considerada o símbolo inicial da expansão da cidade após a sua transferência da colina para as terras baixas que no futuro se tornaria a cidade de fato. Nela, foram instaladas, a primeira alfândega, a cadeia e a Câmara Municipal, os principais edifícios administrativos da colônia, as residências das famílias mais influentes e o Tribunal que condenou o Tiradentes à força e os demais inconfindentes ao degredo, não obstante a primeira Assembléia Constituinte do Brasil

independente, que foi dissolvida por Dom Pedro I, o que, para muitos, configurou o primeiro golpe de estado do Brasil liberto.

Em relação à Rua Direita, verificou-se que com o passar dos anos foi rebatizada como Rua 1º de Março, mas da antiga Rua da Misericórdia pouco sobrou depois que o Morro do Castelo foi subtraído do contexto central da cidade. Desde que o arrasamento do Castelo destruiu as velhas ladeiras que davam acesso ao alto da colina, a Rua da Misericórdia tornou-se a mais antiga da cidade, porém hoje, resta apenas um pequeno trecho com cerca de quarenta metros de comprimento que ainda figura ao lado do pequeno largo de mesmo nome como últimos e discretos remanescentes da cidade primitiva. Contudo, engana-se quem acredita que estas últimas, poucas e históricas pedras de calçamento não levam à lugar algum.



Foto 1: Rua da Misericórdia séc. XIX



Foto 2: Rua, ladeira e Largo da Misericórdia – séc XIX.

Entretanto, ao longo do século XVII e XVIII a cidade evoluiu timidamente e, da mesma forma o eixo em questão não foi transformado de forma discrepante. Somente a partir de meados do século XVII é que a cidade passou a ser contemplada por transformações mais significativas, como por exemplo, a construção do Passeio Público, já referida no capítulo anterior. Durante o início do século XIX, a Rua Direita desponta efetivamente no cenário urbano carioca como principal centralidade da vida social, política e econômica. Muito em razão da implantação da Corte Portuguesa, na cidade a partir de 1808 e mais precisamente nas suas margens. Com a implantação do Paço Imperial no então Largo do Carmo, futura Praça XV de Novembro o local adquiri maior expressão, consolidando-se como a mais importante região da cidade.

Neste período, a Rua Direita já figurava como o núcleo mais dinâmico e vanguardista no centro da cidade. Ali, encontravam-se diversos estabelecimentos de alto comércio, edifícios administrativos e burocráticos importantes, os mais bem sucedidos comerciantes, tanto atacadistas quanto os varejistas, casas de câmbio, chás e tabacarias, restaurantes e cafês, estabelecimentos farmacêuticos e perfumarias, escritórios de profissionais liberais das mais variadas especialidades, desde médicos e advogados até fotógrafos e outros, as mais luxuosas lojas de roupas e vestimentas além das igrejas já seculares. Em 1835, recebeu a primeira sorveteria da cidade, se transformado em sensação na época. Foi também a primeira rua a receber numeração em suas edificações, idéia do arquiteto Pedro Alexandre Cavroé e, logo passou a ter mão e contramão, devido ao tráfego que já se fazia intenso. Um anúncio do que viria nas décadas que se seguiriam.

Segundo Nireu Cavalcanti, a Rua Direita foi, ao longo do século XVIII, um importante centro político, comercial, econômico, eclesiástico, militar e residencial da elite carioca. E, a partir da década de 1750, foi também o centro da cultura teatral e operística. Desta forma, a cidade apresentava um ambiente cosmopolita, onde era freqüente a presença de intelectuais, artistas e cientistas, representantes de diversas categorias sociais e profissionais, evidenciando os médicos, naturalistas, botânicos, inventores, advogados, arquitetos, livreiros e uma infinidade de outras categorias de profissionais a exercerem seus ofícios naquela que se tornara a rua mais importante cidade. Isto ficava claro num simples caminhar pela 1º de Março. Contudo, vale lembrar que não só de representantes brancos era formada a classe de profissionais, mas também de alguns negros e vários mulatos e pardos, os quais tiveram importante papel na urbanização carioca. Destacando-se aí Mestre Valentin, escultor, arquiteto e entalhador, Manuel da Cunha e Silva pintor, José Mauricio Nunes Garcia compositor e Simião José de Nazaré entalhador, dentre outros (Cavalcanti, 2004).

Como dito anteriormente, do seu plano irradiou várias das ruas mais importantes do cenário urbano carioca. Tanto do cenário antigo como do atual. Estas ruas foram lançadas ainda no momento de apropriação da várzea para

expansão da cidade que ainda se encontrava confinada na colina do Castelo. Contudo, elas acompanharam e balizaram o crescimento, definindo e direcionando o sentido da expansão a oeste. Destacam-se as atuais ruas, que em períodos anteriores receberam outros nomes, da Assembléia, Sete de Setembro, Ouvidor, Buenos Aires, Rosário, Alfândega, Visconde de Inhaúma, Beco da Bragança, Conselheiro Saraiva e Doutor Gerardo, sendo estas três últimas já nas proximidades do Morro de São Bento. Outra via de importância relevante e que não poderia deixar de constar nestas linhas é a recente Avenida Presidente Vargas. Datada de 1944, se tornou a maior e uma das mais importantes vias de escoamento do tráfego moderno no centro da cidade. Lembrando que a Avenida Presidente Vargas nasceu sobre a derrubada dos quarteirões localizados entre as antigas ruas de São João e General Câmara, morfologicamente semelhantes às estreitas vias existentes no local. Estes quarteirões foram excluídos do cenário urbano durante a gestão do Estado Novo e sobre o seu eixo foi lançada a avenida que recebeu o nome do então presidente da república.

Em 1875, a Rua Direita passou a se chamar 1º de Março, em referência à data da vitória de Aquidabã em 1870. Esta vitória decretou o fim da Guerra do Paraguai coincidentemente com a mesma data de fundação da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. Neste momento, a cidade já efervescia sob as luzes do abolicionismo, da cosmopolitização e das contestações à monarquia e aos modelos sociais vigentes e ainda derivados do colonialismo e do imperialismo. Contudo, a 1º de Março continuava hegemônica no cenário urbano, abrigando os principais edifícios governamentais, burocráticos e religiosos, as principais residências e os melhores pontos comerciais.

Posteriormente, com a chegada do novo século, esta condição não tardaria, viria a ser modificada, principalmente em razão da abertura da Avenida Rio Branco, no início do século XX, e com a consolidação de outras regiões a oeste. Assim, com a chegada do novo século, chegaram também novos conceitos e valores que pretendiam a implantação de um modelo modernizante na cidade. Um modelo que demonstrasse ao mundo o quanto o Rio de Janeiro e por consequência o restante do país estavam em consonância com os novos e modernos moldes mundiais que tecnicamente, poderiam ser aplicados em qualquer parte do mundo, independente dos valores e conceitos culturais particulares de cada local. Almejava-se desta forma para o país, um novo contexto físico, político, econômico e social, apoiados na modernização e na evolução a partir de transformações físicas regulamentadas e disciplinadas em função da nova ordem mundial.

Desta maneira, a rua que até então havia figurado como a principal centralidade municipal foi paulatinamente perdendo importância e "status" no cenário urbano. De início, os principais pontos comerciais começaram a ser transferidos para a Avenida Rio Branco e outras regiões centrais, bem como os mais importantes endereços administrativos e burocráticos, as instituições

financeiras, os profissionais liberais e outros usos e funções que até então conduziam os fluxos de convergência para a 1º de Março e que a partir daí passaram a ser direcionados para a Avenida Rio Branco e demais rua do centro da cidade. Assim, a abertura da Avenida Rio Branco, a vertiginosa expansão da cidade e especificamente do centro não obstante a consolidação de outras regiões centrais foram fatores que definitivamente contribuíram para que a 1º de Março a partir do início do século XX e até o final do primeiro terço do mesmo século, tivesse sua relevância diminuída, fazendo com que perdesse a condição de principal centralidade do Rio de Janeiro que ostentara por tanto tempo e, passando então a figurar coadjuvamente no contexto urbano e mais diretamente, central.

Ao longo do século XX, a 1º de Março continuou a ser preterida em função de áreas mais modernas da cidade, portadoras de novos e elevados edifícios e locais mais adequados para se desenvolver atividades profissionais, burocráticas e de serviços. A este fator, também pode ser creditado a transferência das principais funções que anteriormente eram desenvolvidas preferencialmente na 1º de Março, para outras regiões. O fato dos principais edifícios da rua serem exemplares históricos, como o Paço Imperial, as igrejas de São José, Santa Cruz dos Militares, do Carmo, da Ordem Terceira do Carmo, Candelária, o Palácio Tiradentes, o Convento do Carmo e muitos casarios do século XIX e não terem sido substituídos por uma arquitetura moderna, voltada para o lado comercial, que reproduzisse o solo urbano indiscriminadamente em pavimentos sobrepostos, conduziram a uma relativa inércia arquitetônica e resultaram numa difícil adequação das novas atividades nas antigas construções.

De toda forma, exemplares deste novo modelo arquitetônico não deixaram de ser erguidos na rua e, hoje figuram em meio a exemplares antigos, ainda remanescentes, consolidando uma rua eclética, onde estilos distintos existem simultaneamente. Esta condição implantada atua de forma contrastante, determinando contradições e tensões no ambiente da 1º de Março. Contudo, não se pode dizer que a 1º de Março é uma rua totalmente inerte atualmente. De maneira alguma pode-se afirmar isto. O que se percebe, é que ela apenas perdeu sua função como principal centralidade urbana ao longo do novecentos, deixando de ser referência e transformando-se em mais um eixo que funciona principalmente conduzindo os excessivos fluxos, seja viário ou de pedestres, ao invés de ditar as modas e os modelos a serem seguidos nos diferentes contexto da cidade como anteriormente.

De alguns anos para cá, projetos de revitalização de antigos edifícios e a consolidação dos usos e funções culturais têm dado um novo sentido a existência e a permanência destes exemplares arquitetônicos do passado. É o que se percebe, estar ocorrendo no Paço Imperial que se transformou num centro cultural agradável e atraente, com o edifício do Banco do Brasil que da mesma forma, atua hoje como centro cultural abrigando exposições e outras

manifestações culturais de muito valor. Com as igrejas seculares que além de desempenharem sua normal função religiosa, funcionam também como marcos turísticos e ícones arquitetônicos ainda remanescentes na cidade. Podemos ainda citar os antigos casarios, muitos dos que ainda restam, em plena atividade, que mesmo, sem serem tombados, continuam permanentes, vivos e atuantes, sendo destinados basicamente a diferentes modalidades comerciais.

Assim, mesmo deixando de ser a principal rua do centro e da cidade, e se transformando em mais uma rua, a 1º de Março ainda contribui para o comércio, a cultura, o turismo, o resgate da memória urbana, o desenrolar dos fluxos viários e a consolidação da região como um local que merece ser preservado, visitado e valorizado.

#### **4.1 - OS ÍCONES DA RUA:**

Na agora Rua 1º de Março, encontram-se ícones arquitetônicos que contam cerca de quatrocentos anos da história da cidade, desde os remotos anos do século XVII até os dias atuais. Podem-se destacar as Igrejas de Nossa Senhora do Carmo da Antiga Sé que data de 1761 (antiga Catedral Metropolitana) e, colada a esta a Igreja da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Monte do Carmo, a Igreja de Santa Cruz dos Militares, a Igreja de São José e o prédio da Assembléia Legislativa Estadual, também conhecida como Palácio Tiradentes. O prédio do Convento do Carmo onde hoje funciona a Universidade Cândido Mendes, o prédio do Tribunal Regional Eleitoral, e o Palácio Tiradentes são belos exemplares ecléticos construídos na última década do século XIX, os acadêmicos edifícios dos Correios e Telégrafos, cuja construção se iniciou em 1875 e terminou em 1877, sendo projeto de Antônio de Paula Freitas e o atual edifício do Centro Cultural Banco do Brasil que fora, a princípio, a Bolsa de Valores, passando a ser Praça do Comércio e, posteriormente, sede do Banco do Brasil. E ainda o Paço Imperial e a Praça XV de Novembro, não obstante os velhos sobrados neoclássicos e ecléticos, uns mal, outros bem conservados. Uns em uso e outros abandonados ainda a persistirem.

Ainda pode-se destacar, no prolongamento da 1º de Março, na Avenida Presidente Antônio Carlos, o pós-moderno edifício do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, além dos acadêmicos prédios dos Ministérios da Fazenda e do Trabalho números 375 e 393 e, também a secular Igreja de Santa Luzia datada de 1752 e, localizada na esquina da avenida acima referida, com a Rua Santa Luzia. Esta última pode ser considerada um dos edifícios históricos mais importantes de toda cidade.

A seguir, escrever-se-ão algumas linhas sobre os mais importantes ícones construídos da rua, abordando-os de maneira sintética apesar da profundidade a que se poderia conferir ao estudo destes exemplares de importância especial.

#### **4.1.1 - PALÁCIO TIRADENTES**

Funcionando atualmente como sede da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, o edifício, foi construído no terreno onde se localizava a Cadeia Velha nos tempos coloniais. A edificação já abrigou o Departamento de Imprensa e Propaganda com a da implantação do Estado Novo, voltando a ser Câmara dos Deputados com o fim da era Vargas e ainda o antigo Congresso Nacional entre 1926 e 1960.

Em 1960, a Capital Federal foi transferida do Rio de Janeiro para Brasília. Com isto, a cidade passou a ser Estado da Guanabara, fato que só mudaria em 1975 quando o Estado do Rio de Janeiro incorporou o Estado da Guanabara, consolidando um só estado fluminense. Diante disto, a Assembléia Legislativa passou a funcionar na antiga Câmara de Vereadores, Palácio Pedro Ernesto e depois foi transferida para o Palácio Tiradentes, onde se localiza até os dias atuais.

Ícone da arquitetura eclética o palácio possui a fachada revestida por concreto armado. Destacam-se as duas cúpulas ornadas com esculturas que representam a Independência e a República brasileira. Estas cúpulas são decoradas internamente com pinturas do artista Rodolfo Chambelland e ostenta um vitral pintado de acordo com o céu do dia 15 de novembro de 1889, data da Proclamação da República.

Projetado por Arquimedes Memória e Francisco Cuchet, o monumental edifício eclético é simbolizado pela estátua do alferes que lhe dá nome em frente à sua fachada principal. A fachada é ainda composta por grandes colunas em estilo grego, duas rampas laterais de acesso e uma grande escadaria central que dá acesso ao *hall* principal de entrada, conferindo ao conjunto monumentalidade e contraste em relação aos edifícios modernos expoentes da arquitetura comercial que se encontram no entorno.

Sobre a fachada, encontram-se inúmeras estátuas no centro e dois conjuntos compostos por cavaleiros montados nas extremidades. Ao fundo, a grande cúpula envidraçada em forma de coroa dá o tom eclético, ornando e destacando-se apesar de estar em segundo plano. Contudo o edifício é repleto de esculturas, pinturas e a forma arquitetônica, por si só, pode ser considerada uma escultura arquitetônica, uma vez que fica difícil determinar onde termina a escultura e começa a arquitetura.

#### **4.1.2 - IGREJA DE SÃO JOSÉ**

A capela primitiva teve sua origem em uma pequena construção de 1608, erguida por Egas Muniz. A partir de 1659, a capela serviu de Matriz e Sé do Rio de Janeiro, sendo submetida a diversas reformas. No século seguinte, voltou a receber intervenções construtivas em 1725 e 1729. Em 1751, funcionava como

a Matriz da Freguesia de São José e, em 1807, a Irmandade de São José deu início às obras da atual Igreja de São José sob a responsabilidade do mestre Félix José de Souza que foi substituído em 1815 por João da Silva Muniz, sendo inaugurada em 1842.

A princípio, acredita-se que os fiéis de São José já se reuniam em alguma data entre 1608 e 1640, em uma pequena capela localizada em frente à Rua da Misericórdia e próxima ao mar. Entretanto pouco se sabe sobre a igreja primitiva, uma vez que muita documentação que poderia contar a história da cidade e de suas igrejas se perdeu, quando o francês Duguay-Trouin invadiu, saqueou e queimou a cidade em 1711.

O prédio em estilo barroco tardio, possui nave única e corredores laterais onde está locado um púlpito e três tribunas. A capela-mor tem abóbada semelhante à da nave e duas tribunas para banda. Seu interior é decorado com talha de estilo rococó realizado por Simeão de Nazaré, discípulo de Mestre Valentin. No frontispício, estão elementos horizontais em cantaria, compostos pela cimalha e embasamento das duas sineiras e do acrotério central. Numa delas, está instalado o famoso carrilhão desde 1883. Destacam-se as imagens de São José, procedente da França e doada à Irmandade pelo Comendador José Pinto de Oliveira, em 1884, e o grupo de esculturas localizado atrás do altar-mor com figuras de São José, Maria e Jesus.

Nos arquivos da Irmandade, ainda se podem encontrar livros que pertenceram à confraria dos carpinteiros e pedreiros do Rio de Janeiro.

#### **4.1.3 - CONVENTO DO CARMO**

A história do Convento do Carmo inicia-se com Frei Pedro Viana que, após fundar o Convento do Carmo da cidade de Santos, transferiu-se com outros carmelitas para o Rio de Janeiro em 1589. Nesta data, eles receberam da Câmara a capela primitiva de Nossa Senhora do Ó, atual Igreja de Nossa Senhora do Carmo. Em 1611, receberam o terreno ao lado da capela e começam a edificar sobre ele o prédio do convento.

Com o aporte da corte de D. João em 1808, o Convento do Carmo foi destinado a alojar a Rainha D. Maria I, o Real Gabinete de Física e o depósito do Palácio. Em 1810, instalou-se a Real Biblioteca no terreno do convento, em edifício pertencente à Ordem Terceira do Carmo e os livros que vieram de Portugal deram, mais à frente, origem ao acervo da Biblioteca Nacional. No período em que a corte esteve instalada por aqui, um passadiço elevado foi construído ligando o Convento ao Palácio Real. A capela do convento foi então reformada e transformada em capela real e catedral. Entre 1846 e 1896, o edifício abrigou o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, IHGB.

Atualmente, o prédio pertence à Universidade Cândido Mendes, que não fez cerimônias em instalar um espigão de vidros negros na parte anterior do velho prédio colonial, poluindo, densificando e estabelecendo uma forte tensão a partir de um grosseiro contraste. O Espigão é uma edificação escandalosa, considerando o local de inserção, que ofusca e domina o olhar de quem deseja contemplar um dos mais nobres e históricos edifícios da cidade de São Sebastião.

O edifício do Convento do Carmo foi uma das maiores edificações da cidade colonial, com valor histórico e artístico incomensuráveis. No início, do século XX, recebeu incrementos ecléticos que foram retirados em 1960. Os dois primeiros andares possuem janelas grandes e espaçadas e terceiro e último, que fora construído posteriormente, em meados do século XVIII, possui janelas coerentes, porém com verga superior em curva. Na fachada principal, ainda são encontrados contrafortes construídos provavelmente na mesma época do passadiço, mas não se pode afirmar com certeza.

#### **4.1.4 - PAÇO IMPERIAL:**

Construído ainda no século XVIII, para funcionar como residência dos Governadores da Capitania do Rio de Janeiro, quando Gomes Freire, Conde de Bobadela, pediu ao rei D. João V autorização para edificar uma casa de governo. Em aproximadamente 1738, iniciou-se a construção do edifício seguindo projeto do engenheiro militar português José Fernandes Pinto Alpoim, no qual a edificação foi localizada no antigo Largo do Carmo, posterior Largo do Paço e, atualmente, Praça XV de Novembro.

A nova casa dos governadores foi inaugurada em 1743, mesma época em que o largo recebeu outras intervenções relevantes, como a casa de Telles de Menezes e a inauguração de um chafariz. Para a construção, Alpoim aproveitou edificações anteriores do local, o armazém real e a casa da moeda, acrescentando dois novos pisos com janelas, pequenas sacadas e moldura com vergas curvas. No interior, encontram-se uma porta de mármore de lioz e vários pátios para circulação e acesso aos pisos superiores através de uma escadaria. Em 1763, com a transferência da sede do Vice-Reino do Brasil de Salvador para o Rio de Janeiro, a Casa dos Governadores passou a ser casa de despachos do Vice-Rei ou Paço dos Vice-Reis e, até 1808, o prédio ainda abrigou a Casa da Moeda e o Real Armazém.

Em 1808, o edifício foi destinado à família real sendo promovido a Paço Real e utilizado como casa de despachos do então Príncipe-Regente D. João VI. Nessa época, sofreu obras de adaptação, quando foi acrescentado um novo andar central com fachada voltada para a Baía de Guanabara. Os interiores foram redecorados e uma sala do trono foi instalada. Também se construiu um passadiço ligando o edifício ao Convento do Carmo, então residência da rainha D. Maria (a louca), para que a família real pudesse transitar entre os edifícios

sem ter de passar pela rua. Para a coroação de D. João, foi acrescentada uma varanda e um anexo monumental entre o Paço e o convento onde se realizou a cerimônia de coroação. Esta varanda ainda foi utilizada na coroação de D. Pedro I e D. Pedro II, sendo demolida ainda durante o segundo reinado.

Após a independência, o prédio recebeu o título de Paço Imperial, funcionando da mesma forma como casa de despachos de Pedro I e, depois, de Pedro II. No interior, há uma sala chamada de o "Pátio dos Arqueiros" que ainda mantém a decoração original em estuque de 1840. Neste período, a fachada recebeu o acréscimo de uma platibanda em torno do terceiro andar que ocultava o telhado. O edifício foi o palco onde históricas decisões políticas foram tomadas, dentre muitas, se destacam o Dia do Fico e assinatura da Lei Áurea.

Após a Proclamação da República, as propriedades da família imperial foram arrestadas e leiloadas. O Paço foi transformado em agência central dos correios e telégrafos, as decorações internas foram destruídas, a platibanda retirada para expansão do terceiro pavimento que passou a ocupar toda extensão do edifício, o pátio central ocupado e a fachada alterada com a inserção de frontões. Todas estas medidas foram no intuito de apagar as referências do período monárquico brasileiro, uma vez que o Estado, agora republicano, rejeitava este passado e da mesma forma, a maior parte da população repudiava o período real. Uma fobia generalizada em relação à monarquia, aos portugueses e às suas heranças que permeou o pensamento nativo e fez com que se tentasse apagar da memória coletiva as lembranças da monarquia. Desta forma, todos os bens reais foram arrestados, vendidos ou destruídos bem como todas as referências ao período anterior.

Em 1938, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IPHAN, decidiu-se pelo tombamento da edificação e restaurou o Paço nos moldes do ano de 1818. Atualmente, funciona, em suas instalações, um Centro Cultural onde são realizadas as mais diversas exposições de pinturas, fotografias, esculturas, cinema, música e outras, não obstante a livraria, a biblioteca e o café que funcionam no primeiro pavimento.

#### **4.1.5 - IGREJA DA ORDEM TERCEIRA DO CARMO**

A Ordem Terceira do Carmo funcionava, desde o século XVII, na capela próxima ao Convento do Carmo, quando foi decidida a construção de um novo templo em 1752. Com projeto atribuído ao português Manuel Alves Setúbal e com planta modificada por Frei Xavier Vaz de Carvalho, o novo prédio foi erguido ao lado da Igreja do Carmo, então catedral. As obras iniciadas, se estenderam de 1755 a 1770, sendo que as torres ficaram inacabadas e apenas foram concluídas em meados do século XIX, segundo a fonte, entre 1847 e 1850, com cúpulas em forma de bulbos, revestida com azulejo, por Manuel Joaquim de Melo Corte Real então professor de desenho da Academia Imperial de Belas Artes como responsável.

Com fachada elegante contendo três grandes portas, três janelas e frontão contracurvado típico do barroco, a edificação destaca-se pela qualidade arquitetônica que apresenta. A fachada é revestida inteiramente com pedra, sem o contraste entre a cantaria e o reboco branco, característica da maioria das igrejas coloniais brasileiras. A fachada de pedra, assim como o perfil dos janelões e as colunas e portais da fachada, são de influência da arquitetura lisboeta da época pombalina. O portão principal, assim como os laterais são em pedra de lioz portuguesa, contendo medalhões com a imagem da Virgem Maria e o menino Jesus que foram encomendados a escultores de Lisboa e instalados em 1761.

O interior é de nave única com corredores laterais e capelas e, a capela-mor de forma retangular. A talha dourada da igreja é em estilo rococó e a decoração interna começou a ser realizada em 1768, tendo o entalhador Luiz da Fonseca Rosa como responsável. Este foi auxiliado a partir de 1780 por Mestre Valentin que atuou no projeto até 1800. A Capela do Noviciado, construída à direita da capela-mor, é revestida por talha rococó de Mestre Valentin, com data de 1772 e 1773 e as telas são obras do pintor Manuel da Cunha. Entre 1829 e 1855, as paredes da nave foram preenchidas com talha pelo escultor Antônio de Pádua e Castro, o que proporcionou homogeneidade ao conjunto interno. Ainda durante o século XIX abriu-se uma pequena cúpula sobre a capela-mor para entrada de luz.

#### **4.1.6 - IGREJA DE NOSSA SENHORA DO MONTE DO CARMO**

A Igreja de Nossa Senhora do Monte do Carmo localiza-se entre o prédio do Convento do Carmo e da Igreja da Ordem Terceira do Carmo e funcionou durante muito tempo como catedral da cidade, sendo também conhecida como Antiga Sé. Sua capela primitiva remonta aos primeiros anos de colonização do Brasil, sendo que a construção primitiva foi dedicada a Nossa Senhora do Ó e localizada às margens da praia que funcionava como porto da cidade ainda em processo de instalação. Esta capela primitiva foi doada aos carmelitas que chegaram ao Rio de Janeiro por volta de 1590 que, ao seu lado, ergueram as primeiras instalações do Convento do Carmo.

A primitiva capela deu lugar à atual igreja a partir de 1755 (outras fontes indicam esta data em 1761) e as obras de ampliação estenderam-se por aproximadamente quinze anos, tendo o novo templo sido sagrado em 22 de julho de 1770.

Por ser o templo mais próximo do Palácio Real, D. João VI designou-a como nova Capela Real Portuguesa e, pouco mais tarde, recebeu a designação de Catedral do Rio de Janeiro, condição que ostentou até 1977, quando foi inaugurada a moderna Catedral Metropolitana na Avenida Chile. Como capela real, foi palco de importantes acontecimentos, como a sagração de D. João VI

como Rei de Portugal, em 20 de março de 1816, em função da morte de D. Maria I e o casamento de D. Pedro I com D. Leopoldina, em 06 de novembro de 1817. Após a independência do Brasil, passou a ser Capela Imperial e foi onde D. Pedro I foi coroado em 12 de outubro de 1822, D. Pedro II sagrado imperador do Brasil aos quinze anos em 18 de julho de 1841 e a princesa Isabel foi batizada e se casou com o Conde D'Eu em 15 de outubro de 1864.

Para permitir a ligação da antiga Rua do Cano com a atual Praça XV de Novembro, foram demolidas a torre e a portaria do Convento do Carmo e um novo passadiço elevado conectou os dois edifícios: a igreja e o convento. Mas por ordem do Cardeal D. Joaquim Arcoverde, a torre foi reconstruída em 1905 e, em 1910 construiu-se o frontispício voltado para a Rua Sete de Setembro. Obras que afastaram sua arquitetura das linhas originais. O projeto desta torre é de autoria do arquiteto italiano Rafael Rebecchi e tem no topo uma estátua de bronze de Nossa Senhora da Conceição.

O edifício apresenta planta em formato de cruz latina, encontrada na cidade apenas na Igreja da Candelária e a fachada principal caracteriza-se pela assimetria em função da torre lateral. Por volta de 1900, a fachada e a torre foram alteradas, ficando apenas o primeiro andar da fachada com os três portais originais e uma estátua na fachada representando São Sebastião, padroeiro da cidade. Acessada por três portas em seu interior, a nave única é coberta por abobadas de berço. Nas laterais, abrem-se capelas profundas e a decoração interior é a principal atração artística da edificação face ao magnífico trabalho em talha dourada. Neste trabalho, cinco artistas foram responsáveis, destacando-se Mestre Valentin nos detalhes barrocos e o escultor Inácio Ferreira Pinto na capela-mor, capelas laterais, nave e teto. A estética rococó deste último é evidenciada pelos ornamentos que, por não cobrirem toda a superfície, permitem o contraste entre o dourado e o fundo branco. A iluminação do interior é feita por uma série de lunetas no teto decorada por molduras douradas e o arco triunfal da capela-mor é impressionante pela beleza. Nas paredes das laterais da nave, uma série de tribunas que se alternam com telas ovais do pintor Leandro de Carvalho. E, ainda, nela estão depositados os restos mortais de Pedro Álvares Cabral desde 1903, dentre outras curiosidades.

Atualmente está-se intervindo arquitetônica e arqueologicamente no interior do templo face às comemorações dos duzentos anos do aporte da corte portuguesa. Nas escavações que estão sendo realizadas, estão-se descobrindo fatos fantásticos sobre a cidade e a sociedade colonial. Famílias que ali foram enterradas, artefatos artísticos e decorativos então ocultos ou encobertos pela poeira acumulada de décadas e outros quesitos que, certamente, contribuiram para contar de forma mais profunda a história do Rio de Janeiro e do Brasil.

#### **4.1.7 - IGREJA DE SANTA CRUZ DO MILITARES**

A local de implantação da atual Igreja de Santa Cruz dos Militares foi ocupado num primeiro momento, ainda no início do século XVII, por um forte à beira-mar e instalado por ordem do então Governador Martim de Sá. Entre os anos de 1623 e 1628, o forte em desuso cedeu lugar a uma capela onde os militares fundaram sua irmandade com funções de assistência social. Esta capela funcionou como catedral da cidade entre 1703 e 1733.

No século seguinte, optou-se pela construção de uma edificação em detrimento da capela primitiva. Fato que ocorreu entre 1780 e 1811. Na inauguração estava presente o Príncipe-Regente D. João VI que chegara à cidade alguns anos antes, sendo o novo edifício atribuído ao engenheiro militar José Custodio de Sá e Faria que o concebeu em estilo barroco, mas com influências neoclássicas.

A fachada da Igreja de Santa Cruz dos Militares é semelhante à da Igreja Jesuítica de Roma (*IL Gesù*, 1568-1575), assim como a da Igreja de Nossa Senhora dos Mártires no centro de Lisboa, que fora construído pouco antes da de Santa Cruz dos Militares, em 1768-1774. Bem como estas duas igrejas citadas, a dos militares possui um segundo pavimento mais estreito que o primeiro e, ladeado por volutas e encimado por um frontão triangular. O primeiro pavimento apresenta colunas com capitéis jônicos e o segundo capitéis coríntios que, junto com o frontão triangular, demonstram as influências clássicas do conjunto, enquanto as janelas seguem os modelos barroco e rococó. A janela principal tem varanda sustentada pelas colunas de entrada e esta mistura de elementos talvez possa ser entendida como um anúncio do movimento eclético que se tornaria popular no final do século XIX e início do XX. A edificação se destaca dos modelos tradicionais por suas torres localizadas na partes anterior do templo. Na fachada, ainda estão implantados quatro nichos com imagens dos evangelista trazidas da Itália em 1926. As duas estátuas originais de madeiras, que ficavam localizadas na parte superior, foram esculpidas por Mestre Valentin e encontram-se, hoje, no Museu Histórico Nacional.

Com planta de nave única com dois corredores laterais, a igreja não se destaca por grandes dimensões, mas sim pelo valor histórico. A capela-mor, arco do cruzeiro e parte da nave, incluindo os altares dedicados a Nossa Senhora das Dores e de São Pedro Gonçalves, possuem talha rococó por Mestre Valentin, esculpida entre 1802 e 1812. Um incêndio em 1923 destruiu o altar-mor que foi reconstruído em argamassa de acordo com o original, mas sempre será uma réplica. A igreja ainda apresenta na nave, altares, tribunas, painéis e exibem trabalho de talha por Antônio de Pádua e Castro, terminado em 1853.

#### **4.1.8 - IGREJA DA CANDELÁRIA**

Segundo uma história lendária a respeito do templo, no princípio do século XVII, uma tempestade quase fez naufragar um navio chamado Candelária, no qual viajavam o casal de espanhóis, Antônio Martins Palma e Leonor Gonçalves. Para que chegassem a salvo na cidade, eles fizeram uma promessa a Nossa Senhora da Candelária, comprometendo-se a erguer uma capela dedicada à santa. Este compromisso fora então cumprido em 1609.

Esta pequena ermida dedicada à Candelária foi reformada em 1710, mas já na segunda metade do século XVIII se fazia necessário uma nova reforma. Desta forma, o sargento-mor Francisco João Roscio, engenheiro militar português, concebeu os novos desenhos para o edifício. A construção se iniciou em 1775, sendo que a inauguração aconteceu com as obras ainda inacabadas em 1811, com a presença do Príncipe-Regente D. João VI. Talvez esta seja a origem da cultura brasileira de se inaugurar aquilo que ainda não está pronto. Mas voltando ao tema, o templo tinha neste momento uma nave só e os altares haviam sido esculpidos por Mestre Valentin. Estes altares foram substituídos em reformas posteriores. A fachada e o projeto, em forma de cruz latina, com cúpula sobre o transepto, fazem referência a algumas obras do barroco português, como a Igreja do Convento de Mafra (1717-1730) e a Basílica da Estrela (1779-1790).

Durante o século XIX, após a inauguração a igreja, foi ampliada para três naves e a nave primária foi substituída. Contudo a fachada de Francisco João Roscio foi mantida. Por volta de 1856, terminou-se a construção das abobadas das naves e das capelas, faltando apenas à cúpula principal sobre o transepto que representou um grande problema de engenharia para a época. Após a contribuição de vários profissionais, dentre eles, Justino de Alcântara, Joaquim Bethencourt da Silva, Daniel Pedro Ferro Cardoso e o alemão Gustavo Waehneltdt, ela foi finalmente terminada em 1877. As diversas partes da cúpula são em pedra de lióz e confeccionadas em Lisboa, bem como as estátuas que a enfeitam. Estas são de autoria do escultor português José Cesário de Salles. Quando terminada, a cúpula destacava-se por ser a construção mais alta da cidade, podendo ser avistada a grande distância e funcionando como marco e ponto de referência no ambiente urbano.

A partir de 1878, teve início à decoração interna do templo, seguindo já um modelo neo-renascentista italiano, com revestimento em mármore policromado das paredes e colunas, afastando-se, desta forma, a construção dos moldes coloniais ainda vigentes na época. Este novo desenho foi concebido por Antônio de Paula e Heitor de Cordoville. As pinturas murais são de João Zeferino da Costa, pintor e professor da Academia Imperial de Belas Artes. Neste trabalho, o autor contou com a ajuda de outros artistas destacáveis como Henrique Bernadelli, Oscar Pereira e o italiano Giambattista Castagneto dentre outros. As pinturas distribuem-se pelo teto das naves, capela-mor, cúpula e

foram realizadas entre 1880 e o limiar do século XX. No teto, estão seis painéis que contam a história inicial da Igreja da Candelária, contemplando desde a viagem inicial dos fundadores até a primeira sagração do templo. Na cúpula, as pinturas representam a Virgem, as virtudes e figuras do velho testamento. Outros detalhes importantes do interior são: o altar-mor de Archimedes Memória, os vitrais alemães e os enormes púlpitos em estilo Art Nouveau do escultor português Rodolfo Pinto do Couto. Já no século XX, em 1901, foram instaladas as portas de bronze na entrada da igreja, sendo estas atribuídas ao português Teixeira Lopes.

A construção representa uma das principais obras arquitetônicas e artísticas do século XIX. Pela qualidade dos profissionais envolvidos na construção e no projeto, pela integração dos diversos estilos, pelo interior exuberante onde se misturam os estilos neoclássico e eclético, bem como a bela e imponente fachada que apresenta harmonia entre os trechos pintados de branco e o granito escuro, não obstante a fantástica cúpula, as janelas, as duas torres e o frontão clássico. Apesar da mistura de estilos, todo conjunto é um símbolo da cidade que orna o centro urbano então poluído por enormes espigões modernistas ou pseudomodernista que obstruem sem cerimônias, a paisagem do Rio de Janeiro.

Assim, estas são as construções mais relevantes da rua 1º de Março. Representam quase quatrocentos e cinquenta anos de história urbana, valores sociais e evolução e transformação arquitetônica. Certamente poderíamos nos estender a discursar sobre a transformação dos casarios, do pavimento e de uma série de características da rua, contudo acredita-se que o relato, ainda que breve, destas que são as mais importantes edificações do local seja suficiente para que a imagem da rua seja transmitida de forma alvissareira. Desta forma, acredita-se que este seja um dos caminhos para se compreender a condição urbana atual da 1º de Março, uma vez que os conjuntos de edificações históricas são uma herança dos períodos, colonial e imperial que nos chega para contar, através de suas características físicas o passado da cidade de São Sebastião, bem como os valores e as transformações de sua sociedade.

#### 4.1.9 - LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

Foto 3: À direita, construções lindeiras sem afastamento da rua. Início do século XX.



Foto 4: À esquerda, Igreja da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Carmo. Início do século XX.

Foto 5: À direita, plano da Rua 1º de Março. Época dos Bondes. Início do século XX.





Foto 6: Convento do Carmo e plano da rua. Início do século XX.



Foto 7: Praça XV de Novembro em primeiro plano e Paço Imperial ao fundo. Dia de festividade. Início do século XX.



Foto 8: Atual edifício da Justiça Eleitoral. Meados do século XX.

Foto 9: À direita, Avenida Presidente Antônio Carlos. Dias atuais: Prédio do Ministério do Trabalho à esquerda, em primeiro plano, e da Sede do Jôquei Clube mais ao fundo.



Foto 10: Abaixo, Travessa Trajano de Carvalho. Alameda de venda de flores.



Foto 11: Abaixo, Avenida Pres. Antônio Carlos. Área próxima ao edifício Menezes Cortes



Foto 12: Acima, Igreja de Santa Luzia. Dias atuais: Marco da cidade carioca.



Foto 13: À direita, edifício do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Fórum.





Foto 15: Acima, Monumento ao inconfidente Joaquim José da Silva Xavier – o Tiradentes. O Palácio, que leva seu apelido, foi erguido sobre as ruínas da cadeia onde o alferes ficou preso após sua detenção na Rua Conselheiro Saraiva.



Foto 14: Acima, Palácio Tiradentes ou, Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro.



Foto 16: Acima, Um dos antagonismos que marcam a Rua 1º de Março. Na foto acima, têm-se a Igreja de São José e, na sua sombra, o edifício moderno da Secretária de Administração do Estado do Rio de Janeiro.



Foto 17: À esquerda, Torre do arco e Oratório de Nossa Senhora da Boa Esperança.



Foto 18: Acima, Paço Imperial.

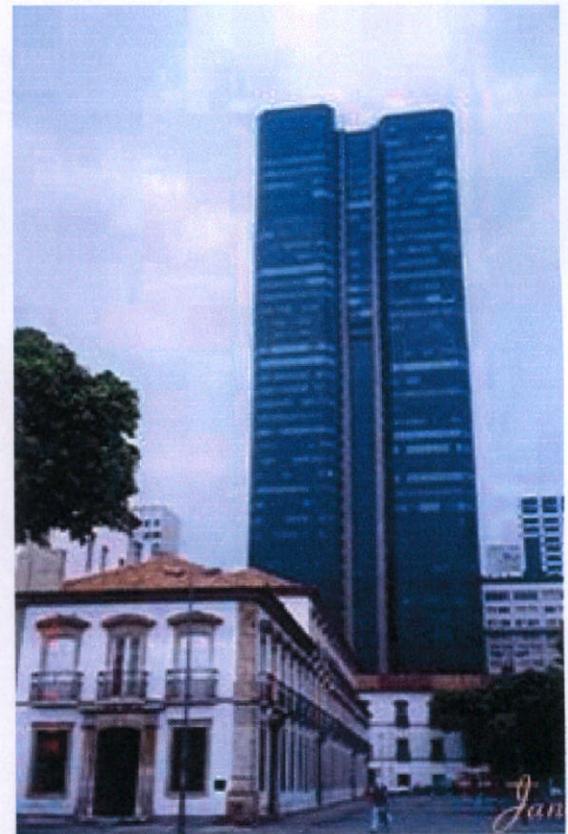


Foto 19: Acima, Outro antagonismo, Paço Imperial, em primeiro plano; o Convento do Carmo, em segundo e o espigão de vidro negro da Cândido Mendes como uma sombra em terceiro plano.



Foto 20: À esquerda, Largo do Paço ou Praça XV de Novembro.

Foto 21: Abaixo, Igrejas da Ordem Terceira de Nossa Sra do Monte do Carmo à esquerda, e de Nossa Senhora do Carmo à direita.

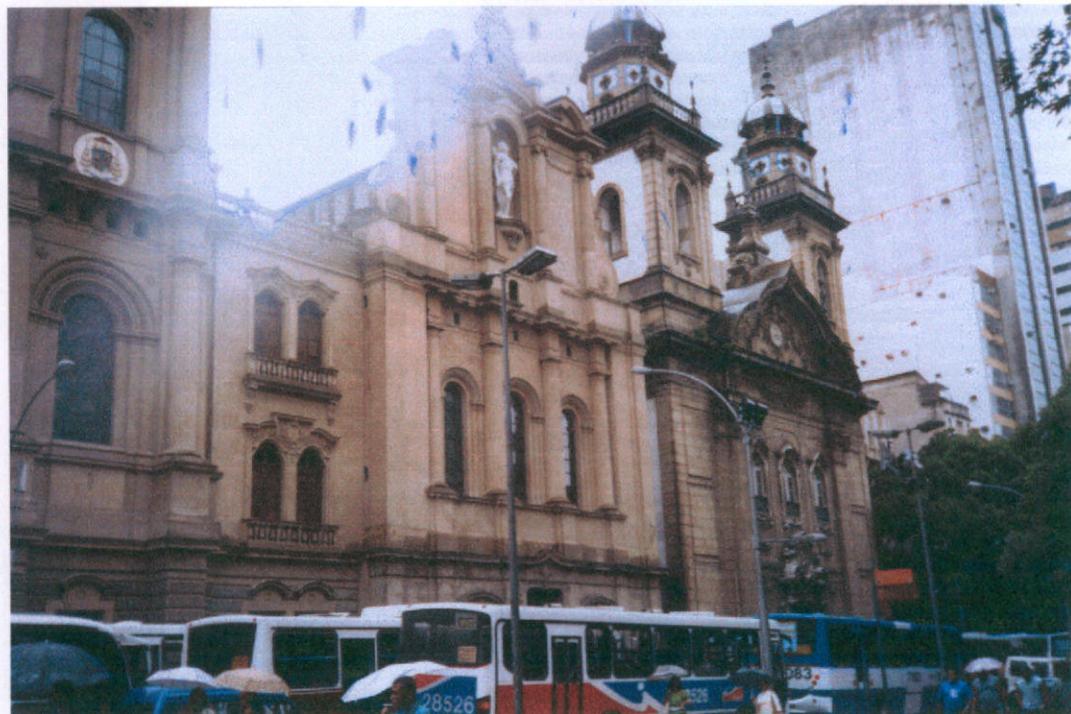


Foto 22: À direita, Vista do plano da Rua 1° de Março. Vista da esquina com a Av. Pres. Vargas



Foto 23: Abaixo, Casario preservado.



Foto 24: Abaixo, Vista da Rua 1° de Março, observada do eixo da Av Presidente Vargas.

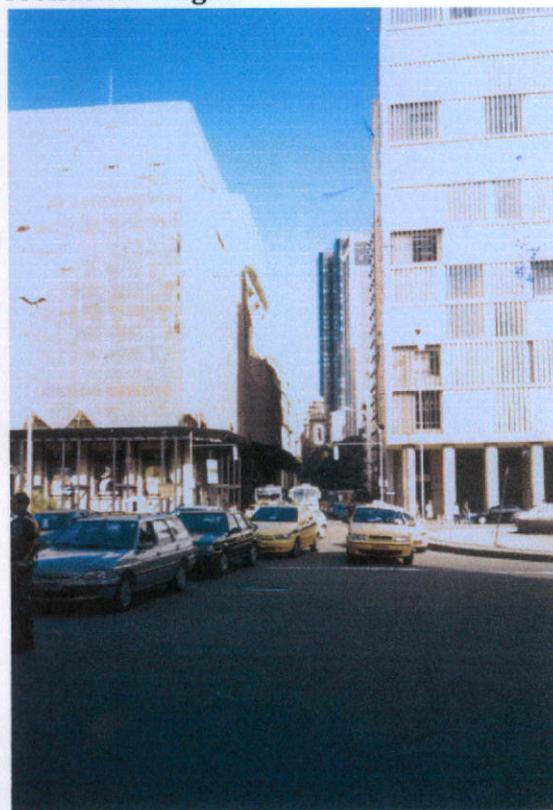


Foto 25: Abaixo, edifícios modernos situados na esquina da Av. Presidente Vargas com a 1° de Março, integram o conjunto do Largo da Candelária.





Foto 26: Acima, Igreja da Candelária. As portas de entrada foram palco de uma das mais famosas chacinas brasileira, a da Candelária.



Foto 27: À direita, vista da parte baixa da rua, direção do Morro de São Bento. À esquerda, vê-se o casario antigo. Uns preservados outros não.



Foto 28: Casario antigo na parte baixa da rua. Um primeiro à esquerda permanece só com a fachada, os outros dois mantêm o uso comercial.

#### **4.2 - A COMPOSIÇÃO DA SOCIEDADE NA CIDADE DE SÃO SEBASTIÃO**

Durante o período colonial, a sociedade estava dividida entre os colonos portugueses, europeus abertos à mestiçagem, os índios nativos, africanos, representando a classe escrava e que assim permaneceriam até as margens do século XX, além de um grande número de mestiços como mulatos e mamelucos que cresciam em população bem como a colônia com o passar dos anos. Estes últimos eram também conhecidos como “homens do lugar” (Lebigre, 2001).

Nas primeiras décadas após o descobrimento, o povoamento aconteceu de forma rala e esporádica, sendo efetuada por plebeus e comuns da sociedade portuguesa através das feitorias. Mais adiante, em meados do século XVI, a metrópole muda de atitude com relação à colônia, executando então um programa de fundação de cidades com a finalidade de se tomar posse efetivamente das novas terras de sua majestade. Era intenção também protegê-las dos olhos gananciosos de outras nações européias como os franceses e holandeses que por aqui estiveram tentando lançar suas mãos sobre a nova terra e, resgatá-las do verdadeiro estado de abandono em que se encontravam.

Neste sentido, o papel do estrangeiro na confecção da sociedade colonial é um fator primordial, podendo ser classificado como o propulsor do desenvolvimento da colônia. Entre seus representantes, destacam-se os engenheiros-militares que por determinação do monarca de Portugal intervinham na cidade, as classes nobres que introduziram valores europeus reunidos nos conceitos renascentistas e absolutistas, além das elites administrativas.

Porém é válido lembrar que, apesar de virem imigrados da Europa, o colono português nem sempre podia ser considerado branco ou europeu. Cada nação européia trazia em sua bagagem uma herança cultural formada por diversos povos que nem sempre eram brancos ou arianos. A metrópole portuguesa era então uma cidade semi-oriental no início do século XVI (Lebigre, 2001), com forte influência árabe, com seu comércio repleto de especiarias como a pimenta da Índia e outros itens como o ouro de Sofala e o marfim da Guiné não obstante, os Mouros de aljuba branca. Estas influências arabescas se refletiram na arquitetura local, podendo ser identificada com facilidade nas construções com janelas cobertas de guadamecins, nos sobrados de gelosias, nas chaminés de mudejâres e, nas fortificações, onde notamos uma vigia, um palanque e uma cisterna além da falta de torres.

Segundo o francês Dabané, que ao estudar a influência árabe na formação do povo brasileiro, relata que no primeiro século da colonização os estrangeiros que por aqui aportaram, eram, sobretudo de origem árabe, da extremadura espanhola, da Andaluzia, do Alentejo e do Algarves. Uma plebe moçárabe de ferreiros, sapateiros, pedreiros e carpinteiros. Eles deixaram na arquitetura colonial seu legado, através da planta, da disposição dos cômodos em alcovas,

na aplicação de alguns elementos arquitetônicos, como os famosos muxarabis e as gelosias sem contar a arquitetura civil, tanto à urbana quanto rural. Estes traços foram tão presentes na confecção da arquitetura local, que até pessoas não especialistas no assunto puderam identificá-las. É o caso de Gilberto Freyre que cita estas características no discurso abaixo *in* Lebigre:

*“Os artífices coloniais a quem deve o Brasil o traçado de suas primeiras habitações, igrejas, fontes e portões de interesse artístico foram homens criados dentro da tradição mourisca.”<sup>1</sup>*

Além das influências de origem árabe e negra na urbanização da colônia, Portugal também trazia junto com os representantes das classes “superiores” os ideais e os valores estéticos renascentistas de forte influência italiana. Podem-se citar os fidalgos (filhos de alguém), vindos para exercerem cargos administrativos, alguns homens das artes, letras e ciências como os médicos, os escrivãos e os engenheiros militares. Estes últimos para executarem principalmente serviços especializados como, o trabalho de defesa da cidade, além dos religiosos, principalmente os jesuítas. A respeito dos clérigos, destaca-se a forte influência da Igreja Católica Romana, ainda com seus tribunais inquisidores. Uma Igreja promotora da Contra-Reforma que impulsionou as artes através de um vasto programa de construção de mosteiros, colégios e igrejas. Desta forma, a ordem dos jesuítas, bem como outras Ordens como a dos Beneditinos, eram um poder a parte na colônia, interferindo diretamente no povoamento, na sociedade, na organização espacial da cidade, assim como na estética dos edifícios. Dentro destas influências que se pode caracterizar como arquitetura sacra, destaca-se a construção dos melhores exemplares da arquitetura barroca brasileira, sobretudo os templos que tiveram seu apogeu ao longo do século XVIII.

Indo mais além, a influência da arquitetura sacra na confecção do tecido urbano colonial é de destacável importância para a compreensão dos arruamentos carioca, num período em que o sentimento religioso era muito forte e condicionava o comportamento da população, podendo mesmo ser entendido como temor a Deus no sentido mais literal. Desta forma, a construção de novos templos fazia com que a cidade crescesse também no sentido da nova edificação religiosa. Era um momento em que a colônia ainda estava sujeita aos rigores dos tribunais inquisidores e as igrejas e capelas se multiplicaram por toda cidade com facilidade. Sobretudo as custeadas por importantes membros da sociedade, incluídos aí, agentes administrativos, políticos, comerciantes e nobres dentre outros. Assim, a todo o momento nascia um templo em devoção a este ou àquele santo, patrocinados por personalidades da sociedade e implantados em diversos pontos da cidade.

---

<sup>1</sup> Freyre, Gilberto *in* por Anna Maria Soares Lebigre: O Papel do Estrangeiro na Formação e Transformação da Área Central e Peri-Central do Rio de Janeiro. Pág. 06.

Pontos estes que nem sempre estavam inseridos no perímetro já urbanizado do município.

Com isto, estes cidadãos, além de ficarem em dia com suas obrigações para com Deus, também afirmavam sua imponência, colocando-se em evidência no ambiente social. A partir destas construções novas, não raramente fora do perímetro urbano, vinham a reboque novas ruas que se consolidavam sobre uma trilha ou um caminho primitivo e, a partir de então, novas casas e estabelecimentos comerciais as margens do alinhamento, não obstante um novo largo em frete à igreja que surgia. Diante disto, pode-se afirmar que as construções eclesiásticas, que derivavam do forte sentimento religiosos da população, ajudavam em grande parte a condicionar e a balizar o desenvolvimento urbano. Isto não era um fator exclusivo da colônia portuguesa, sendo que também é notório por toda a Europa desde tempos remotos. É o que aconteceu com Roma durante o pontificado de Sisto V, como descrito no capítulo V, em que fica clara a implantação de ruas para servir, acima de tudo, à peregrinação dos fiéis em dias de louvor a algum santo ou a alguma data católica.

Alongando um pouco, merecem algumas linhas as procissões religiosas realizadas normalmente à noite, sob as luzes das velas dos fiéis, com um ar fúnebre, exalando por todo o caminho o odor dos incensos, ao som das matracas e do caminhar lento e arrastado dos participantes no intuito de demonstrar a interação entre o urbano, a religião e a sociedade. Este era um espetáculo em que as velhas ruas sem calçamento e iluminadas por fracos lampiões a consumir o óleo de baleia e instalados nas fachadas das casas, caracterizavam o ambiente urbano que definitivamente contribuía de forma muito conveniente para reforçar o louvor face ao temor que população despendia em relação à ira do senhor.

Bem como as procissões, os cortejos fúnebres de pessoas influentes eram também eventos sociais, não só pela importância do morto, como também pela abertura do testamento deixado. Desta forma, a implantação dos cemitérios na cidade era como que um balizador da evolução do tecido urbano. Em princípio, a cidade dos mortos era instalada em anexo às igrejas e mais adiante fora cidade. Porém, com o crescimento da mancha urbana, elas foram incorporadas novamente ao tecido urbano em expansão e passando a dividir o espaço com ruas e construções do entorno, ainda que fossem previamente cercados por muros.

Com isto, percebe-se o papel do meio urbano como pano de fundo para os interesses eclesiásticos, funcionando como cenário para os mitos e ritos de uma época, em que pouco se sabia sobre as verdadeiras intenções daqueles que deveriam gerenciar os interesses celestiais no plano terreno. Atualmente, pode-se perceber a força deste sentimento religioso aliado à forma urbana, constituindo uma mistura de sentimento e espacialidade no contexto citadino,

sobretudo durante as festas religiosas. Especialmente durante a semana santa em cidades mineiras como Ouro Preto, Mariana, Caeté, Cerro e outras. Estas cidades ainda mantêm conservadas e até mesmo intactas, grande parte dos acervos coloniais nos centros históricos, propiciando uma breve viagem ao tempo colonial durante as realizações destas festividades, quando fica notória a força do sentimento religioso, trabalhando em conjunto com o cenário urbano. Ambos atuando como agente reforçador do sentimento social.

E ainda hoje há aqueles que cantam por ai:

*“Olha lá vai passando a procissão. Se arrastando que nem cobra pelo chão.”*<sup>2</sup>

Desta forma, a colônia, seja no período colonial ou imperial, possuía uma eclética sociedade, representada por imigrantes europeus, dentre estes os fidalgos e os escolásticos, os negros africanos e os índios nativos da terra, além daqueles que resultariam da mistura destas raças. Tentar entender sobre a forma como estas populações desenvolveram, construíram, transformaram e consolidaram a sociedade colonial e imperial, antes e a partir do aporte da Corte de Dom João VI em 1808 é também entender como as ruas evoluíram ao longo do tempo, incorporando novos e tão diversos conceitos sociais e traduzindo-os na construção do ambiente urbano. Vale lembrara ainda que os filhos destas populações coloniais seriam, mais a frente, os responsáveis pelo processo de modernização e transformação urbana que assolou o Rio de Janeiro logo após o início do século XX. Processo este, que conferiu a cidade uma imagem nunca imaginada anteriormente.

---

<sup>2</sup> Gilberto Gil: Procissão. In Louvação. 1964.

### 4.3 - CONCLUSÃO

A conclusão a que se chega sobre a existência da rua 1º de Março não é das mais complexas. Partindo da primitiva trilha que ligava o Morro do Castelo ao de São Bento pode-se dizer que ela é uma via incrivelmente persistente e que apesar dos quase cinco séculos de existência sua permanência no contexto urbano carioca foi, é, e provavelmente será por muito tempo altamente relevante. Contudo o processo de transformação pelo qual a 1º de Março foi submetido ao longo dos tempos, infelizmente não foi em sentido evolucionista por todo o tempo, mas, retrocedente a partir de determinado momento.

Enquanto trilha primitiva, o estreito Caminho Manoel de Brito desempenhou com facilidade sua função principal: promover a ligação entre os morros já referidos. Com o passar do tempo e, com o crescimento da cidade, suas margens foram sendo ocupadas paulatinamente por construções destinadas essencialmente a habitação, a moradia e a um tímido comércio. Não há muito, o que se alongar sobre a via em questão neste período. Ela limitava-se a dar acesso à praia da cidade e a permitir os fluxos de pessoas a pé, com carroças de carga e a montar ou conduzir animais entre os morros. Entretanto, o dado mais relevante neste momento é que perpendicularmente a 1º de Março nasceram novas e importantes ruas que balizaram o crescimento na direção oeste, rumo ao interior. Estas novas ruas, então secundárias, direcionaram a expansão da cidade rumo às terras ainda embrejadas que logo seriam aterradas e passariam a dar suporte à cidade em desenvolvimento, consolidando a vertente de crescimento. Desta forma, o estreito caminho que figurava até então no contexto da cidade como apenas um caminho, cuja função e importância ainda era pequena e limitada a dar acesso e passagem a alguns poucos fluxos e lugares, foi o ponto de partida para a colonização das regiões mais interioranas, desembocando na ampliação do perímetro construído da cidade e na colonização de novas áreas rurais e agrárias do município.

Após meados do século XVIII, o Rio de Janeiro entra em franca expansão e a região da 1º de Março já despontava como a principal centralidade urbana. Uma via que já apresentava dimensões razoáveis, indo de mediana a estreitas, consubstanciando irregularidades nas dimensões transversais. Detalhe que ela ainda apresenta nos dias atuais. Contudo, a cidade evoluía e na 1º de Março já se encontravam instalados os edifícios políticos, administrativos e burocráticos mais importantes, comércios variados, sobrados com maiores ou menores graus de sofisticação e profissionais liberais além de outros usos e funções, como por exemplo, os primeiros estacionamentos para animais e carroças do centro, sempre implantados no primeiro pavimento de muitos sobrados. Um anúncio dos usos e funções que viriam a se estabelecer na rua nos períodos seguintes. Desta forma, a rua que já apresentava dimensões medianas, despontara como a principal da cidade e tornara-se o local onde as questões morfológicas, sociais, econômicas e políticas da colônia estavam claras, virou o

século XIX, figurando como um dos mais importantes palcos onde as principais transformações ocorridas no Brasil eram evidentes.

Com o aporte e o estabelecimento da Corte Portuguesa no Rio de Janeiro em 1808, o ritmo destas transformações se intensificou e se fortaleceu nos anos seguintes, sendo o plano da 1º de Março o local onde estas transformações estavam gritantes. Neste momento, o traçado da rua estava totalmente definido. Um traçado em que as dimensões transversais variavam de média a estreita ao longo da sua linearidade. Estas diferenças de medidas ainda podem ser observadas atualmente, uma vez que o plano atual da rua é basicamente o mesmo que foi definido ainda no século XVIII, permaneceu no XIX e XX e iniciou o XXI. Muita coisa modificou-se, a arquitetura, a sociedade, os usos, funções e destinos, mas, o alinhamento do plano manteve-se, sendo contemplado apenas por transformações sutis. Foram construídos passeios e calçadas, pavimentou-se o piso com asfalto, plantaram-se árvores e humanizaram-se o Largo do Paço, mas na essência, o plano físico permaneceu quase intacto.

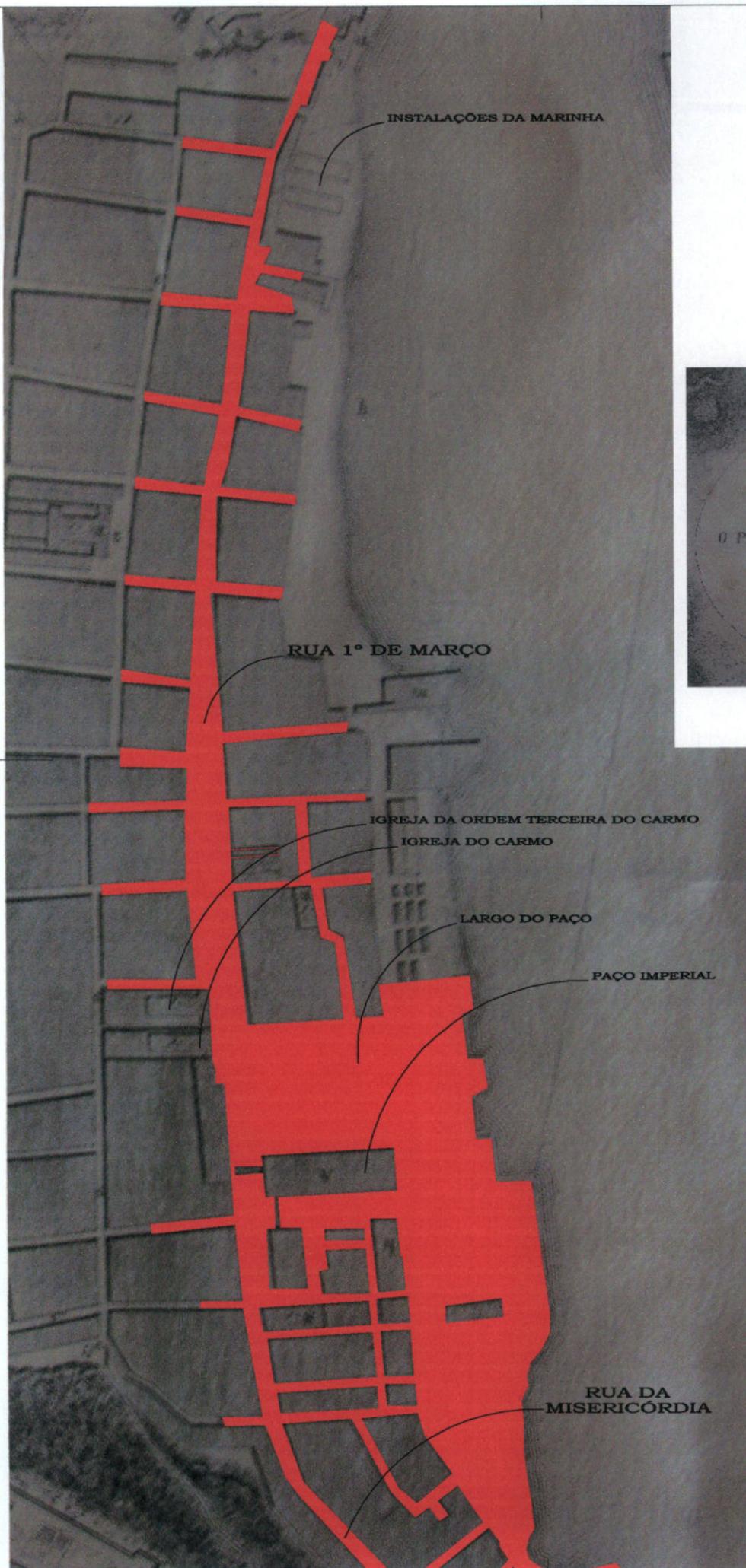
Contudo, o que se apura hoje, principalmente ao se observar a 1º de Março do passado e do presente, considerando o seu exuberante passivo histórico e o seu funcional presente é que: os acontecimentos que se efetivaram ali em função do processo de transformação da cidade estabeleceram um movimento evolutivo até determinado momento, mais especificamente até a cidade ser balançada pelo movimento moderno iniciado nas primeiras décadas do novecentos e que, a partir daí desencadearam um processo de transformações que se intensificou brutalmente a partir de meados do mesmo século. Este processo deu origem, principalmente a partir da década de setenta num ambiente extremamente conturbado, saturado, congestionado, poluído, enfim, num ambiente confuso que está a perecer desde então.

Desta forma, conclui-se que a 1º de Março, uma das mais belas e importantes ruas da cidade de São Sebastião, foi palco de dois processos de transformação em sentidos inversos. Um primeiro em que a rua assim como a cidade em si evoluiu de maneira positiva ao longo de aproximadamente quatrocentos anos, apesar dos problemas sanitários e de saúde característicos dos séculos XVII, XVIII e XIX. Um momento em que ruas foram abertas, a população cresceu, os valores sociais e culturais se fortaleceram, se consolidaram e a cidade expandiu em todas as frentes, tanto morfológica quanto socialmente. E um segundo momento em que a rua assim como a cidade se transformou de forma negativa, apesar das positivas manifestações culturais da última década do século XX que se proliferaram no plano em questão. Assim, o balanço deste período, um período de aproximadamente setenta anos, em que a poluição, o congestionamento, humano e automotivo, a reprodução indiscriminada do solo urbano e o desrespeito aos ícones do passado dentre outras posturas negativas deram origem a uma nova rua. Uma nova rua que assumiu o papel de mais uma na peça em que os atores são todos

coadjuvantes, os diretores prezam-se pela ausência e negligência e a platéia apesar não querer pagar o bilhete de entrada ainda é a manifestação mais democrática e feliz num teatro carente de novas luzes, iniciativas e autores.

**5 - INTERPRETAÇÃO FUNCIONAL E MORFOLÓGICA DA RUA 1º  
DE MARÇO: PRANCHAS.**





SELO DA PRANCHA ORIGINAL



**RUA 1º DE MARÇO  
PLANO DA RUA EM 1812**

ESCALA APROXIMADA: 1:4000 - BASE: PLANTA DA CIDADE DE SÃO SEBASTIÃO DO RIO DE JANEIRO, 1812, BIBLIOTECA NACIONAL/RJ

ILHA DAS COBRAS

INSTALAÇÕES DA MARINHA

CAIS DOS MINEIROS



### RUA 1º DE MARÇO PLANO DA RUA EM 1865

ESCALA APROXIMADA: 1:4000 - BASE: PLANTA ARQUITETURAL  
DO RIO DE JANEIRO, 1865, BIBLIOTECA NACIONAL/RJ

RUA 1º DE MARÇO

IGREJA DA ORDEM TERCEIRA DO CARMO

IGREJA DO CARMO

LARGO DO PAÇO

PAÇO IMPERIAL

RUA DA MISERICÓRDIA



ESCALA GRÁFICA

**RUA 1º DE MARÇO  
PLANO DA RUA EM 1953**

ESCALA 1:4000 - PONTE: PLANTA CADASTRAL  
"ESAG", EMPRESA DE SANEAMENTO DA GUANABARA, 1953



**OS DOIS LADOS DA MESMA MOEDA:**

PARA ESTUDARMOS OS DOIS LADOS DA RUA RECORREMOS A UMA FÓRMULA SIMPLES E POPULAR DE ABORDAGEM DAS CONSTRUÇÕES LINDEIRAS. APOIANDO-SE NA SIMPLES DETERMINAÇÃO DO LADO PAR E DO LADO ÍMPAR DA RUA FORAM PRODUZIDAS SEÇÕES LONGITUDINAIS DA 1º DE MARÇO. ESTA É UMA SOLUÇÃO SIMPLES PARA DETERMINAR QUAL É "ESTE" E QUAL É "AQUELE" LADO DA RUA. NOS DESENHOS ABAIXO DEMONSTRAMOS O QUE É, E O QUE ACONTECE NO LADO ÍMPAR DA 1º DE MARÇO. PLANO VERTICAL VOLTADO PARA O MAR.

A PRIMEIRA SEÇÃO ABAIXO REPRESENTA A SILHUETA ÍMPAR DA RUA, COM SUAS CONSTRUÇÕES LINDEIRAS E RESPECTIVAS ELEVAÇÕES DEVIDAMENTE QUALIFICADAS. NA SEÇÃO MAIS ABAIXO FOI REALIZADO UM ESTUDO FOTOGRÁFICO DAS CONSTRUÇÕES LINDEIRAS COM A INSERÇÃO DAS IMAGENS NA SEÇÃO LONGITUDINAL.

A SEÇÃO TENTA DEMONSTRAR COMO OS ARTEFATOS ARQUITETÔNICOS EXISTEM SUCESSIVAMENTE NO PLANO DA RUA, INSERINDO AS FOTOGRAFIAS NOS SEUS RESPECTIVOS LUGARES.

**LEGENDA:**

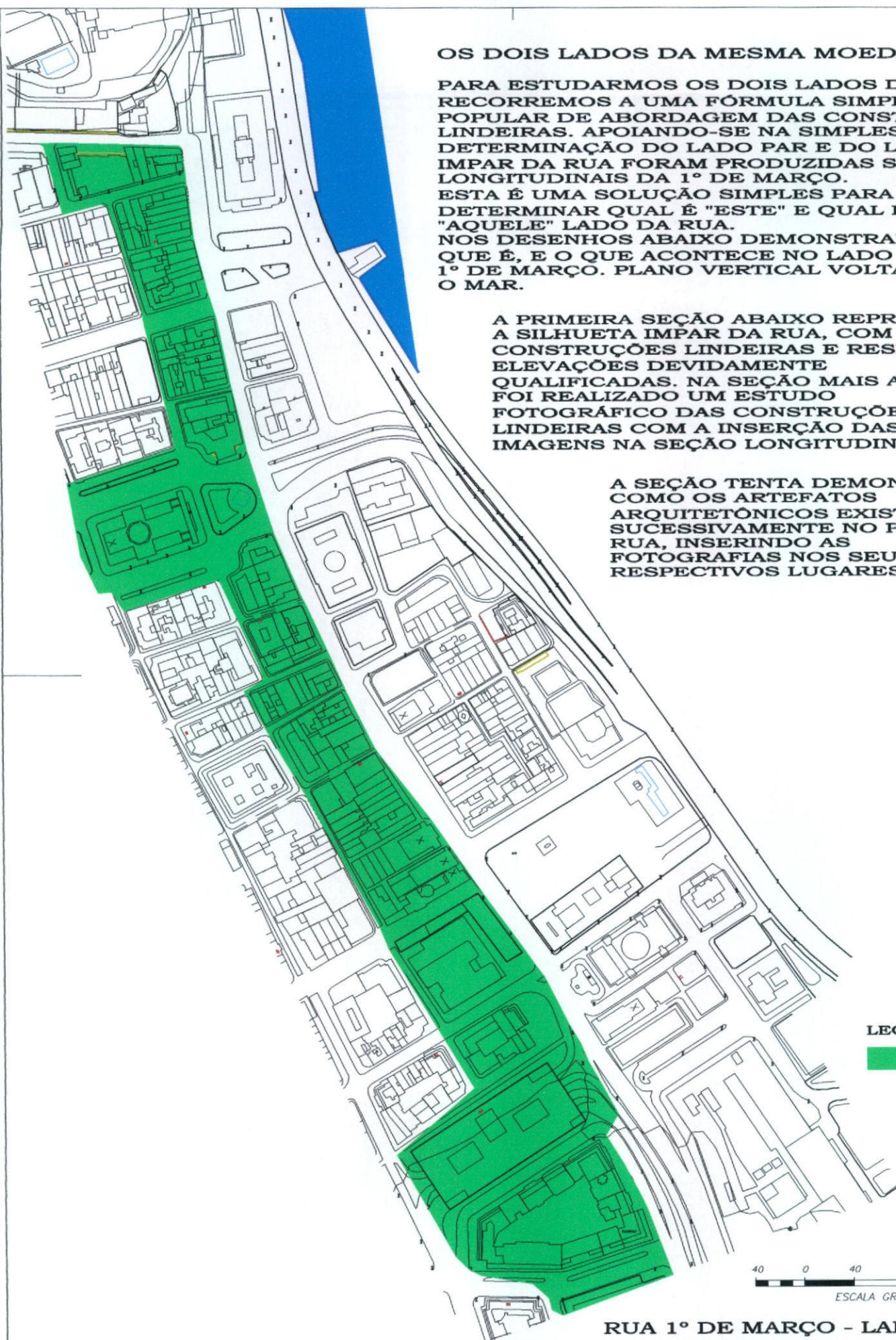
 LADO ÍMPAR

40 0 40 80 120 160(m)

ESCALA GRÁFICA

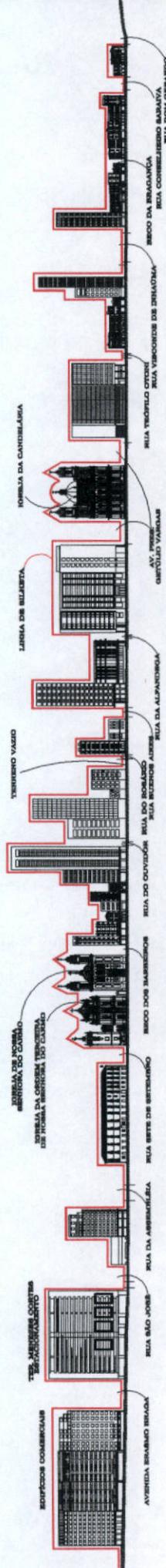
**RUA 1º DE MARÇO - LADO ÍMPAR**

ESCALA 1:4000

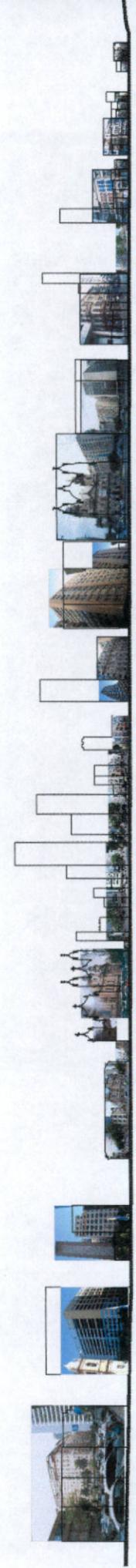




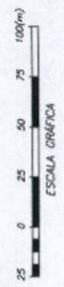
# FACHADAS DO LADO IMPAR:



RUA 1º DE MARÇO - FACHADAS COM SILHUETA DO LADO IMPAR DA RUA  
 ESCALA 1:2500 - FONTE: PLANTA CADASTRAL DA PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, PLAN. SMO. 2000/2001



RUA 1º DE MARÇO - ESTUDO FOTOGRÁFICO COM A SILHUETA DAS EDIFICAÇÕES  
 ESCALA 1:2500 - FONTE: PLANTA CADASTRAL DA PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, PLAN. SMO. 2000/2001







## O LADO PAR DA RUA 1° DE MARÇO:

NESTA PRANCHA APRESENTAMOS AS SEÇÕES REFERENTES AO LADO PAR DA RUA 1° DE MARÇO. A PRIMEIRA SEÇÃO REPRESENTA A SILHUETA COM SUAS CONSTRUÇÕES LINDEIRAS DEVIDAMENTE QUALIFICADAS. NA SEÇÃO MAIS ABAIXO DA PRANCHA FOI CONSTRUÍDO A ANÁLISE FOTOGRAFICA DOS ARTEFATOS ARQUITETÔNICOS DA RUA E SUAS RESPECTIVAS ASSOCIAÇÕES AS SILHUETAS DAS EDIFICAÇÕES. NA PLANTA AO LADO DEFINIMOS A EXTENSÃO DO LADO PAR, COM SUAS QUADRAS E SEUS LIMITES.

UMA SITUAÇÃO INTERESSANTE NO LADO PAR DA RUA SÃO AS QUADRAS COMPREENDIDAS ENTRE A PRAÇA XV DE NOVEMBRO E A AVENIDA PRESIDENTE VARGAS. ESTAS QUADRAS ESTÃO LIMITADAS PELA PRAÇA XV EM UMA EXTREMIDADE, UM ESPAÇO COM AMPLITUDE QUE ISOLA A ÁREA DO TECIDO URBANO MAIS HOMOGÊNEO E PELA AV. PRES. GETULIO VARGAS NA OUTRA EXTREMIDADE, ESTA UMA VIA LARGA DE TRÂNSITO RÁPIDO QUE ISOLA A ÁREA DO TECIDO ADJACENTE. NAS LATERAIS, POR UM LADO PELA AV. PERIMETRAL, UMA VIA LARGA ELEVADA QUE NÃO DÁ ACESSO AO LOCAL E AINDA CONFINA OS ESPAÇOS QUE ESTÃO ABAIXO DO SEU PLANO E POR OUTRO PELA RUA 1° DE MARÇO A ESQUERDA QUE SEGREGA DEFINITIVAMENTE A ÁREA DO RESTO DO TECIDO URBANO.

DESTA FORMA A ÁREA ACIMA DESCRITA APARECE COMO UM "GOMO" DISSOCIADO DO TODO. ESTA SITUAÇÃO FICA CLARA QUANDO DESCEMOS TODA A RUA DO OUVIDOR E DO ROSÁRIO E CRUZAMOS A PRIMEIRO DE MARÇO. APÓS ESTA, O AMBIENTE É OUTRO, COM MENOS PESSOAS E MENOS CONTUBARDA. COM MAIOR INSIDÊNCIA SOLAR, LOGO MENOS CONFINADA. ESTE ESPAÇO ATUALMENTE VEM SENDO VALORIZADO POR INICIATIVAS COMERCIAIS UMA VEZ QUE LIVRARIA E RESTAURANTES ADAPTADOS EM VELHOS E REFORMADOS SOBRADOS CONFEREM AO LOCAL UM AMBIENTE MAIS AGRADÁVEL.

É SEM DÚVIDA UMA ÁREA ONDE UM PROJETO URBANO DE REQUALIFICAÇÃO ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA COM INCENTIVO AS ATIVIDADES TURÍSTICAS E COMERCIAIS E QUE TIRASSE PARTIDO DESTE BREVE ISOLAMENTO FÍSICO CONSOLIDARIA UM ESPAÇO DE CONVERGÊNCIA DE PESSOAS PRINCIPALMENTE A NOITE. ALGO COMO O PELOURINHO EM SALVADOR E REGIÃO DA LAPA NO MESMO RIO DE JANEIRO.

### LEGENDA:

 LADO PAR



ESCALA GRÁFICA

RUA 1° DE MARÇO - LADO PAR

ESCALA 1:4000

**MORRO DE SÃO BENTO:**  
O MORRO DE SÃO BENTO EXERCE UM EFEITO ENCLAUSURANTE SOBRE A RUA 1º DE MARÇO.  
A RUA FORA CONSTRUÍDA PRIMITIVAMENTE PARA LIGAR OS MORROS DO CASTELO E DE SÃO BENTO. HOJE ELA LIGA A ESPLANADA DO CASTELO, UMA REGIÃO PLANEJADA AO LONGO DE SÉCULOS E EXECUTADA DURANTE O XX AO MESMO MORRO DE SÃO BENTO. EXISTE UM DUALISMO NA QUESTÃO, VELHO-VELHO, NOVO-VELHO. NOVO-NOVO? QUEM SABE!? COMO LIMITE PODE SER DESCRITO COMO O PONTO FINAL DA RUA. DALÍ, OS FLUXOS APENAS SE ESCOAM PELA RUA DOUTOR GERARDO. UM CANAL DE FUGA ESTREITO E MAL APROVEITADO



**VISADA V1:**  
VISTA INFERIOR DA AVENIDA PERIMETRAL. AO FUNDO EDIFÍCIO DO TRIBUNAL MARÍTIMO. O VIADUTO PRIVOU O OBSERVADO LOCALIZADO NO MAR DA VISÃO DO "SKY LINE" DA CIDADE ASSIM COMO DA VISÃO DA BAIJA DE GUANABARA QUANDO O OBSERVADOR ESTÁ EM TERRA.

**MAR:**  
O MAR REPRESENTA O UM DOS LIMITES MAIS PRIMITIVOS DO SÍTIO CARIÓICA. COM AS TRANSFORMAÇÕES NA ORLA AO LONGO DO TEMPO, O MAR SE DISTANCIOU DA RUA 1º DE MARÇO. CONTUDO, A SUA PRESENÇA AINDA É MARCANTE NO LOCAL. A INFLUÊNCIA DIMINUIU MAIS NÃO DEIXOU DE EXISTIR.

**AVENIDA PERIMETRAL**  
AVENIDA PERIMETRAL. COM O AVANÇO DA CIDADE SOBRE O MAR, SOLIDIFICANDO A SUPERFÍCIE ARENOSA QUE ANTES ATUAVA COMO LIMIAR ENTRE A TERRA E O MAR, A 1º DE MARÇO TEVE SEU LIMITE PRIMITIVO TRANSFORMADO. A AVENIDA PERIMETRAL ESTABELECEU UM NOVO LIMITE A 1º DE MARÇO, DEMARCANDO UMA CERCA ENCLAUSURANTE NÃO SÓ A 1º DE MARÇO, MAS TAMBÉM A PARTE MAIS ANTIGA DO RIO DE JANEIRO

**ESTRANGULAMENTO DA CONEXÃO**  
ENTRE A 1º DE MARÇO E A AVENIDA PRESIDENTE ANTÔNIO CARLOS: ESTE ESTRANGULAMENTO É FUNÇÃO DE UMA SÉRIE DE EVENTOS AO LONGO DOS TEMPOS. A MEDIDA QUE O TECIDO VIÁRIO DA CIDADE EVOLUIU ESTE PEQUENO TRECHO FOI SE TRANSFORMANDO ATÉ PROMOVER EFETIVAMENTE A LIGAÇÃO ENTRE A NOVA E PRINCIPAL VIA DA ESPLANADA DO CASTELO E JÁ SECULAR RUA PRIMEIRO DE MARÇO. ESTÁ EVOLUÇÃO PODE SER CONFERIDA NOS MAPAS DE EVOLUÇÃO HISTÓRICA DAS RUA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. DESENHOS INTEGRANTE DO CAPÍTULO VII DA DISSERTAÇÃO.

**A CIDADE:**  
NO INÍCIO, SEGUIR NA DIREÇÃO A OESTE DA RUA 1º DE MARÇO ERA COMPLICADO E PENOSO. ANTERIORMENTE OS BREJOS, LAMASSAIS E LAGOAS QUE CARACTERIZAVAM O AMBIENTE COMO AGRESSIVO E INÓSPITO ANUNCIAVAM O CAMINHAR DIFÍCIL DA COLONIZAÇÃO. DOMADO O SÍTIO, A VEGETAÇÃO, AS ÁGUAS E OS PANTANOS A CIDADE EVOLUIU E SE TRANSFORMOU EM UMA METROPOLE DE CIMENTO E PESSOAS. ANTES OU AGORA, O AQUI E O ALÍ TEMPORAL. A DIREÇÃO A OESTE DO CENTRO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO CONTINUA SENDO UM LIMITE. UM LIMITE QUE SE TRANSFORMOU FÍSICAMENTE, MAS QUE SERÁ SEMPRE UM DOS LIMITES URBANO.

**LIMITES**  
ESCALA 1:4000



## O PAVIMENTO: PLANO DA RUA VIAS DE TRÁFEGO E CALÇADAS

SE PODEMOS DEFINIR O ESPAÇO DA RUA COMO O CONJUNTO FORMADO POR TUDO AQUILO QUE NÃO É CONSTRUÇÃO, EDIFICAÇÃO OU ESPAÇO ENCERRADO POR PAREDES, PODEMOS ENTÃO DEFENDER QUE A RUA PODE SER DISSECADA EM RUA PARA AUTOMÓVEIS E RUA PARA PESSOAS. NO PASSADO AS RUAS DE UM AMBIENTE FORMADO POR UMA ASSOCIAÇÃO DE PESSOAS DESTINAVAM-SE APENAS AS PESSOAS E ALGUNS ANIMAIS. COM A EVOLUÇÃO DESTAS ASSOCIAÇÕES ELAS PASSARAM SER DIVIDIDAS POR PESSOAS E

RODAS, MAS TAMBÉM UM MOTOR A EXPLOSÃO. E QUE EXPLOSÃO ESTES ARTEFATOS METÁLICOS GERARÃO NO AMBIENTE URBANO.

SOMARAM-SE AOS HOMENS NAS RUAS OS ANIMAIS E VEÍCULOS DE TRACÇÃO ANIMAL. ATUALMENTE OS ANIMAIS E OS VEÍCULO QUE DELES NECESSITAVAM SÃO MUITO RAROS. OS HOMENS HOJE DIVIDEM AS RUAS COM CARROÇAS QUE GANHARAM NÃO SÓ

A PLANTA A ESQUERDA PRETENDE DEMOSNTRAR O PLANO DA RUA 1º DE MARÇO. EM UMA MESMA MANCHA A RUA DOS PEDESTRE E A RUA DO AUTOMÓVEIS.

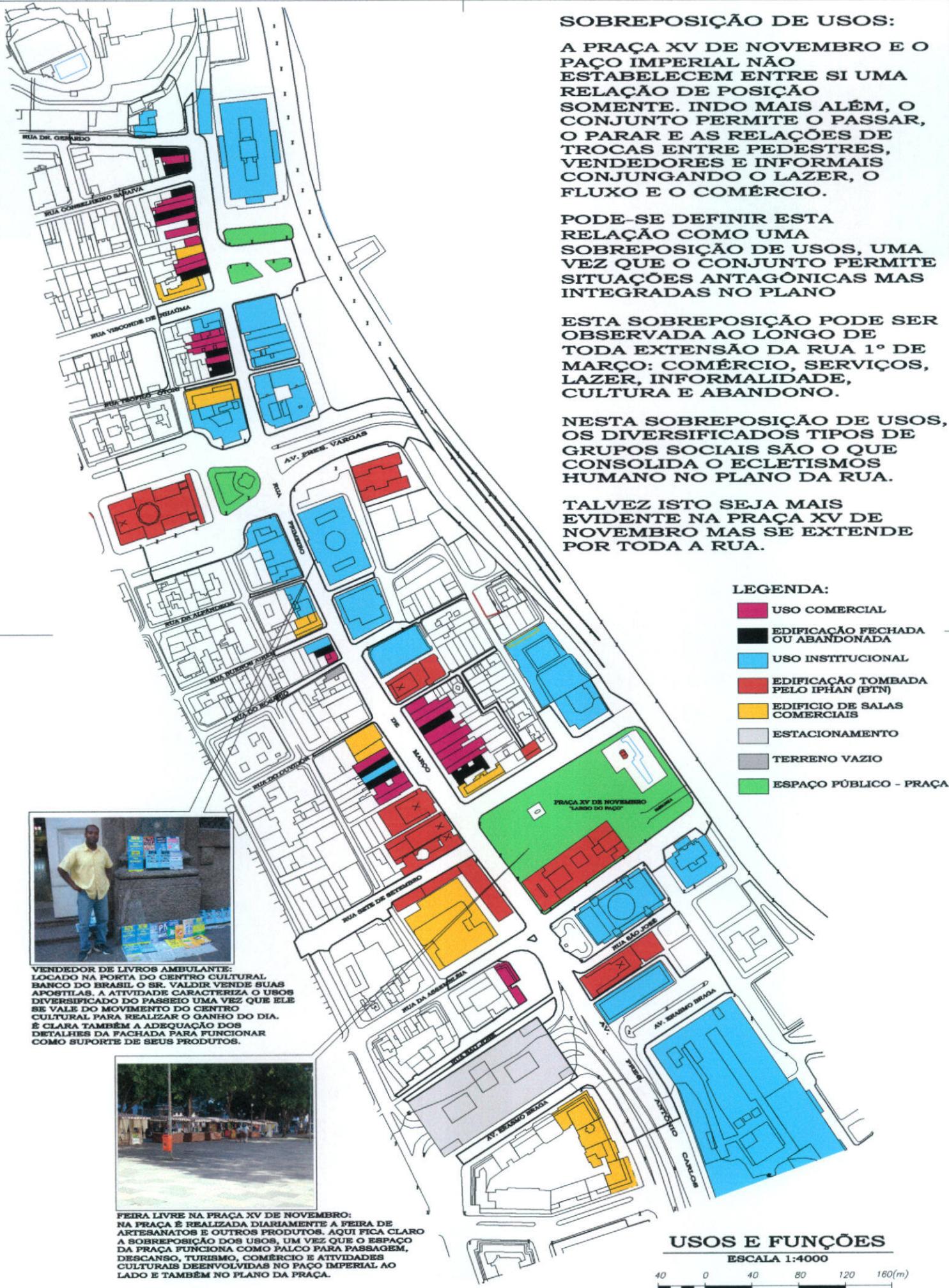
NAS PLANTAS A DIRETA, A PRIMEIRA APRESENTA AS CALÇADAS ISOLADAS E A SEGUNDA A PISTA DE TRÁFEGO, COM SUAS RESPECTIVAS TEXTURAS DIFERENCIADAS



40 0 40 80 120 160(m)  
ESCALA GRÁFICA

REDE DE RUAS - ESPAÇOS PÚBLICOS

ESCALA 1:4000



**SOBREPOSIÇÃO DE USOS:**  
 A PRAÇA XV DE NOVEMBRO E O PAÇO IMPERIAL NÃO ESTABELECEM ENTRE SI UMA RELAÇÃO DE POSIÇÃO SOMENTE. INDO MAIS ALÉM, O CONJUNTO PERMITE O PASSAR, O PARAR E AS RELAÇÕES DE TROCAS ENTRE PEDESTRES, VENDEDORES E INFORMAIS CONJUNGANDO O LAZER, O FLUXO E O COMÉRCIO.

PODE-SE DEFINIR ESTA RELAÇÃO COMO UMA SOBREPOSIÇÃO DE USOS, UMA VEZ QUE O CONJUNTO PERMITE SITUAÇÕES ANTAGÔNICAS MAS INTEGRADAS NO PLANO

ESTA SOBREPOSIÇÃO PODE SER OBSERVADA AO LONGO DE TODA EXTENSÃO DA RUA 1º DE MARÇO: COMÉRCIO, SERVIÇOS, LAZER, INFORMALIDADE, CULTURA E ABANDONO.

NESTA SOBREPOSIÇÃO DE USOS, OS DIVERSIFICADOS TIPOS DE GRUPOS SOCIAIS SÃO O QUE CONSOLIDA O ECLETISMOS HUMANO NO PLANO DA RUA.

TALVEZ ISTO SEJA MAIS EVIDENTE NA PRAÇA XV DE NOVEMBRO MAS SE EXTENDE POR TODA A RUA.

- LEGENDA:**
- USO COMERCIAL
  - EDIFICAÇÃO FECHADA OU ABANDONADA
  - USO INSTITUCIONAL
  - EDIFICAÇÃO TOMBADA PELO IPHAN (BTN)
  - EDIFÍCIO DE SALAS COMERCIAIS
  - ESTACIONAMENTO
  - TERRENO VAZIO
  - ESPAÇO PÚBLICO - PRAÇA



**VENDEDOR DE LIVROS AMBULANTE:** LOCADO NA PORTA DO CENTRO CULTURAL BANCO DO BRASIL O SR. VALDIR VENDE SUAS APOSTILAS. A ATIVIDADE CARACTERIZA O USOS DIVERSIFICADO DO PASSEIO UMA VEZ QUE ELE SE VALE DO MOVIMENTO DO CENTRO CULTURAL PARA REALIZAR O GANHO DO DIA. É CLARA TAMBÉM A ADEQUAÇÃO DOS DETALHES DA FACHADA PARA FUNCIONAR COMO SUPORTE DE SEUS PRODUTOS.



**FEIRA LIVRE NA PRAÇA XV DE NOVEMBRO:** NA PRAÇA É REALIZADA DIARIAMENTE A FEIRA DE ARTESANATOS E OUTROS PRODUTOS. AQUI FICA CLARO A SOBREPOSIÇÃO DOS USOS, UM VEZ QUE O ESPAÇO DA PRAÇA FUNCIONA COMO PALCO PARA PASSAGEM, DESCANSO, TURISMO, COMÉRCIO E ATIVIDADES CULTURAIS DESENVOLVIDAS NO PAÇO IMPERIAL AO LADO E TAMBÉM NO PLANO DA PRAÇA.

**USOS E FUNÇÕES**

ESCALA 1:4000



ESCALA GRÁFICA





**LEGENDA:**

- CASARIO DO SÉCULO XIX
- EDIFICAÇÃO COM ARQUITETURA COMERCIAL
- EDIFICAÇÃO COM ARQUITETURA DO SÉCULO XX
- MONUMENTOS
- MARCOS

**PAÇO IMPERIAL: FOTOS ABAIXO.**  
 IMPLANTADO NUM DOS VÉRTICES DA PRAÇA XV DE NOVEMBRO, A CONSTRUÇÃO DE ESTILO COLONIAL AINDA PRESERVA A MEMÓRIA DO SÉCULO XVIII FUNCIONANDO ATUALMENTE COMO CENTRO CULTURAL.  
 FUNDADO PARA SER A RESIDÊNCIA DOS GOVERNADORES DA CAPTÂNIA DO RIO DE JANEIRO, FOI SUCESSIVAMENTE CASA DE DESPACHOS, RESIDÊNCIA DO VICE-REI DO BRASIL, DO REI DE PORTUGAL QUANDO INSTALADO POR AQUI E DOS IMPERADORES DO BRASIL DURANTE O SÉCULO XIX.  
 SUA IMPLANTAÇÃO FIGURA COMO UMA ILHA LATERAL COMPOSTO DE FORMA HARMÔNICA E OPORTUNA O CONTEXTO DA PRAÇA XV DE NOVEMBRO, UMA VEZ QUE POR ESTAR LOCALIZADO EM UM DOS CANTO PERMITE QUE O PLANO DA PRAÇA ESTEJA LIVRE PARA AS DIFERENTES MANIFESTAÇÕES E OUTRAS FORMAS DE CONVÍVIO SOCIAL E URBANO.  
 A EDIFICAÇÃO QUE FUNCIONOU COMO PALCO SEDE DA MONARQUIA HOJE ABRIGA UM EXCELENTE CENTRO CULTURAL QUE EXPOE A HISTÓRIA DA CONSTRUÇÃO, DO BRASIL E AINDA PERMITE USOS VARIADOS NOS ESPAÇOS DESTINADOS A BIBLIOTECA, LIVRARIA E EXPOSIÇÕES ALÉM DOS SEMPRE REQUISITADOS CAFÉS.



**PALÁCIO TIRADENTES: FOTO A ESQUERDA.**  
 O PALÁCIO ABRIGA ATUALMENTE A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO RIO DE JANEIRO MAS FOI SEDE DO CONGRESSO NACIONAL ENTRE 1926 E 1960. UM MARCO ECLÉTICO CARACTERIZADO PELA GRANDES ESCADARIAS DE ENTRADA, PELAS COLUNAS DE INFLUÊNCIA GREGA DA FACHADA, PELAS ESTÁTUAS SITUADAS ACIMA DA FACHADA E SOBRETUDO PELA GRANDE CÚPULA QUE COROA A O MILO SUPERIOR DA CONSTRUÇÃO.  
 O EDIFÍCIO FOI CONSTRUÍDO SOBRE O TERRENO DA ANTIGA CADEIA VELHA QUE ECARCIEROU PRESOS ILUSTRES DO PERÍODO COLONIAL, ENTRE ELLES O TIRADENTE QUE DALI SAIU PARA A FORÇA.  
 JÁ NO SÉC. XX, DURANTE O ESTADO NOVO FUNCIONOU COMO DEPARTAMENTO DE IMPRENSA E PROPAGANDA.



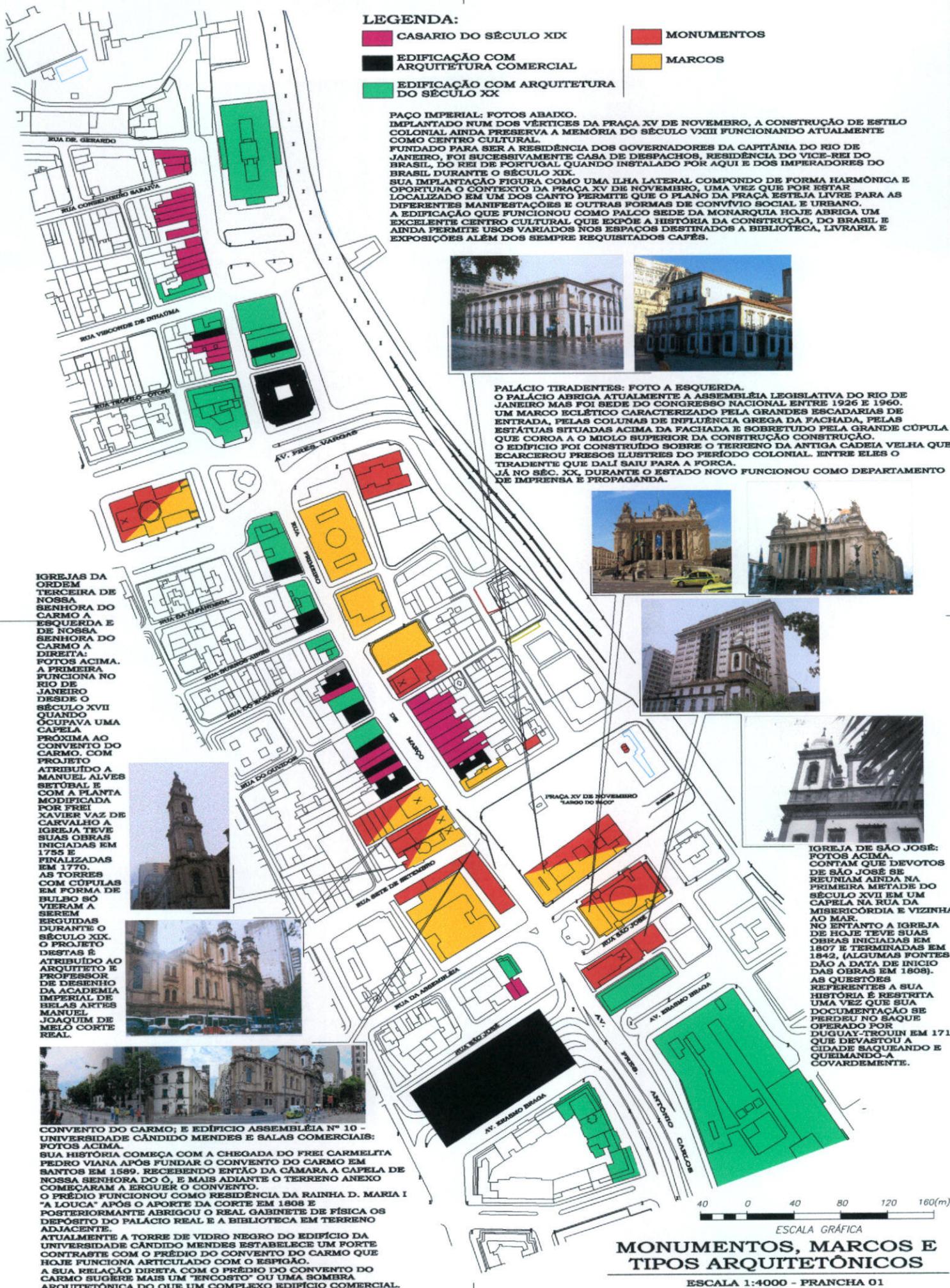
**IGREJAS DA ORDEM TERCEIRA DE NOSSA SENHORA DO CARMO A ESQUERDA E DE NOSSA SENHORA DO CARMO A DIREITA: FOTOS ACIMA.**  
 A PRIMEIRA FUNCIONA NO RIO DE JANEIRO DESDE O SÉCULO XVII QUANDO OCUPAVA UMA CAPELA PRÓXIMA AO CONVENTO DO CARMO, COM PROJETO ATRIBUÍDO A MANUEL ALVES SETÚBAL E COM A PLANTA MODIFICADA POR FREI XAVIER VAZ DE CARVALHO. A IGREJA TEVE SUAS OBRAS INICIADAS EM 1785 E FINALIZADAS EM 1770. AS TORRES COM CÚPULAS EM FORMA DE BULO SÓ VIERAM A SEREM ERGUÍDAS DURANTE O SÉCULO XIX. O PROJETO DESTAS É ATRIBUÍDO AO ARQUITETO E PROFESSOR DE DESENHO DA ACADEMIA IMPERIAL DE BELAS ARTES MANUEL JOAQUIM DE MELO CORTE REAL.



**IGREJA DE SÃO JOSÉ: FOTOS ACIMA.**  
 CONTAM QUE DEVOTOS DE SÃO JOSÉ SE REUNIAM AINDA NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XVII EM UM CAPELA NA RUA DA MISERICÓRDIA E VIZINHA AO MAR. NO ENTANTO A IGREJA DE HOJE TEVE SUAS OBRAS INICIADAS EM 1807 E TERMINADAS EM 1842. (ALGUMAS FONTES DÃO A DATA DE INÍCIO DAS OBRAS EM 1808). AS QUESTÕES REFERENTES A SUA HISTÓRIA É RESTRITA UMA VEZ QUE SUA DOCUMENTAÇÃO SE PERDEU NO SAQUE OPERADO POR DUGUAY-TRUIN EM 1711 QUE DEVASTOU A CIDADE SAQUEANDO E QUEIMANDO-A COVARDEMENTE.



**CONVENTO DO CARMO; E EDIFÍCIO ASSEMBLEIA Nº 10 - UNIVERSIDADE CÂNDIDO MENDES E SALAS COMERCIAIS: FOTOS ACIMA.**  
 SUA HISTÓRIA COMEÇA COM A CHEGADA DO FREI CARMELITA PEDRO VIANA APÓS FUNDAR O CONVENTO DO CARMO EM SANTOS EM 1689. RECEBENDO ENTÃO DA CÂMARA A CAPELA DE NOSSA SENHORA DO Ó, E MAIS ADIANTE O TERRENO ANEXO COMEÇARAM A ERGUER O CONVENTO.  
 O PRÉDIO FUNCIONOU COMO RESIDÊNCIA DA RAINHA D. MARIA I "A LOUCA" APÓS O APORTE DA CORTE EM 1808 E POSTERIORMENTE ABRIGOU O REAL GABINETE DE FÍSICA OS DEPOSITO DO PALÁCIO REAL E A BIBLIOTECA EM TERRENO ADJACENTE.  
 ATUALMENTE A TORRE DE VIDRO NEGRO DO EDIFÍCIO DA UNIVERSIDADE CÂNDIDO MENDES ESTABELECE UM FORTE CONTRASTE COM O PRÉDIO DO CONVENTO DO CARMO QUE HOJE FUNCIONA ARTICULADO COM O ESPÍLIO.  
 A SUA RELAÇÃO DIRETA COM O PRÉDIO DO CONVENTO DO CARMO SUGERE MAIS UM "ENCOSTO" OU UMA SOMBRA ARQUITETÔNICA DO QUE UM COMPLEXO EDIFÍCIO COMERCIAL.



ESCALA GRÁFICA  
**MONUMENTOS, MARCOS E TIPOS ARQUITETÔNICOS**  
 ESCALA 1:4000 - FRANCHA 01

**LEGENDA:**

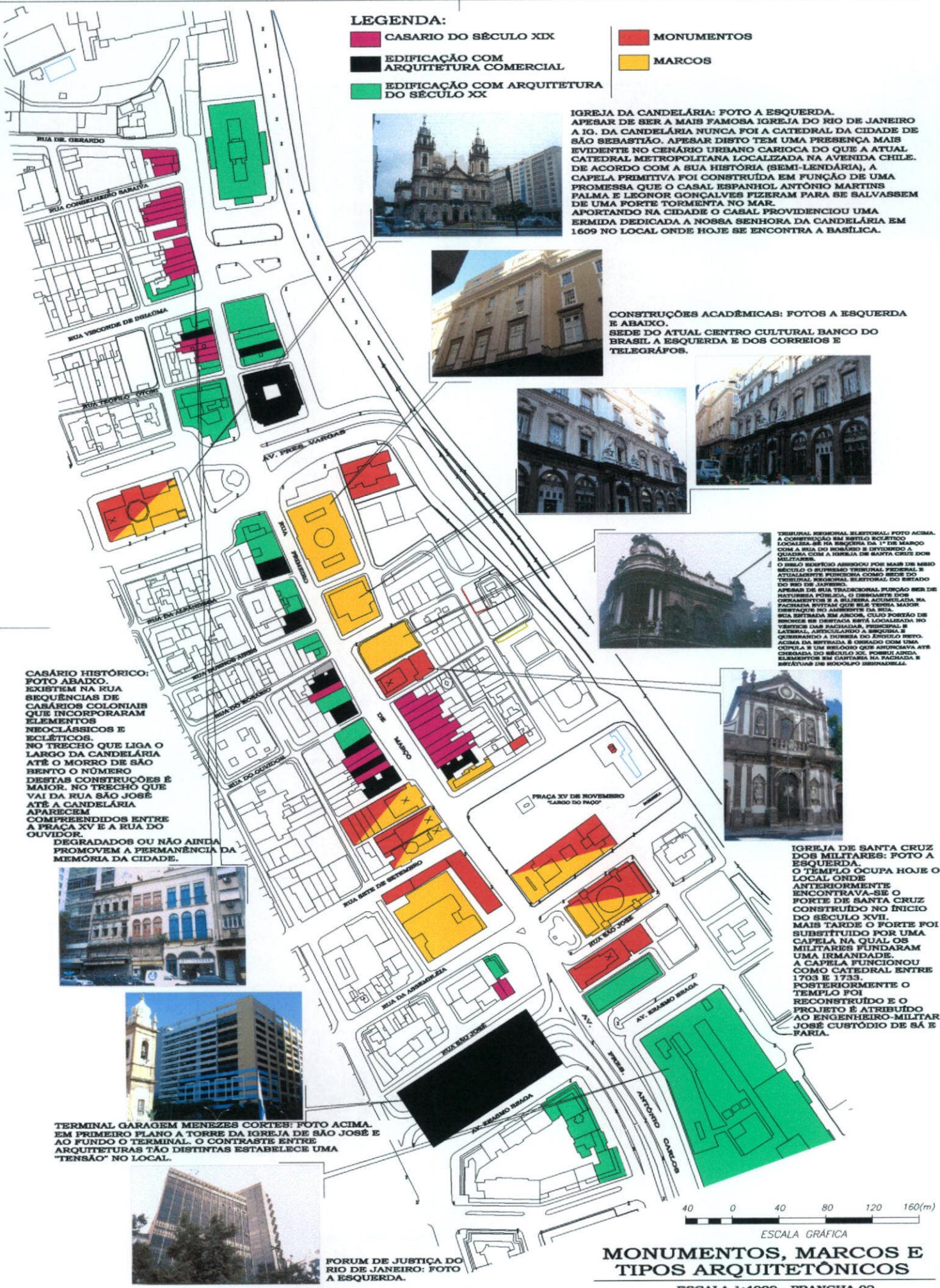
CASARÍO DO SÉCULO XIX

EDIFICAÇÃO COM ARQUITETURA COMERCIAL

EDIFICAÇÃO COM ARQUITETURA DO SÉCULO XX

MONUMENTOS

MARCOS



**IGREJA DA CANDELÁRIA: FOTO A ESQUERDA.**  
 APESAR DE SER A MAIS FAMOSA IGREJA DO RIO DE JANEIRO A IG. DA CANDELÁRIA NUNCA FOI A CATEDRAL DA CIDADE DE SÃO SEBASTIÃO. APESAR DISTO TEM UMA PRESENÇA MAIS EVIDENTE NO CENÁRIO URBANO CARIOCA DO QUE A ATUAL CATEDRAL METROPOLITANA LOCALIZADA NA AVENIDA CHILE. DE ACORDO COM A SUA HISTÓRIA (SEMI-LENDÁRIA), A CAPELA PRIMITIVA FOI CONSTRUÍDA EM FUNÇÃO DE UMA PROMESSA QUE O CASAL ESPANHOL ANTÔNIO MARTINS PALMA E LEONOR GONÇALVES FIZERAM PARA SE SALVASSEM DE UMA FORTI TORRENTE NO MAR. APORTANDO NA CIDADE O CASAL PROVIDENCIOU UMA ERMIDA DEDICADA A NOSSA SENHORA DA CANDELÁRIA EM 1609 NO LOCAL ONDE HOJE SE ENCONTRA A BASÍLICA.



**CONSTRUÇÕES ACADÊMICAS: FOTOS A ESQUERDA E ABAIXO.**  
 SEDE DO ATUAL CENTRO CULTURAL BANCO DO BRASIL A ESQUERDA E DOS CORREIOS E TELEGRÁFOS.



**CASARÍO HISTÓRICO: FOTO ABAIXO.**  
 EXISTEM NA RUA SEQUÊNCIAS DE CASARÍOS COLONIAIS QUE INCORPORARAM ELEMENTOS NEOCLÁSSICOS E ECLETICOS. NO TRECHO QUE LIGA O LARGO DA CANDELÁRIA ATÉ O MORRO DE SÃO BENTO O NÚMERO DESTAS CONSTRUÇÕES É MAIOR. NO TRECHO QUE VAI DA RUA SÃO JOSÉ ATÉ A CANDELÁRIA APARECEM COMPREENDIDOS ENTRE A PRAÇA XV E A RUA DO OUIDOR.

DEGRADADOS OU NÃO AINDA PROMOVEM A PERMANÊNCIA DA MEMÓRIA DA CIDADE.



**TERMINAL GARAGEM MENEZES CORTEZ: FOTO ACIMA.**  
 EM PRIMEIRO PLANO A TORRE DA IGREJA DE SÃO JOSÉ E AO FUNDO O TERMINAL. O CONTRASTE ENTRE ARQUITETURAS TÃO DISTINTAS ESTABELECE UMA "TENSÃO" NO LOCAL.



**FORUM DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO: FOTO A ESQUERDA.**



**TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL: FOTO ACIMA.**  
 A CONSTRUÇÃO EM ESTILO ECLETICO LOCALIZADA NA RUA VISCONDE DE INHAÚMA COM A RUA DO MORRO E DIVIDIDA A QUADRA COM A TORRILHA DE SANTA CRUZ DOS MILITARES. O BLOCO REAFIRMADO POR MAR DE SÁ EM 1930. O SUPLENTE TRIBUNAL FEDERAL E ATUALMENTE FUNCIONA COMO SEDE DO TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. APESAR DE SUA TRADICIONAL FUNÇÃO SER DE NATUREZA PÚBLICA, O DESENHO DESEMPENHA CARACTERÍSTICAS E A BELEZA ACUMULADA NA FACIADA. NOTAMOS QUE HÁ TRÊS ANDAR DE DESTAQUE NO AMBIENTE DA RUA. A RUA DESTACADA EM AMBOS OS LADOS POR DEZ VESTIBULOS DAS FACIADAS, PRINCIPAL E LATERAL, ARTICULANDO A RUA E QUERENDO A DIVERSA DO ENCLAUSTRAMENTO ACIMA DA RUA, E CRIANDO COM UMA COPLA E UM RELÓGIO QUE ANTERIAMENTE AVISAVA CHEGADA DO SÉCULO XX. HOJE AINDA ELEMENTOS EM CANTARIA NA FACIADA E RESTAÇOS DE ESCULTURA REMANESCEM.

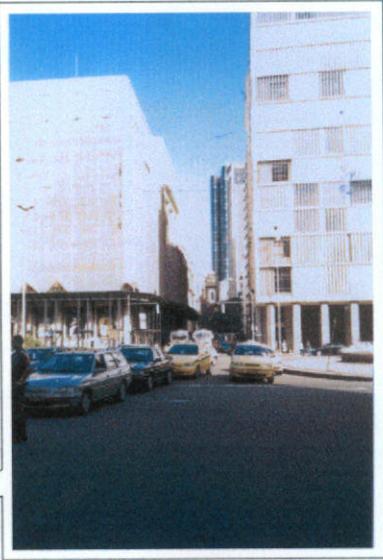
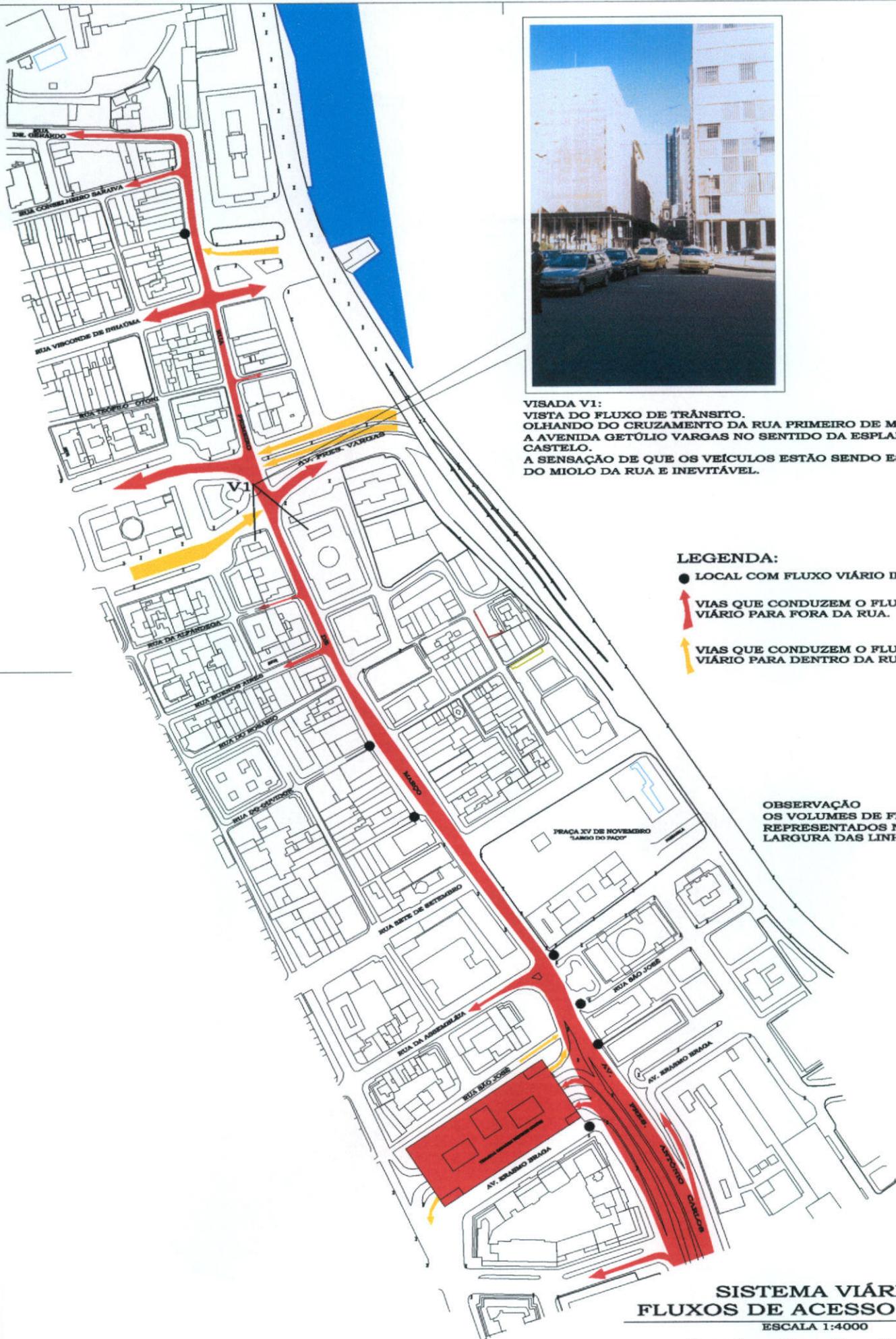


**IGREJA DE SANTA CRUZ DOS MILITARES: FOTO A ESQUERDA.**  
 O TEMPLO OCUPA HOJE O LOCAL ONDE ANTERIORMENTE ENCONTRAVA-SE O FORTI DE SANTA CRUZ CONSTRUÍDO NO INÍCIO DO SÉCULO XVII. MAIS TARDE O FORTI FOI SUBSTITUÍDO POR UMA CAPELA NA QUAL OS MILITARES FUNDARAM UMA IRMANDADE. A CAPELA FUNCIONOU COMO CATEDRAL ENTRE 1703 E 1733. POSTERIORMENTE O TEMPLO FOI RECONSTRUÍDO E O PROJETO É ATRIBUÍDO AO ENGENHEIRO-MILITAR JOSÉ CUSTÓDIO DE SÁ E FARIA.



**MONUMENTOS, MARCOS E TIPOS ARQUITETÔNICOS**

ESCALA 1:4000 - PRANCHA 02



**VISADA V1:**  
 VISTA DO FLUXO DE TRÂNSITO.  
 OLHANDO DO CRUZAMENTO DA RUA PRIMEIRO DE MARÇO COM  
 A AVENIDA GETÚLIO VARGAS NO SENTIDO DA ESPLANADA DO  
 CASTELO.  
 A SENSÇÃO DE QUE OS VEÍCULOS ESTÃO SENDO ESPIRRADOS  
 DO MIOLO DA RUA E INEVITÁVEL.

**LEGENDA:**

- LOCAL COM FLUXO VIÁRIO IMPEDIDO.
- ➔ VIAS QUE CONDUZEM O FLUXO VIÁRIO PARA FORA DA RUA.
- ➔ VIAS QUE CONDUZEM O FLUXO VIÁRIO PARA DENTRO DA RUA.

**OBSERVAÇÃO**  
 OS VOLUMES DE FLUXO SÃO  
 REPRESENTADOS NA VARIAÇÃO DA  
 LARGURA DAS LINHAS DE FLUXO.

**SISTEMA VIÁRIO  
 FLUXOS DE ACESSO E SAÍDA**

ESCALA 1:4000



ESCALA GRÁFICA

## ÁRVORES; DESCRIÇÃO

AO LONGO DA RUA 1° DE MARÇO, EXISTE UMA ALTERNÂNCIA ENTRE TRECHOS QUE POSSUEM ÁRVORES E TRECHOS QUE NÃO.

UMA FILEIRA DE PALMEIRAS ORIUNDA DA AV. PRES. ANTÔNIO CARLOS ABRE A RUA. MAIS ADIANTE A VEGETAÇÃO DA PRAÇA XV DE NOVEMBRO E AS ÁRVORES DISPOSTA SOBRE AS CALÇADAS DESDE A RUA SÃO JOSÉ ATÉ AS PROXIMIDADES DA RUA DO ROSÁRIO COMPÕEM A ARBORIZAÇÃO. DAS PROXIMIDADES DA RUA DO ROSÁRIO ATÉ PRAÇA BARÃO DE LADÁRIO A INEXISTÊNCIA DE ÁRVORES SUBMETE O TRECHO AOS RIGORES DO SOL. DA PRAÇA BARÃO DE LADÁRIO ATÉ O PÉ DO MORRO DE SÃO BENTO A VEGETAÇÃO DE GRANDE PORTE SOBRE A CALÇADA DO LADO PAR PROPORCIONA UM AMBIENTE MAIS AMENO E AGRADÁVEL.



**PRAÇA XV DE NOVEMBRO:** IMPORTANTE ESPAÇO PÚBLICO DA CIDADE, A PRAÇA REPRESENTA PARA O LOCAL ASSIM COMO PARA A HISTÓRIA DO RIO DE JANEIRO E DO BRASIL UM IMPORTANTE MARCO, CONSOLIDADO NO DECORRER DOS CINCO SÉCULOS DE HISTÓRIA DO PAÍS. O ESPAÇO LITERALMENTE LARGO DA PRAÇA É PREENCHIDO DE ABUNDANTE VEGETAÇÃO. AS ÁRVORES DIMINUEM A INSIDÊNCIA SOLAR, PROPORCIONANDO UM AMBIENTE MAIS AMENO, PORÉM A NOITE SE TORNA MAIS SOMBRIO.



**VISADA V1:** A FILEIRA DE PALMEIRAS DISPOSTA DE FORMA LINEAR FAVORECE UMA QUEBRA DA INSOLAÇÃO SEM ABARFAR A VIA. ESTE TRECHO É TRECHO DE ACESSO PRINCIPAL A RUA 1° DE MARÇO. É O TRECHO FINAL DA LARGA AVENIDA PRESIDENTE ANTÔNIO CARLOS, VIA QUE CONDUZ A 1° DE MARÇO.



**VISADA V2:** TRAVESSA DA NATIVIDADE A VIELA NÃO OFERECE ÁRVORES, MAIS UM DIVERSIFICADO, PRÁTICO E OPORTUNO COMÉRCIO DE FLORES E PLANTAS ORNAMENTAIS REALIZADO EM QUIOSQUES SUCESSIVOS.



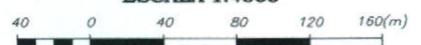
**VISADA V4:** TRECHO SEM ARBORIZAÇÃO. PARTE DA RUA CARACTERIZADA PELA ARIDÉZ, SENSÇÃO DE CONFINAMENTO E OR UM CAMINHAR APERTADO REALIZADO EM PASSEIOS ESTREITOS. O QUE SALVA O TRECHO SÃO OS EDIFÍCIOS DE ARQUITETURAS DIFERENTES E DE QUALIDADE. O CLIMA PORÉM É MAIS AGRESSIVO DO QUE EM OUTRAS PARTE ARBORIZADAS DA RUA.

### LEGENDA:

-  ÁRVORES DE COPA REDONDA
-  PALMEIRAS

### ÁRVORES - LOCAÇÃO

ESCALA 1:4000



ESCALA GRÁFICA



**VISADA V3:**  
**LARGO DA IGREJA DA CANDELÁRIA. PRAÇA PIO X.**  
 O ARTEFATO ARQUITETÔNICO ENCONTRA-SE ISOLADO COMO UMA ILHA NO EIXO DA AVENIDA PRESIDENTE GETÚLIO VARGAS.  
 NA FOTO PANORÂMICA PODEMOS VER SUA IMPLANTAÇÃO E RELAÇÃO COM OS EDIFÍCIOS ADJACENTES.  
 VISUALIZAMOS AINDA SUA INTERFACE COM A RUA 1º DE MARÇO NAS EXTREMIDADES DA VISADA PANORÂMICA.  
 AS VIAS QUE A CONTORNAM DIRECIONAM OS FLUXOS QUE SAEM DA 1º DE MARÇO E TAMBÉM DAQUELES QUE NELA ENTRAM. NESTE CASO DANDO SENTIDO NA DIREÇÃO DO MORRO DE SÃO BENTO.  
 DESTACA-SE O CONTRASTE DA CONSTRUÇÃO "ECLÉTICA/COLONIAL" COM O ENTORNO COMPOSTO POR ARTEFATOS DO SÉCULO XX.



**VISADA V2:**  
 VISTA DE DUAS GERAÇÕES DA ARQUITETURA BRASILEIRA.  
 OS EXEMPLARES DA GERAÇÃO COLONIAL E DA GERAÇÃO ECLÉTICA.  
 EM SEGUNDO PLANO A ARQUITETURA DO SÉCULO XX AVANÇANDO SOBRE OS ÍCONES DO PASSADO.  
 AO CENTRO O PRÉDIO ECLÉTICO DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO RIO DE JANEIRO, TAMBÉM CONHECIDO COMO PALÁCIO TIRADENTES. NA FOTO APARECE CERCADO POR EXEMPLARES COLONIAIS.  
 A ESQUERDA O PAÇO IMPERIAL, A DIREITA A IGREJA DE SÃO JOSÉ.  
 FIGURA TAMBÉM NA CENA E EM PRIMEIRO PLANO O MONUMENTO A TIRADENTES.

**VISADA V1:**  
 VISTA DOS ARTEFATOS ARQUITETÔNICOS.  
 EDIFÍCIOS DO MINISTÉRIO DO TRABALHO E JOQUEI CLUBE BRASILEIRO SEPARADOS PELA AVENIDA NILO PEÇANHA. A AVENIDA SEPARA NÃO SÓ OS EXEMPLARES DA FOTO MAS TAMBÉM TODA A QUADRA EM QUE ESTÃO INSERIDOS. AS DIFERENTES TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS CONTRASTAM MAS SEM FAZER GRANDE ALARDE. AO FUNDO E A DIREITA DESTACA-SE O EDIFÍCIO DA CANDIDO MENDES. UM ESPIGÃO NEGRO DE PRESENÇA MARCANTE NA RUA 1º DE MARÇO.

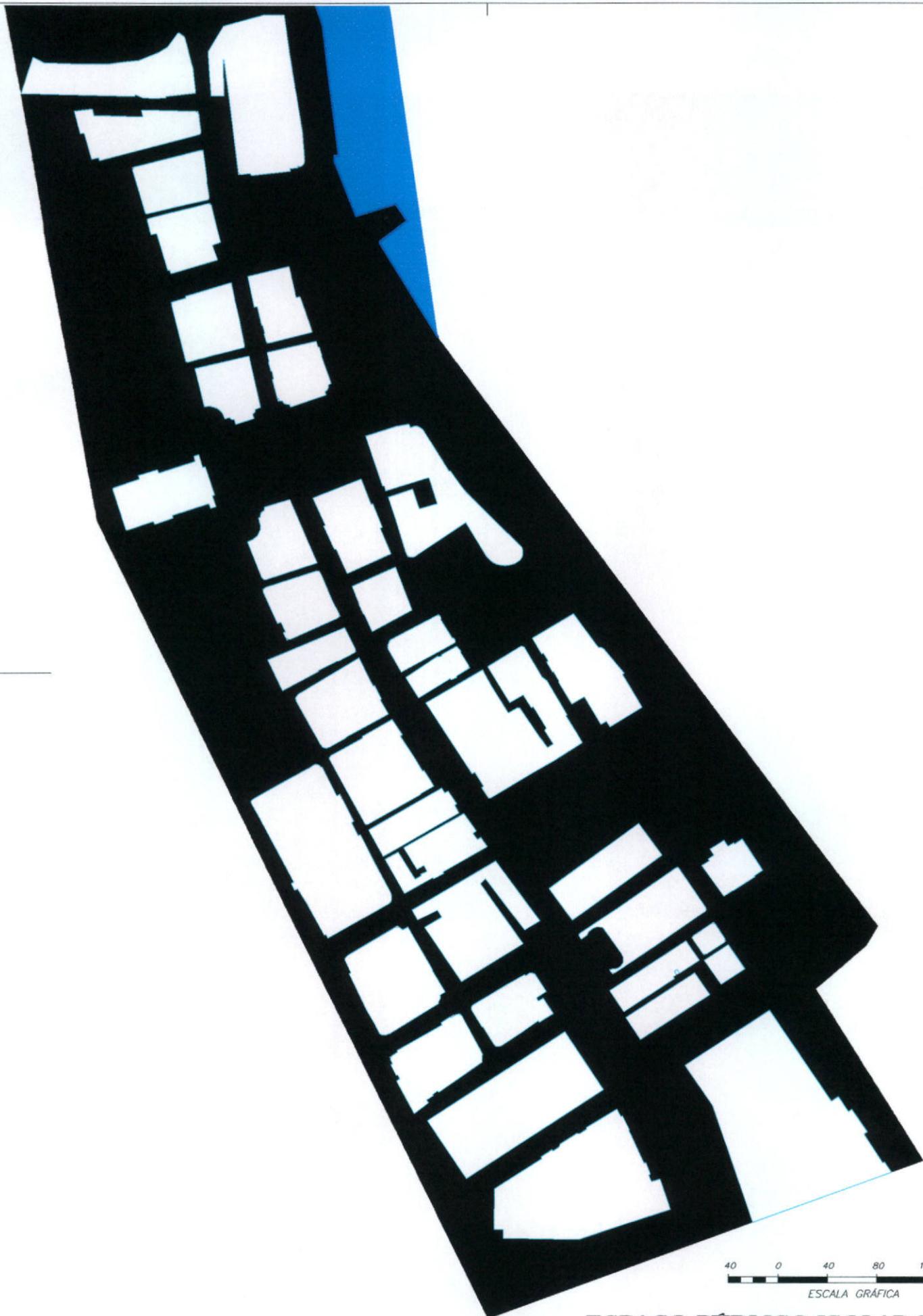


40 0 40 80 120 160(m)

ESCALA GRÁFICA

**RELAÇÃO ENTRE AS CONSTRUÇÕES E O PLANO DA RUA**

ESCALA 1:4000



ESCALA GRÁFICA

**ESPAÇO PÚBLICO ISOLADO DOS  
ARTEFATOS ARQUITETÔNICOS**

ESCALA 1:4000

## A OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO:

A DISPOSIÇÃO DOS ARTEFATOS ARQUITETÔNICOS SÃO FUNÇÃO DIRETA DA APROPRIAÇÃO ESPACIAL QUE REMONTA AS PRIMEIRAS DÉCADAS DE OCUPAÇÃO E APROPRIAÇÃO DO SÍTIO CARIOCA. NO PRINCÍPIO FOI LANÇADO O CAMINHO MANUEL DE BRITO LIGANDO OS MORROS DO CASTELO E DE SÃO BENTO E MARGEANDO A PRAIA. COM AS NECESSIDADES NATURAIS DE EXPANSÃO DE UMA CIDADE COLONIAL, FORAM LANÇADAS UMA SÉRIE DE OUTRAS RUAS PERPENDICULARES QUE SEGUIAM NA DIREÇÃO LÓGICA DE APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO; A OESTE. DESTA FORMA, NA EVOLUÇÃO DA CIDADE A TRILHA PRIMITIVA SE TRANSFORMOU NA PRINCIPAL VIA PÚBLICA DA CIDADE. EM FUNÇÃO DESTE CONTEXTO, AS CONSTRUÇÕES LINDEIRAS FORAM SENDO ERGIDAS EM FUNÇÃO DO DESENHO DAS QUADRAS PRIMITIVAS E ESTAS POR SUA VEZ ACOMPANHAVAM E CONTINUAM A ACOMPANHAR A LINERIDADE DA 1° DE MARÇO.

NAS PLANTAS IMEDIATAS A ESQUERDA DESTACAM-SE AS EDIFICAÇÕES ISOLADAS DE TODO O PLANO DA RUA NA CENTRAL E O PLANO DA RUA ISOLADO DAS EDIFICAÇÕES NESTA MAIS PRÓXIMA.

AS FIGURAS PERMITEM UM OLHAR DISSOCIADO DAS PARTES QUE COMPÕEM O TODO.

O RECURSO GRÁFICO DE OBTENÇÃO DE IMAGENS À PARTIR DO CONTRASTE ENTRE O POSITIVO E O NEGATIVO, O CHEIO E O VAZIO, DAS PARTES DA FIGURA POSSIBILITA A VISUALIZAÇÃO EFETIVA DO CONTEXTO PERMITINDO AINDA UMA IDÉIA DA NATUREZA DA ESTRUTURA DA REGIÃO DA RUA 1° DE MARÇO.

NO CASO UMA ESTRUTURA ORGÂNICA TENDENDO A RACIONAL MODERNISTA, FACE A PERPENDICULARIDADE RELATIVA DAS VIAS SECUNDÁRIA EM RELAÇÃO A PRINCIPAL, DIFERENÇAS DE TAMANHO NAS DIMENSÕES DAS QUADRAS, VARIAÇÕES NAS LARGURAS DAS RUAS E DESCONTINUIDADE NO COMPRIMENTO LINEAR DAS MESMAS.

## ARTEFATOS ARQUITETÔNICOS

ESCALA 1:4000



ESCALA GRÁFICA

## O PAVIMENTO: CAMINHOS PARA PESSOAS

O CONJUNTO DE PASSEIOS CONSOLIDA UMA ESTRUTURA HUMANAMENTE TRANSITÁVEL QUE POSSIBILITA A MANUTENÇÃO DA CONTINUIDADE E DOS ACESSOS NA CIDADE. ENQUANTO AS VIAS DE VEÍCULOS SÃO IMPRESSOAS AS VIAS DE PEDESTRES SÃO HUMANAS E ATRAENTES.

NO CASO DAS CALÇADAS DA RUA 1° DE MARÇO PREDOMINAM OS CALÇAMENTOS DE PEDRAS PORTUGUESAS E OS DE CIMENTO LISO MUITAS VEZES EM RUÍNAS.

NÃO HÁ NEM DESENHO DE PISO NEM PADRÕES DEFINIDOS. SEJA PRÓXIMO AOS MONUMENTOS OU NÃO.

OS PASSEIOS SE PRESTAM APENAS A APOIAR A MASSA DE PASSANTES. NÃO HÁ INSINUAÇÕES DE TENDÊNCIAS EMBELEZADORAS NO PISO. EM ALGUNS TRECHOS A LARGURA DA CALÇADA É CONFORTÁVEL COMO NA

REGIÃO DA RUA SÃO JOSÉ MAS EM OUTROS, A LARGURA É QUASE NULA, COMO NO TRECHO COMPREENDIDO ENTRE A RUA BUENOS AIRES E A AV. PRESIDENTE GETÚLIO VARGAS.

NESTE TRECHO O CAMINHAR PODE SER ARRISCADO E PERIGOSO, POIS A CALÇADA É EXCESSIVAMENTE ESTREITA FICANDO OS PEDESTRES A POUCOS CENTÍMETROS DOS VEÍCULOS.



FOTO 1; RUA DA ALFÂNDEGA:  
PAVIMENTO COMUM NAS  
RUAS PERPENDICULARES A  
PRIMEIRO DE MARÇO.  
CALÇAMENTO DE PEDRAS.



FOTO 2; PLANO DA RUA 1° DE MARÇO:  
CALÇADAS E PAVIMENTO DE ASFALTO



ESCALA GRÁFICA

**REDE DE CALÇADAS E PASSEIOS**

ESCALA 1:4000



VISADA V1; PRAÇA BARÃO DE LADÁRIO.



VISADA V2; AV. PRES. GETÚLIO VARGAS, VISTA PARA A PERIMETRAL.



VISADA V3; RUA BUENOS AIRES.



VISADA V4; RUA DO OUVIDOR, VISTA NA DIREÇÃO OESTE.



VISADA V5; RUA DO OUVIDOR, VISTA NA DIREÇÃO DA PERIMETRAL.



**CONTINUIDADE  
RUPTURAS NO CAMINHO**  
ESCALA 1:4000

40 0 40 80 120 160(m)



ESCALA GRÁFICA

## CONTINUIDADE E RUPTURAS:

NA PARTE BAIXA DA RUA A PRAÇA, PRÓXIMO AO MORRO DE SÃO BENTO, BARÃO DE LADÁRIO ESTABELECE UMA RUPTURA DISCRETA E NA ESCALA HUMANA, PROPORCIONANDO UM RECINTO AGRADÁVEL EM UMA PARTE DA VIA QUE AINDA MANTÉM O PEQUENO E O MÉDIO PORTE DAS CONSTRUÇÕES. PRÓXIMO A ESTA, A RUA VISCONDE DE INHAÚMA REFORÇA A RUPTURA EM ESCALA MAIOR, MAS EM SENTIDO DE FUGA.

AO LONGO DE TODA SUA EXTENSÃO, A RUA 1º DE MARÇO É CORTADA POR UMA SÉRIE DE VIAS COM DIMENSÕES VARIADAS, CARACTERIZANDO RUPTURAS DE DESCONTINUIDADES COM NATUREZAS DISTINTAS.

ABRINDO A RUA, NO TRECHO DA AV. PRES. ANTÔNIO CARLOS, TEMOS A AV. ERASMO BRAGA QUE INTERROMPE A CONTINUIDADE ESTABELECENDO UMA RUPTURA DE DIMENSÕES MÉDIAS.

MAIS ADIANTE A PRAÇA XV DE NOVEMBRO ESTABELECE UMA RUPTURA DE DIMENSÕES LARGAS.

ESTES DOIS ESPAÇOS LOCALIZAM-SE DO LADO PAR DA RUA.

DO LADO IMPAR, TEMOS AS RUAS SETE DE SETEMBRO E DA ASSEMBLÉIA COMPONDO TAMBÉM RUPTURAS DE DIMENSÕES MÉDIAS.

MAIS A FRENTE AS ESTREITAS RUAS DO OUVIDOR, ROSÁRIO, ALFÂNDEGA, BUENOS AIRES E APÓS A AVENIDA GETÚLIO VARGAS A RUA TEOFILO OTONI ESTABELECEM DISCRETAS RUPTURAS EXPRESSAS EM DIMENSÕES QUASE IMPERCEPTÍVEIS.

CONTUDO, DENTRE TODAS AS INTERRUPTÕES DA CONTINUIDADE DA 1º DE MARÇO A MAIS FORTE E EVIDENTE É A REALIZADA PELA AV. PRES. VARGAS. A AVENIDA RASGA A CONTINUIDADE DA 1º DE MARÇO EM ESCALA MONUMENTAL ESTABELECENDO UM "MAR" VAZIO NA LINEARIDADE DA MESMA. APÓS A AVENIDA PRES. GETÚLIO VARGAS A 1º DE MARÇO PARECE OUTRA RUA UMA VEZ QUE A ESCALA DAS CONSTRUÇÕES VOLTA A GABARITO HUMANO, SALVO EM ALGUMAS POUCAS EXCEÇÕES, O FLUXO VIÁRIO DIMINUI E A VEGETAÇÃO TORNA-SE PRESENTE. A PARTIR DAL, APENAS AS RUAS TEOFILO OTONI, VISCONDE DE INHAÚMA E CONSELHEIRO SARAIVA A INTERROMPEM NOVAMENTE.

A RUA DR. GERARDO NÃO INTERROMPE A 1º DE MARÇO, NA VERDADE ELA FUNCIONA COMO O ÚLTIMO CANAL DE FUGA DA MESMA NÃO INTERFERINDO NA SUA CONTINUIDADE.

**VISADA V6;** CONVENTO DO CARMO A ESQUERDA E A IGREJA DE NOSSA SENHORA DO MONTE DO CARMO A DIREITA. AO CENTRO A RUA SETE DE SETEMBRO E EM PRIMEIRO PLANO A RUA 1º DE MARÇO.



**VISADA V5;** PRAÇA XV DE NOVEMBRO AO CENTRO COM O PAÇO IMPERIAL A DIREITA E UM EXEMPLAR DA ARQUITETURA COMERCIAL "MODERNISTA" DO SÉCULO XX A ESQUERDA. EM PRIMEIRO PLANO A RUA 1º DE MARÇO.



**VISADA V7;** AVENIDA ERASMO BRAGA AO CENTRO, EDIFÍCIO GARAGEM MENEZES CORTES A DIREITA E EDIFÍCIOS COMERCIAIS A ESQUERDA. ESTE TRECHO AINDA PERTENCE A ESPLANADA DO CASTELO E OS EDIFÍCIOS COMERCIAIS REMONTAM AOS PLANOS DA ESPLANADA. EM PRIMEIRO PLANO A AVENIDA PRESIDENTE ANTÔNIO CARLOS.



## O PAVIMENTO: LIGAÇÕES E CONEXÕES

O PLANO DA 1º DE MARÇO É PAVIMENTADO COM ASFALTO, O TÍPICO ASFALTO QUE SE TORNOU COMUM NAS CIDADES APÓS O SÉCULO XIX. CONTUDO, A CONEXÃO ENTRE A 1º DE MARÇO E ALGUMAS RUAS ESTREITAS QUE A CORTAM PERPENDICULARMENTE SE REALIZA COMO UM ENTRELAÇAR DE MATERIAIS SEM COERÊNCIA. O ASFALTO CONTRASTA COM O PAVIMENTO DE PARALELEPÍPEDOS NAS RUAS TEÓFILO OTONI, TRAVESSA TOCANTINS, RUA DO ROSÁRIO, RUA DO OUIDOR, SETE DE SETEMBRO, SÃO JOSÉ E NO ENTORNO DA PRAÇA XV DE NOVEMBRO

NO CASO DA TRAV. TOCANTINS E DAS RUAS QUE CIRCUNDAM O PALÁCIO TIRADENTES TEMOS ALÉM DA CONEXÃO DE MATERIAIS DIFERENTES, O ACESSO RESTRITO AOS VEÍCULOS UMA VEZ QUE BARREIRAS DE CONCRETO ESTÃO IMPLANTADAS NO LIMIAR DOS PAVIMENTOS DISTINTOS.

NO CASO DA AVENIDA ERASMO BRAGA ALÉM DE TIPOLOGIAS DE PAVIMENTAÇÕES DISTINTAS AINDA PODEMOS CONSIDERAR QUE HÁ UMA TRANSIÇÃO DO USO DO PLANO.

MUDA-SE O TRÂNSITO DE VEÍCULOS PARA O DE PEDESTRES, CARACTERIZADO A RUA COMO CALÇADÃO ONDE VEÍCULOS NÃO SÃO PERMITIDOS.



FOTO 5; RUA DA ASSEMBLÉIA NO TRECHO ENTRE O PAÇO IMPERIAL E O PALÁCIO TIRADENTES: CALÇAMENTO DE PARALELEPÍPEDOS. O PISO COMPÕE COM PAÇO E COM O PALÁCIO CONSOLIDANDO A ADEQUAÇÃO DO PAVIMENTO AOS ARTEFATOS ARQUITETÔNICOS DO PASSADO.



FOTO 4; PRAÇA XV DE NOVEMBRO: PAVIMENTO DE PEDRAS.



FOTO 2; PLANO DA RUA 1º DE MARÇO: PAVIMENTO DE ASFALTO



FOTO 1; RUA DA ALFÂNDEGA: PAVIMENTO COMUM NAS RUAS PERPENDICULARES A PRIMEIRO DE MARÇO. CALÇAMENTO DE PEDRAS.



FOTO 3; MUDANÇA NO TIPO DE PAVIMENTO. TRANSIÇÃO ENTRE A CALÇADA DA RUA 1º DE MARÇO (PEDRA PORTUGUESA) E A RUA DO ROSÁRIO (PARALELEPÍPEDOS). A LIGAÇÃO ENTRE OS PAVIMENTOS É FEITO POR UMA PEÇA ÚNICA DE PEDRA

### LEGENDA:

- ASFALTO
- CALÇAMENTO

40 0 40 80 120 160(m)

ESCALA GRÁFICA

## LIGAÇÕES E CONEXÕES VARIÁÇÕES NO TIPO DE PAVIMENTO

ESCALA 1:4000

## VISÃO SERIAL: CONTINUIDADE INTEMRROMPIDA

A VISÃO SERIAL NO CONCEITO DE GORDON CULLEN:

ESTA FORMA DE ABORDAGEM DA PAISAGEM DA CIDADE ABRE O LIVRO "PAISAGEM URBANA" DE GORDON CULLEN.

SEGUNDO A SUA LIÇÃO, PERCORRER UM CAMINHO DE UM EXTREMO AO OUTRO A PASSOS UNIFORMES PROPORCIONA UMA SUBSEQUÊNCIA DE VISADAS. ESTE CAMINHAR VAI SENDO PONTUADO POR UMA SÉRIE DE CONTRASTES SÚBITOS COM FORTE IMPACTO VISUAL QUE DÃO VIDA AO CAMINHO (CULLEN, 1971).

NO CASO DA 1.ª DE MARÇO OS CONTRASTES MAIS CLAROS SE EFETIVAM A PARTIR DE UMA SUCESSÃO DE SITUAÇÕES ONDE O ALARGA-ESTREITA, O ESTICA-ENCOLHE, CONSOLIDA A NATUREZA ORGÂNICA DA RUA, NÃO OBSTANTE AS TENSÕES ESTABELECIDAS NAS VARIAÇÕES DIMENSIONAIS DA SEÇÃO TRANSVERSAL.

AS RELAÇÕES ENTRE AS TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS DE SÉCULOS DISTINTOS TAMBÉM CONTRIBUEM PARA A SUCESSÃO DAS VARIEDADES NO AMBIENTE DA RUA.

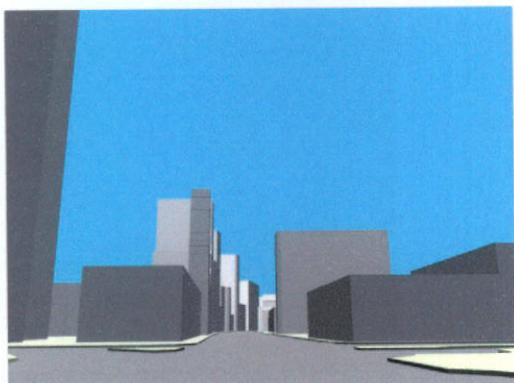


MARCAÇÃO DAS VISADAS EM PLANTA

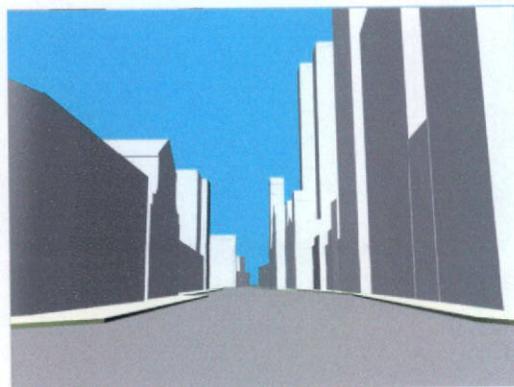
ESCALA 1:4000

**SEQUÊNCIA I: SENTIDO  
ESPLANADA DO CASTELO -MORRO  
DE SÃO BENTO**

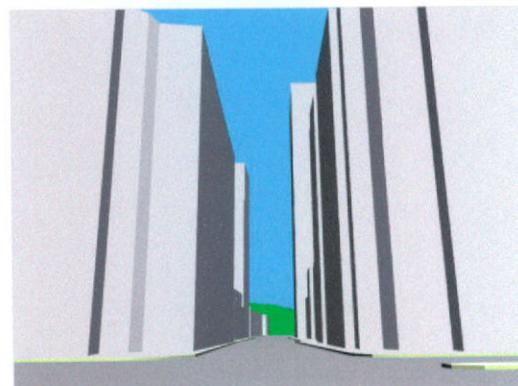
A SEQUÊNCIA I SEGUE PARTINDO DO MONUMENTO A TIRADENTES EM FRENTE AO PALÁCIO TIRADENTES E SEGUE NA DIREÇÃO DO MORRO DE SÃO BENTO. O CAMINHO COMEÇA EM UM PONTO COM MAIOR AMPLITUDE ESPACIAL E VAI AFUNILANDO ATÉ "ESPIRRAR" NA AV. PRESIDENTE VARGAS. APÓS A PRESIDENTE VARGA A SEÇÃO DA RUA DIMINUI NOVAMENTE O QUE TORNA A ESCALA MAIS HUMANA SOBRETUDO EM FUNÇÃO DOS ANTIGOS SOBRADOS QUE AINDA RESTAM NESTA PARTE. NO HORIZONTE VISLUMBRA-SE A FUGA. É O MORRO DE SÃO BENTO QUE ANUNCIA A RUA TERMINANDO.



VISADA V1: PALÁCIO TIRADENTES SENTIDO MORRO DE S. BENTO



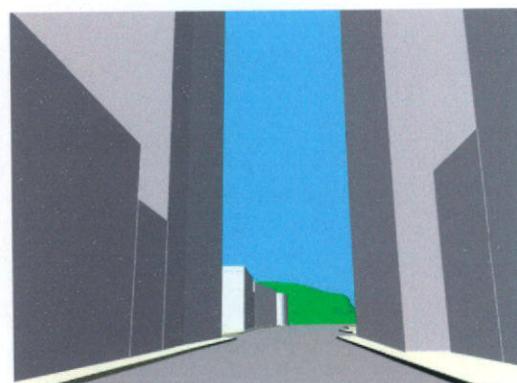
VISADA V4: RUA DO ROSÁRIO SENTIDO MORRO DE S. BENTO



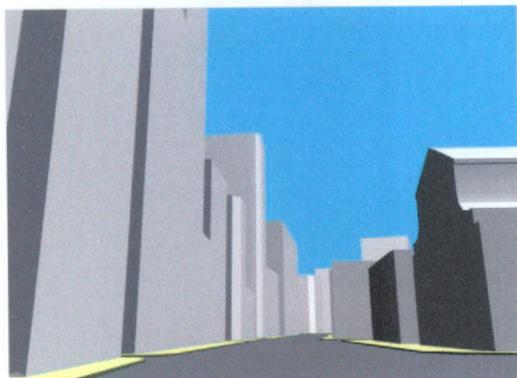
VISADA V5: AV. PRESIDENTE VARGAS SENTIDO MORRO DE S. BENTO



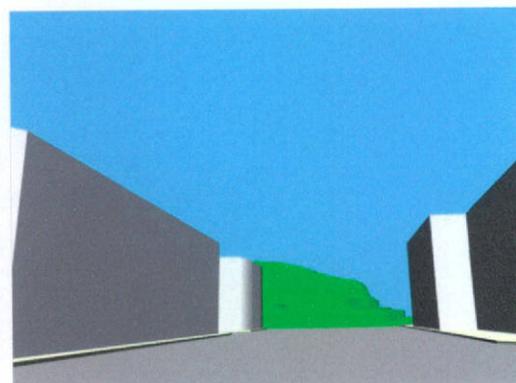
VISADA V2: PRAÇA XV DE NOVEMBRO SENTIDO MORRO DE S. BENTO



V6: RUA TEÓFILO OTONI SENTIDO MORRO DE S. BENTO



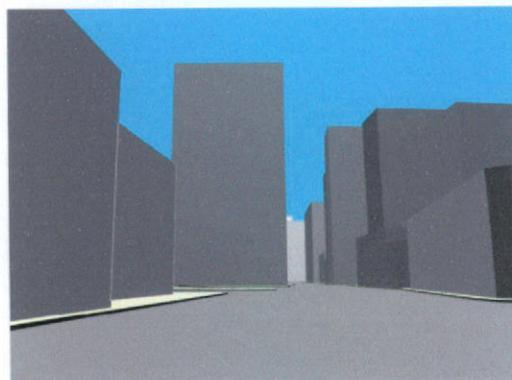
VISADA V3: RUA DO OUVIDOR SENTIDO MORRO DE S. BENTO



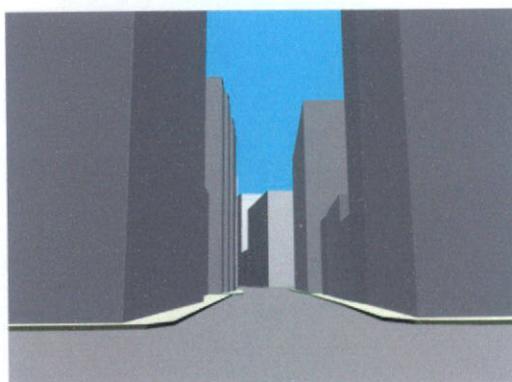
V7: BECO DA BRAGANÇA SENTIDO MORRO DE S. BENTO

**SEQUÊNCIA II: SENTIDO MORRO  
SÃO BENTO - ESPLANADA DO  
CASTELO**

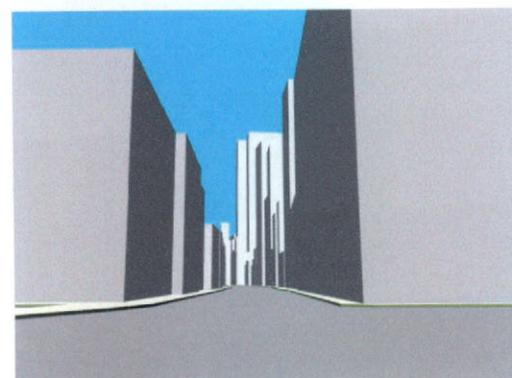
O CAMINHAR DESTA SEQUÊNCIA  
SEGUE PARTINDO DA ENCOSTA DO  
MORRO DE SÃO BENTO E VAI EM  
DIREÇÃO A ESPLANADA DO CASTELO.  
A SENSÇÃO DE CLAUSURA É MAIS  
FORTE NESTE SENTIDO E A ALTURA  
DOS EDIFÍCIOS MODERNOS  
CONTRASTA COM A LARGURA MÉDIA  
DA RUA, DIMENSÃO QUE REMONTA  
AO PERÍODO DA COLÔNIA E DO  
IMPÉRIO. PERÍODO ESTES EM QUE AS  
RUAS ERAM DIMENSIONADAS PARA  
PESSOAS, CARROÇAS E ANIMAIS, MAS  
NÃO PARA CARROS, ÔNIBUS E  
CAMINHÕES QUE ATUALMENTE  
DEMANDAM E SUFOCAM A RUA AO  
CONGESTIONÁ-LA.



**VISADA V8: MORRO DE S. BENTO SENTIDO ESPLANADA DO  
CASTELO**



**VISADA V9: VISCONDE DE INHAÚMA SENTIDO ESPLANADA DO  
CASTELO**



**VISADA V10: AV. PRESIDENTE GET. VARGAS SENTIDO  
ESPLANADA DO CASTELO**



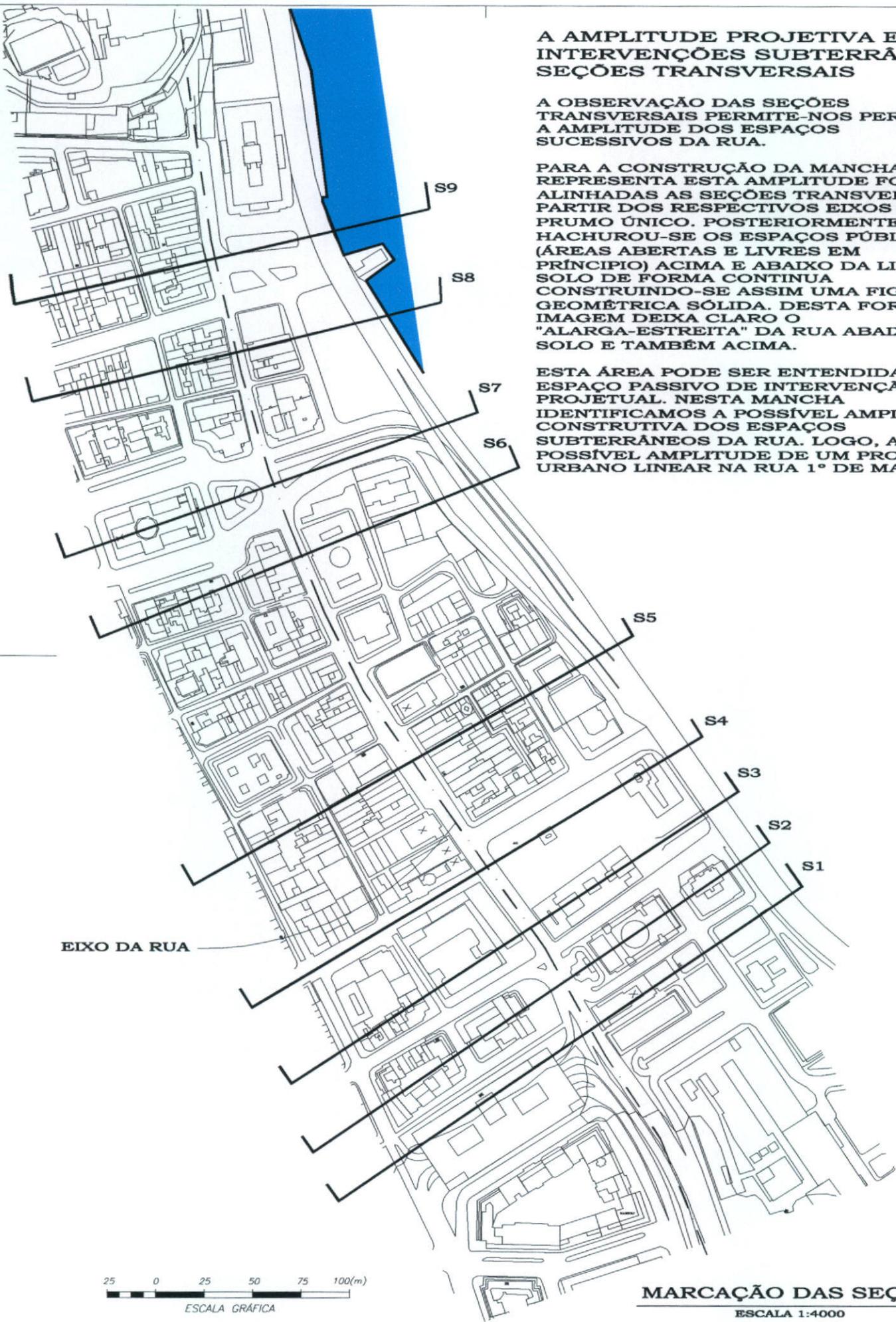
**VISADA V11: RUA BUENOS AIRES SENTIDO ESPLANADA DO  
CASTELO**

## A AMPLITUDE PROJETIVA EM INTERVENÇÕES SUBTERRÂNEAS: SEÇÕES TRANSVERSAIS

A OBSERVAÇÃO DAS SEÇÕES TRANSVERSAIS PERMITE-NOS PERCEBER A AMPLITUDE DOS ESPAÇOS SUCESSIVOS DA RUA.

PARA A CONSTRUÇÃO DA MANCHA QUE REPRESENTA ESTA AMPLITUDE FORAM ALINHADAS AS SEÇÕES TRANSVERSAIS A PARTIR DOS RESPECTIVOS EIXOS EM UM PRUMO ÚNICO. POSTERIORMENTE HACHUROU-SE OS ESPAÇOS PÚBLICOS (ÁREAS ABERTAS E LIVRES EM PRÍNCÍPIO) ACIMA E ABAIXO DA LINHA DO SOLO DE FORMA CONTÍNUA CONSTRUINDO-SE ASSIM UMA FIGURA GEOMÉTRICA SÓLIDA. DESTA FORMA, A IMAGEM DEIXA CLARO O "ALARGA-ESTREITA" DA RUA ABAIXO DO SOLO E TAMBÉM ACIMA.

ESTA ÁREA PODE SER ENTENDIDA COMO ESPAÇO PASSIVO DE INTERVENÇÃO PROJETUAL. NESTA MANCHA IDENTIFICAMOS A POSSÍVEL AMPLITUDE CONSTRUTIVA DOS ESPAÇOS SUBTERRÂNEOS DA RUA. LOGO, A POSSÍVEL AMPLITUDE DE UM PROJETO URBANO LINEAR NA RUA 1º DE MARÇO.

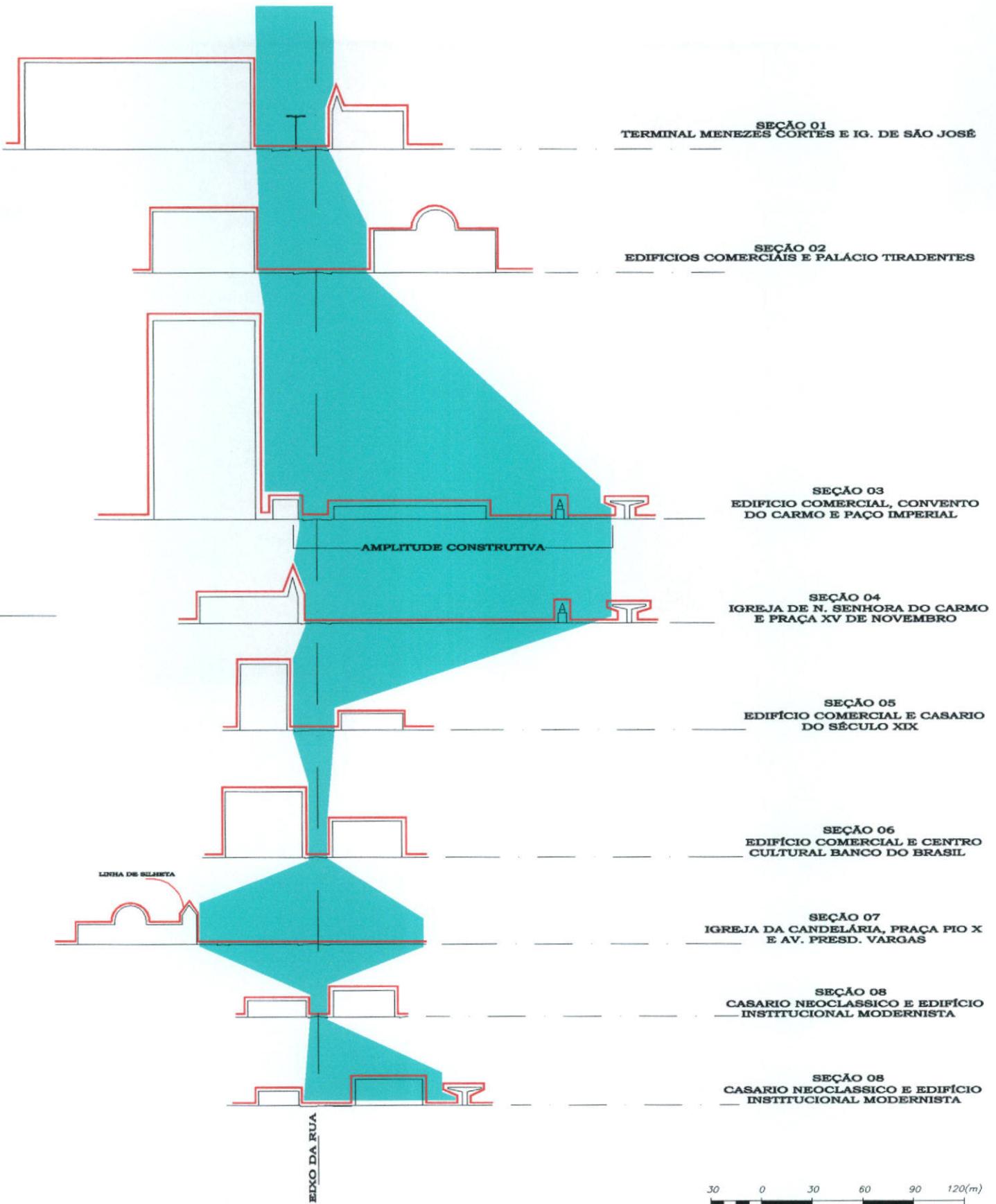


EIXO DA RUA



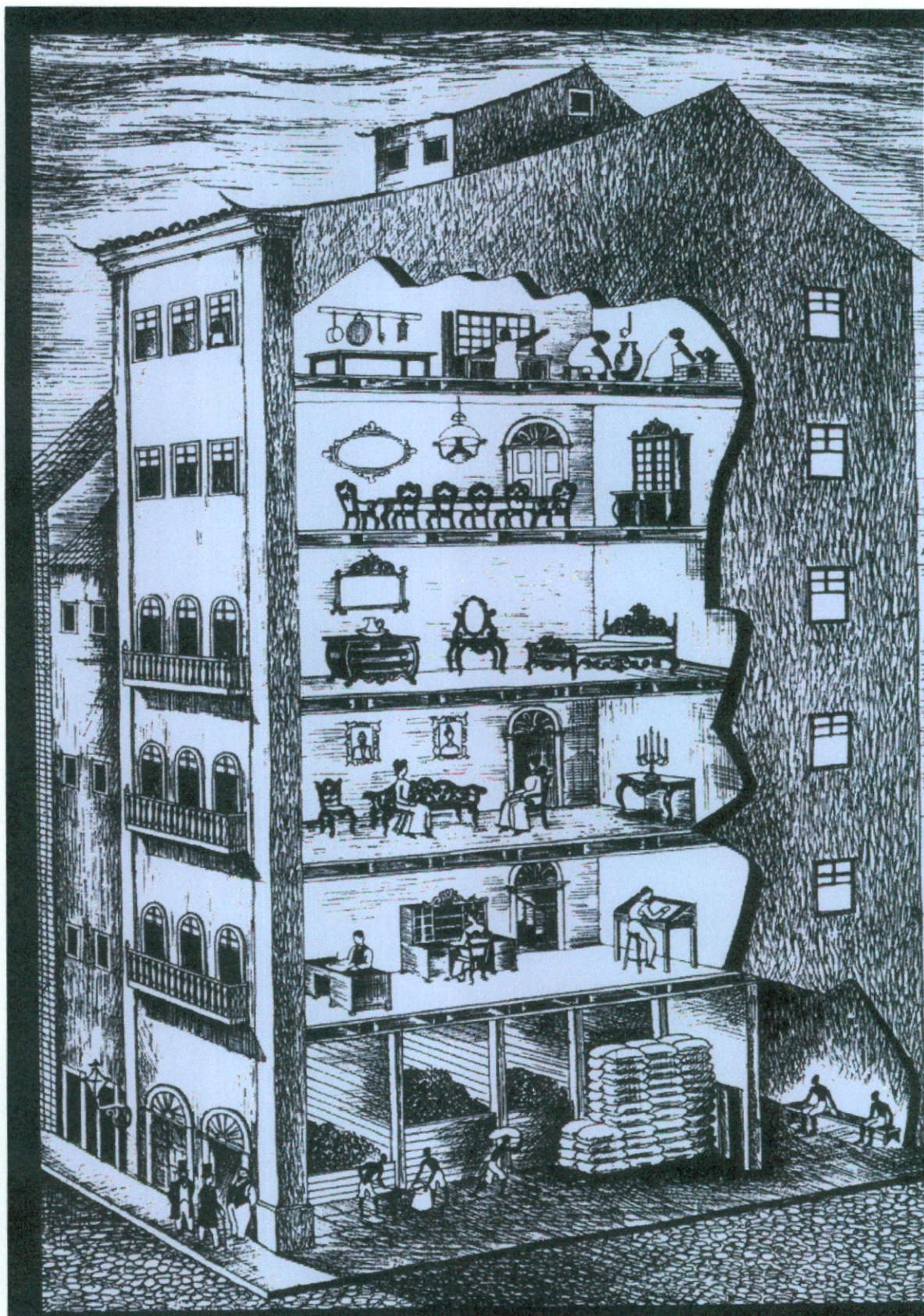
**MARCAÇÃO DAS SEÇÕES**

ESCALA 1:4000



**ESTUDO DE AMPLITUDE PROJETIVA DA RUA**

ESCALA 1:3000



Fonte: Gilberto Freyre. "Sobrados e Mocambos". Edição comemorativa - 70 anos. Pág 326. Interior de sobrado patriarcal urbano do meado do século XIX. Desenho de Lula Cardoso Ayres, baseado em notas do autor.

## 6 - SOCIOMORFOLOGIA

## **6.1 - INTRODUÇÃO**

Como dito no início deste trabalho, pela análise sociomorfológica pretende-se avaliar como as estruturas, física e social do Rio de Janeiro se desenvolveram em paralelo ao longo da linha temporal. Para tal, assume-se a rua 1º de Março e sua área de influência "área estudo". A rua 1º de Março já figura neste trabalho como objeto a ser analisado e, por ser um ícone temporal, poderá fornecer para a análise sociomorfológica em questão.

Em outras palavras, pela análise sociomorfológica, pretende-se uma composição dos fatores sociais e físicos que se consolidaram no Rio de Janeiro e uma forma diferenciada de representação do meio urbano carioca. Para isto, é fundamental promover-se considerações sobre a sociedade carioca, como os seus conceitos e valores sociais se consubstanciaram e se transformaram ao longo de um lapso temporal determinado. Desta forma, vai-se considerar um período que se estende do século XIX até meados do século XX. Assim, objetiva-se demonstrar as sucessivas transformações sócio-conceituais do período, não obstante suas implicações sobre o meio físico da cidade.

Neste primeiro momento, passa-se à redação que permitirá a caracterização do indivíduo colonial, imperial e republicano e como a transformação dos valores que regiam as condutas e posturas apareceram, evoluíram e balizaram o desenvolvimento da sociedade. Desta forma, será dado o primeiro passo para se constituir uma imagem da sociedade carioca e, posteriormente, dos conceitos que se refletiram na construção da parte física da cidade.

## **6.2 - DA SOCIEDADE COLONIAL A SOCIEDADE IMPERIAL**

Após três séculos de isolamento, pouco desenvolvimento e exploração gananciosa, o Brasil chega ao limiar dos séculos XVIII com o XIX ainda como "terra de índios, bugres e bárbaros". Uma região que, apesar de enriquecer a metrópole portuguesa com o farto ouro das "Gerais", era ainda uma terra desprezada e sem importância para a coroa portuguesa. Daqui, nada interessava a menos que pudesse gerar dinheiro e assim, o país foi mantido como aculturado, subserviente e com o processo civilizatório reprimido e estagnado. A estas terras, só destinavam a sangria e a exploração sem limites.

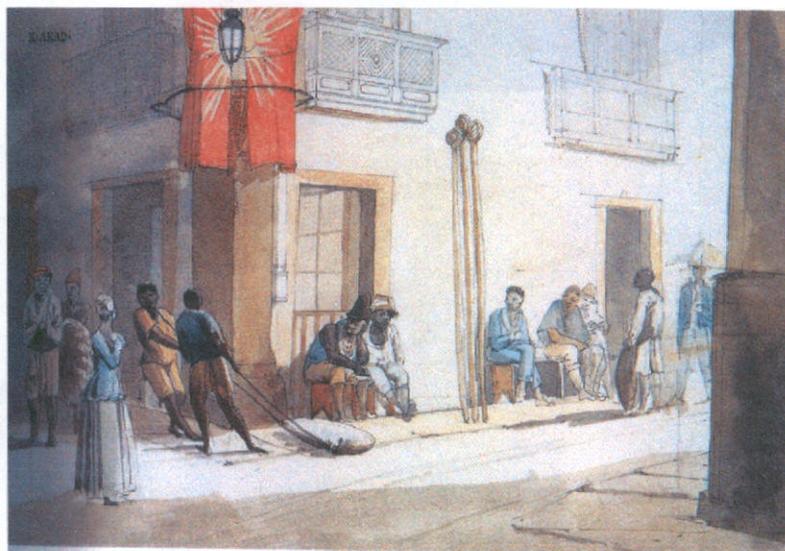
Segundo Pechman (2002), quando a sociedade brasileira teve de lidar com sua identidade nacional, assustou-se com a imagem que formulou sobre si mesma. O Brasil colonial era uma espécie de ilha cercada de bugres e negros por todos os lados e que havia sido mantida longe da evolução cultural do ocidente. Um país de índios e negros: um país bárbaro.

Como se não fosse suficiente, a terra ainda estava infestada por vadios, desocupados e pessoas ociosas que para cá haviam se transferido em busca de oportunidades e chances na vida. Segundo Luis dos Santos Vilhena, que andou por aqui em 1768, o Brasil era a morada da pobreza, o berço da preguiça e o teatro dos vícios. Mas décadas antes, o Marquês do Lavradio, então governador da Bahia já dizia:

*“Este país o achei com pouco mais adiantamento que lhe estabeleceu Pedro Álvares Cabral quando fez a descoberta desta conquista; o tempo tem nos polido muito pouco”.<sup>1</sup>*



À esquerda: Negra tatuada vendendo cajus, 1827. Jean-Baptiste Debret. (fonte: O Porto e a Cidade; O Rio de Janeiro entre 1565 e 1910. pág. 31).



À direita: esquina da Rua da Alfândega, 1817-1818. Thomas Ender (fonte: O Porto e a Cidade; O Rio de Janeiro entre 1565 e 1910. Pág. 31)

<sup>1</sup> Pechman, Robert Moses: *“Cidades Estreitamente Vigeadas”*. Pág. 24.

Contudo, no limiar do século XVIII com o XIX, um grupo de intelectuais começou a formular idéias sobre as condições do país, da sua população, do seu desenvolvimento material, das ciências e principalmente sobre as perspectivas de progresso. Muitos destes intelectuais eram, na realidade, filhos das classes aristocráticas e da elite ruralista que tiveram contato com os ideais iluministas ao estudarem nas melhores escolas européias. Mesmo que distantes de uma consciência nacional, eles não deixaram de atentar para os problemas de sua terra natal e procuraram introduzir nela os embriões das reformas sociais. A crença no poder da ciência e no progresso mobilizou estes homens e os levou a formular imagens do que pensavam ser a sociedade brasileira, concluindo sobre o seu atraso e ao mesmo tempo, imaginando seu futuro (Pechman, 2002, pág 24).

Assim, começou a fervilhar a noção de consciência nacional. Um processo importante para conferir ao país uma identidade civilizada. Esta identidade foi fundamental, pois revelava as pretensões de elaboração de sua auto-imagem, percepção de suas divisões, legitimação do poder e elaboração de seus modelos formadores. Desta forma, pode-se entender o processo de formação da imagem do Brasil como nação civilizada como sendo o processo de fundação de uma realidade nacional. Em princípio, estes processos se evidenciam na valorização da geografia como espaço nacional e da política, enquanto que a cidade aparece como o lugar de agrupamento dos elementos heterogêneos em torno de uma identidade comum. Segundo Pechman, a formulação destes valores pode ser entendida como um segundo descobrimento do Brasil, quando o nacional é assumido como "raiz epistêmica". Indo além, o nacional é direcionado ao passado, tornando-se referência para a pesquisa histórica que forjaria a bases sobre as quais o projeto de civilização será debatido (Pechman, 2002, pág 28).

As primeiras décadas do século XIX foram caracterizadas por fortes instabilidades, principalmente em função do final das regências, mas também, em razão da decretação da maioria de D. Pedro II, o que consubstanciou a centralização do poder político. Contudo, foi fundado em 1838 o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) que, segundo o discurso do seu primeiro secretário, cônego Januário da Cunha Barbosa, o Instituto deveria:

*"(...) ser a luz a retirar a história brasileira de seu escuro caos, superando uma época percebida e vivida como necessitada de luz e ordem (...)"*.<sup>2</sup>

Assim, ao projeto de centralização nacional idealizado pelo IHGB, acrescentava-se à definição de nação brasileira como representante das idéias civilizadas no Novo Mundo e, ao dotar o país de história, estariam, na verdade, colocando o Brasil na marcha contínua da civilização e do aprimoramento

---

<sup>2</sup> Pechman, Robert Moses: "Cidades Estreitamente Vigeadas". Pág. 28.

cultural. Sendo assim, a história brasileira nasce compromissada com a nação, partindo de sua biografia e dos ideais iluministas de aperfeiçoamento da civilização. Entender estas bases consolidantes do processo de evolução sócio-cultural brasileiro é fundamental para se entender o processo de importação, absorção e tradução das idéias européias que balizaram o desenvolvimento do Brasil em todas as suas vertentes, sejam elas físicas, sociais, econômicas, políticas, culturais ou artísticas.

Seguindo na marcha do IHGB, aparecem também outras instituições de caráter nacional, ligadas à preservação da história nacional e à memória. Cita-se então, o Arquivo Público (1838), Museu Imperial (1842), a fundação do Colégio Pedro II (1837) e a reestruturação da Escola Nacional de Belas Artes (1842) que então, era o centro de produção da arte nacional, ou mais especificamente da estética nacional que privilegiava os temas locais. Todas estas instituições estavam diretamente envolvidas no projeto de criação da imagem do Brasil que deveria servir de suporte ao discurso sobre nacionalidade apoiada no princípio da integração nacional.

### **6.3 - A SOCIEDADE IMPERIAL**

Considerando o que se descreveu, pode-se entender a sociedade brasileira como uma sociedade essencialmente rural, que de repente se viu frente a uma nova realidade. A evolução derivada do descobrimento de metais preciosos em Minas Gerais e a chegada da Corte de D. João VI em 1808 forjaram incondicionalmente a urbanização da capital do Império português. Estes fatores foram responsáveis por uma questão fundamental na evolução do Brasil. A instituição dos conceitos de ordem social em que, toda transformação tem de ser no sentido da atualização dos códigos de conduta da sociedade, a partir do que se definem as coisas como lícito e ilícito, de direito e ilegal, o possível e o impossível, enfim, o tolerável e o intolerável. Estes conceitos explicam a consolidação do processo civilizatório como um conceito que fomenta a nova experiência social: a da ordem urbana em detrimento da ordem rural.

Na lição de Pechman (2002), estes conceitos podem explicar a gênese do processo de convívio social, em todas as suas dimensões, permitindo compreender o processo de constituição da ordem urbana brasileira como uma das dimensões do processo civilizatório que experimenta o país a partir da urbanização das cidades, num contexto em que o epicentro era o Rio de Janeiro. A consequência deste processo é que se estabelece na cidade, um processo de troca entre uma corte européia, uma burguesia urbana em formação e uma sociedade escravista ainda com o pé no campo e composta por uma elite rural e seus ós escravos.

De acordo com Gilberto Freyre, tratava-se de uma sociedade:

*"(...) indefinida entre a Europa e a África. Nem intransigentemente de uma, nem de outra, mas das duas. A influência da África fervendo sob a européia e dando uma acre de requieime a vida sexual, à alimentação, à religião; o sangue mouro ou negro correndo por uma população brancarona (...)"*.<sup>3</sup>



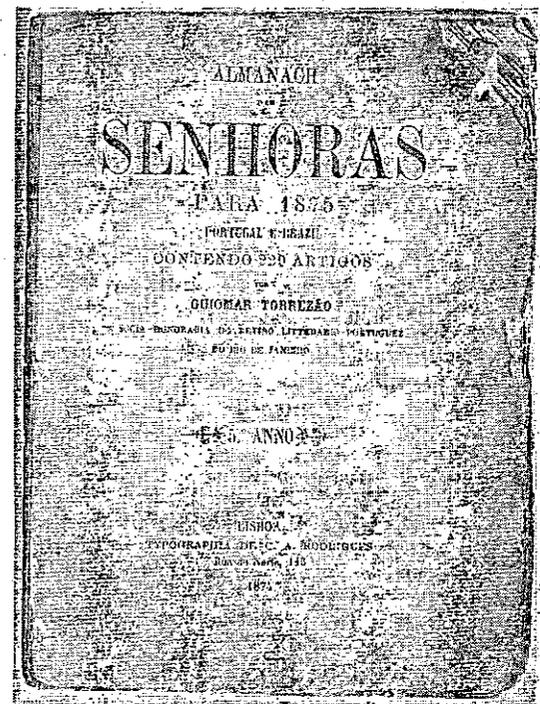
À direita: O velho acaricia a mucama. A coabitação dos cativos e criados com seus senhores altera o quadro da vida privada. A *Semana Ilustrada* 1865 (fonte: *História da Vida Privada no Brasil; Império: A corte e a Modernidade Nacional*. Pág. 254).

Nesta ordem, estabelece-se uma nova ordem, não mais fundada na casa-grande de fazenda, mas no sobrado urbano que se afasta do hibridismo colonial e assinala a nova ordem social, regulamentada pela atividade do direito, dos médicos, da engenharia, da imprensa, das escolas, dos manuais de civilidade, da literatura, do higienismo e da moderação, contenção e requalificação dos hábitos e costumes. Em resumo, no convencionalismo que dá origem a uma verdadeira política da aparência. Esta postura torna-se então, uma referência a partir da qual condutas e comportamentos sociais irão se alinhar, desenvolvendo uma nova sociabilidade. Neste sentido, vislumbra-se uma ordem social derivada da política das aparências, característica das sociedades de corte, em que a sua legitimação decorre da formulação de imagens que reorganizam o campo do convívio social, assumindo como legítimo a aparência de ordem e não a necessidade da mesma.

<sup>3</sup> Gilberto Freyre in Robert Moses Pechman: *"Cidades Estreitamente Vigeadas"*. Pág. 43.

A imagem, que então remete à simbologia, passa a figurar como o elemento que conduz o país ao mais alto degrau da civilidade e da sociabilização. Os cuidados com imagem e com a simbologia passam a ser expressos na representação do poder metropolitano no qual a cidade torna-se o seu maior símbolo. A capital da corte, o lugar da cortesia e dos mais avançados desenvolvimentos sociais, físicos, culturais e intelectuais. Isto pode ser apreciado por ocasião das festividades realizadas, sejam elas religiosas ou não. Nestes dias, o Rio de Janeiro era enfeitado com alegorias e elementos de decorações neoclássicas que, ao ocultarem a paisagem natural, demonstravam a verdadeira teatralização da civilidade.

À direita: O Almanach, editado em Lisboa e vendido no Império, para que as senhoras seguissem a moda européia. 1875 (fonte: História da Vida Privada no Brasil; Império: A corte e a Modernidade Nacional, pág. 177).



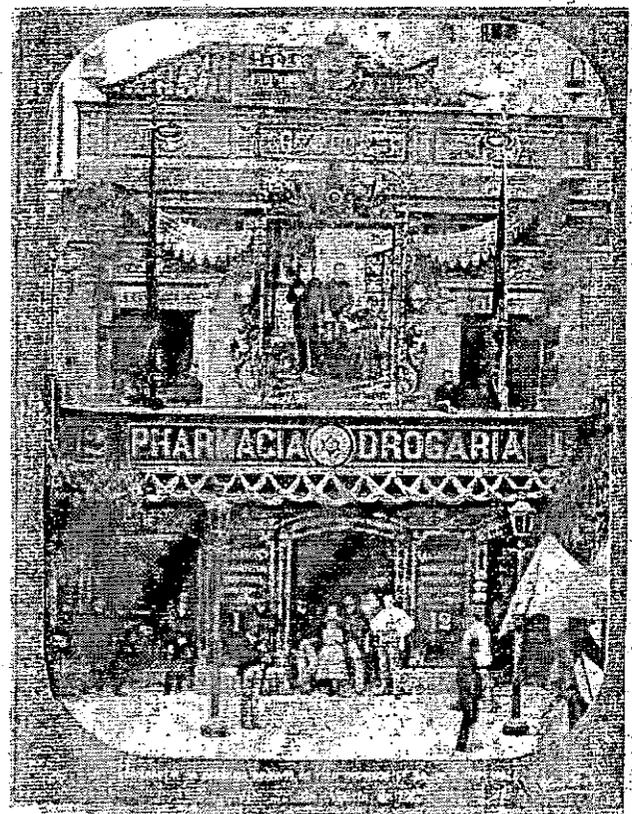
À esquerda: o Tratado de Joaquim Jeronymo Serpa, publicado em 1828 no Recife. Dava conselhos para a educação dos filhos da elite pernambucana do novo Império brasileiro. (fonte: História da Vida Privada no Brasil; Império: A corte e a Modernidade Nacional, pág. 399).

Todos estes fatores descritos anteriormente, atuando em conjunto favoreceram e consolidaram a noção de “pacto social” que, por sua vez, não pode existir sem a constituição de um sujeito de direito, de caráter público e político. Entretanto, vislumbrar este sujeito de direito, seja na sociedade aristocrática ou na sociedade cortesã, não é uma tarefa fácil. No primeiro caso, o sujeito se confunde com o senhor que possui a deliberalidade de decidir sobre o social, e o

sujeito de direito fica submetido às suas mãos e ao seu mando. Entretanto, ele próprio fica excluído do cumprimento das leis, uma vez que a figura desta é expressa através da sua própria figura. No segundo caso, a existência do próximo é a condição para a existência do sujeito, na medida em que todos são personagens e a vida social é pura exposição pública. Na sociedade de corte, a ordem se torna por excelência a forma de dominação e controle social. Através de seus desdobramentos, a cortesia (boas maneiras), a cortesania (modo de vida que gravita em torno dos grandes) e o cortesão (sistema de bajulação e falsidade) se estruturam como uma política e, logo, as representações do universo cortês podem ser entendidas na realidade como discursos do poder (Pechman, 2002, pág 54).

Considerando a exposição acima, estavam então forjadas as bases sobre as quais se constituiu o pensamento nacionalista que almejava o desenvolvimento do Brasil em todas as esferas de conhecimento. Esta evolução intelecto-social foi expressa por diferentes formas de produção cultural e artística, sendo a transformação física do urbano e da arquitetura uma de suas manifestações. As construções da cidade, que até então eram feitas em estilo local, sem rebuscados ou adornos, com varandas e janelas de madeira e telhados aparentes, começaram a receber uma série de itens, caracterizando a incorporação de elementos neoclássicos e neogóticos importados, pela arquitetura então colonial. Aos poucos, começou a aparecer nas edificações gradis de ferro, janelas com caixilhos e vidro, platibandas a cobrirem os telhados nas fachadas, estátuas de animais e outros temas a ornarem platibandas e portões, bem como obras de engenharia e saneamento do meio urbano. Estas e outras iniciativas construtivas buscaram demonstrar a partir da aparência e da forma da cidade a evolução do meio social. Não se era mais a bárbara colônia, e sim a sede da corte portuguesa, e logo, a cidade deveria expressar isto.

À direita: A fachada da Farmácia e Drograria Granado & Cia. Fundada em 1870, a loja está presente até hoje na Rua 1º de Março. No andar de cima, nota-se a imensa fotografia do casal Imperial ao lado do Conde d'Eu. Foto de Marc Ferrez (fonte: História da Vida Privada no Brasil; Império: A corte e a Modernidade Nacional, pág.211).



Com aporte da corte de D. João VI, no Rio de Janeiro, vieram também às chaves dos portos, a necessidade de modernização da colônia, a liberdade para a instalação da imprensa e das indústrias e, sobretudo, uma nova sociedade que se instalou em terras brasileira. A sociedade de corte.

Mas com a chegada desta nova sociedade, era necessário que os antigos sistemas de manutenção da ordem fossem também atualizados, uma vez que até então, a ordem era mantida através da simples punição dos desordeiros, uma herança colonial que já não produzia mais efeitos no controle da baderna urbana. Desta forma, nasceu uma nova concepção de justiça e ética, apoiada na redefinição do papel das forças de repressão e no ordenamento das relações sociais que seriam diferentes daquelas do século XVIII, quando se respondia a mais desordem com mais repressão (Pechman, 2002, pág 72). Assim, constituiu-se a polícia que deveria ser responsável e introdutora de melhoramentos na civilização da nação, reordenando os vínculos sociais que ligavam os homens em sociedade.

É então empossado, logo após a chegada de D. João, o intendente geral de polícia com poderes de prefeito, ao qual caberia não só manter a ordem urbana, mas também ser o responsável pelos arruamentos, aberturas de estradas novas e da conservação das antigas, asseio e limpeza das ruas, bem como das praças e demais logradouros públicos. Devia também, fiscalizar e auxiliar as edificações públicas e particulares, zelar pelas fontes e chafarizes, licenciar e fiscalizar os transportes por mar e terra, os teatros e os divertimentos públicos, bares e estalagens, coibir os exageros e os delitos da imprensa, exercendo censura prévia, cuidar dos estrangeiros que aqui chegassem, bem como dos passaportes. E, ainda, fiscalizar o contrato de iluminação da corte, reprimir a mendicância e a vadiagem, promover estatísticas da população, coibir o contrabando, auxiliar no combate aos incêndios e zelar pelo Passeio Público, dentre outras obrigações. Um verdadeiro “faz-tudo”, que tinha como principal obrigação zelar pela manutenção da ordem dos costumes na ambiência da cidade.

Logo que assumiu, urgentes medidas foram adotadas no intuito de limpeza da cidade, ordenação das construções e do comportamento social, da vigilância dos bares e botequins e da produção de estatísticas da população. Medidas claramente voltadas para a ordenação dos espaços públicos e da civilidade. No “Registro de Avisos, Portarias e Ordens da Polícia da Corte” de 1808 encontravam-se anotadas, logo na primeira página a manifestação das preocupações com a higiene da cidade, fazendo de um dos principais objetivos da polícia, o cuidado e o asseio das ruas, rios e estradas da capital.

A estética da cidade era outro importante fator com o qual o intendente deveria ter atenção, uma vez que era a partir dela, que a cidade se tornaria apta a receber a corte. Esta preocupação é expressa no edital publicado sobre casas térreas e sobrados. Eis uma passagem deste edital:

*"(...) que já não sendo mais compatível com as felizes circunstâncias em que se acha essa cidade, ser hoje a corte residência do Príncipe Regente (...) que no centro dela se edificarem ou se estabeleçam às casas térreas que (...) tolhem o respeito o público e não trazem alguma comodidade ao arranjo e salubridade dos moradores, entende-se que (...) pode-se viver mais comodamente em prédios assobradados. Fica proibido, de hoje em diante, fazerem-se e edificarem-se casas térreas da vala para dentro (...)".<sup>4</sup>*

Assim, a cidade imperial de bases coloniais ia sendo moldada de acordo com os interesses da corte e a caminho da civilidade, incorporando novos conceitos, ajustando a sociedade urbana e se transformando fisicamente.

#### **6.4 - A CONSOLIDAÇÃO DA SOCIEDADE CORTESÃ**

A consolidação da sociedade de corte no Rio de Janeiro passou a representar o ideal de contenção, dando novo significado as relações de sociabilidade. A vida tornou-se um referencial da renovação dos costumes e da criação de uma ética do comportamento, seja no plano público ou no privado. Estes valores foram expressos no livro "Código do Bom-Tom", publicado em 1845, o qual é exemplo das diretrizes de contenção, do comportamento e das relações de sociabilidade. É um livro que pretendia, além de balizar a etiqueta, demonstrar como a sociedade da época já estava distante dos tempos da colônia.

As representações destes valores cortesões aparecem explícitas na literatura, na pintura, no teatro, na imprensa, nos discursos e, também, na arquitetura e no urbanismo, a partir da incorporação do neoclássico e das obras de engenharia e sanitário. Estes conceitos buscaram demonstrar as transformações da natureza em cultura e, por consequência, em civilização.

Na busca da consolidação da sociedade cortesã e de uma imagem que represente esta ambiência, disciplinas começaram a se destacar. Dentre elas, a medicina a partir das teorias higienistas, que pretendiam curar um meio urbano infecto e doente, assolado por epidemias, onde era comum deitar a rua os dejetos domésticos, sejam eles de origem humana ou não. Estas teorias começaram a aparecer em teses defendidas na Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro a partir de 1820, mas já eram debatidas, na Câmara, a propósito das melhorias urbanas (Pechman, 2002, pág 176). Nestes trabalhos, a cidade era manifestada como um corpo. Um corpo doente face às rotineiras epidemias que a assolavam. Estas epidemias foram associadas à desordem social e eram

---

<sup>4</sup> Pechman, Robert Moses: "Cidades Estreitamente Vigeadas". Pág. 74.

entendidas como um dos fatores responsáveis pela desestabilização da sociedade.

Tomando para si a perpetuação da vida, a medicina precisou determinar qual o seu objeto e o seu objetivo de intervenção, delimitando o seu raio de ação.



À direita: No carnaval carioca, quem dançava era a morte, fazendo vítimas com as epidemias de verão. Agostini, Revista Ilustrada, "O Carnaval de 1876". (fonte: História da Vida Privada no Brasil; Império: A corte e a Modernidade Nacional. Pág. 68).

Naquele momento, estabeleceu-se um diálogo entre sociedade e cidade, no qual o médico visava o controle do meio urbano que havia se tornado insalubre em função da grande concentração de indivíduos e do seu relacionamento irracional e desordenado. Assim, identificar os focos de doença tornou-se o primeiro passo para a cura do corpo doente da cidade, uma vez que este corpo é o lugar onde a peste encontrava abrigo e condições para se desenvolver. Embora a medicina tenha como foco principal o indivíduo, ela considerava o conhecimento do meio gerador da doença como fator primordial para impedir o seu avanço. Ao enquadrar a cidade, formulando, a partir daí, os diagnósticos sobre as doenças urbanas, a medicina trouxe à tona o corpo urbano e as formas de intervenção e cura deste corpo doente. Considerando então as condições

ambientais, o ar, a água, o clima, os alimentos, os lixos e os esgotos, a medicina pretendia mais do que curar a cidade; pretendia constituí-la, forjando o que pode e deve ser uma cidade saudável.

No entanto não eram apenas os problemas oriundos da deficiência sanitária que preocupavam as autoridades do Rio de Janeiro. Problemas referentes às multidões como a criminalidade e a identificação das massas colocavam os poderes instituídos em situação desconfortável, uma vez que apontavam para a desordem e para as dificuldades de controle da paz social. Em uma cidade escravista como a capital do Império, o temor às revoltas escravas, as fugas de negros e os crimes praticados por eles contra os brancos não eram novidades. O sistema de aluguel de negros, uma característica da escravidão urbana e o sistema de negros de ganho afrouxaram os laços servis, fazendo da cidade um refúgio para escravos fujões ou malandros. Estes elementos se escondiam na cidade e passavam a perambular pelas ruas, flanando pelos caminhos urbanos e roubando ao seu senhor o tempo de trabalho que deveria ser empregado na obtenção dos ganhos (Pechman, 2002, pág 304).

Na cidade, esta relação é complexa, porque não se trata de apenas coibir a folga dos escravos, mas principalmente da manutenção da ordem urbana e do sistema escravista, uma vez que estes indivíduos sempre foram associados à baderna cidadina. Esta desordem causava a preocupação dos poderes instituídos, pois a desestruturação da ordem urbana redundaria na falência do sistema urbano. Este sistema era o responsável pela articulação mercantil de origem escrava, seja no âmbito interno ou externo, sendo o seu funcionamento fundamental para o funcionamento da cidade, uma vez que, sem o sistema escravista, este funcionamento não se punha em marcha.

Desta forma, a grande mistura racial, explícita nas ruas da cidade onde a sociedade era composta por negros, pardos, brancos, fossem pobres ou ricos, estrangeiros, nobres e aristocratas acabou por deslanchar um caldo de culturas que levou à formação de uma sociedade heterogênea e explosiva, na qual o plano urbano era o palco de disputas e conflitos. Indo além, a insegurança generalizada que assombrava as ruas e, as tornavam ameaçadoras para a “boa sociedade” era ao mesmo tempo, fundamental para a sobrevivência da sociabilidade e para aqueles que não tinham um modo certo de vida.

## **6.5 - NO LIMIAR DO NOVO SÉCULO**

Ao longo do século XIX, o Rio de Janeiro experimenta uma evolução social nunca vista por estas bandas. Após a assimilação de novos conceitos científicos e intelectuais como as teorias médicas, políticas, de direito, de construção, saneamento e sociabilidade, a cidade se aproxima do novo século, apresentando grandes transformações urbanas.

A questão da urbanidade passa pela constituição de um novo espaço público, onde o espaço da cidade oferece a referência para esta transformação, sendo marcado por modificações importantes, sobretudo, a partir da década de 1880. Naquele momento, o sujeito que não tivesse assimilado o novo ritmo da cidade, se encontraria desorientado pelas demolições e construções novas. Pelo ecletismo, pelas ruas mais amplas, pela absorção dos produtos industrializados da Europa, pelos cafés e por muita gente circulando, sem contar, as modas cada vez mais duradouras que consolidaram uma cidade ilegível e inteligível para aqueles que a conheceram ainda nos moldes coloniais. (Pechman, 2002, pág 321).

A capital passa então a figurar como o componente principal do processo civilizatório e não apenas como o lugar deste processo. Passou a ser investida da qualidade típica de um centro político, econômico, cultural e passa a ser portadora de uma identidade que atua no sentido de sinalizar a sua urbanidade. Segundo Flora Sussekind, durante os trinta anos em que as revistas estiveram presentes no cenário cultural carioca, elas historiaram a passagem dos "estreitos limites" de uma ruela, a Rua do Ouvidor, para as amplas perspectivas de uma avenida: a Avenida Central, atual Rio Branco. É com esta passagem de ruela à avenida que puderam realizar a "utopia da capital", utopia de uma cidade ideal que deveria orientar seus moradores a optarem por uma urbanidade adequada ao seu status de habitantes da capital do país (Sussekind in Pechman, 2002, pág 323).

Tomando emprestado o personagem da literatura brasileira, Olavo Bilac, poeta da República, vê-se, como este setor da cultura pode auxiliar na formação da imagem do processo evolutivo brasileiro. Segundo Pechman (2002), ninguém melhor que Bilac exprimiu o desejo pela capital e a utopia da cidade modernizada. Distanciando-se da poética naturalista, ele exaltou a nova capital que surgia das ruínas da cidade colonial, valorizando as novas formas de urbanidade como signo da civilidade do país. Bilac, quando olha para o Rio, vê a obra do homem e não a natureza e, na obra do homem, vê a cidade como espaço adequado à convivência humana. A cidade para o poeta é o lugar onde se pode viver a experiência de capitalidade que se projeta sobre a sociabilidade.

Mas, para se ter uma experiência de capitalidade, a cidade deveria demonstrar a condição de capital à altura das grandes capitais do mundo. Deveria ser referência à qualificação espacial do cosmopolitismo. Entretanto, para que tal condição se afirmasse, era necessário enterrar a velha cidade colonial e, principalmente, a do imaginário coletivo que a mantinha de pé. Em outras palavras, era preciso destruir a velha ordem colonial e seus signos, a cidade velha e as tradicionais formas de comportamento da sociedade imperial, para que a nova cidade, moderna, pudesse nascer e a condição de capitalidade pudesse se impor. Assim, ao observar as reformas do prefeito Pereira Passos em 1902, Bilac é tomado por um sentimento de empolgação diante da devastação provocada pelas pás e picaretas do prefeito.

Segue abaixo um pequeno trecho de uma crônica do poeta de 1904, referente à relação entre as obras de Pereira Passos e a antiga cidade colonial.

*"(...) No aludir das paredes, no ruir das pedras, no esfarelar do barro, havia um logo gemido. Era o gemido soturno e lamentoso do passado, do atraso, o opróbio. A cidade colonial, imunda, retrógrada, emperrada nas velhas tradições, estava soluçando no soluçar daqueles apodrecidos materiais que desabavam. Mas, o hino claro das picaretas abafava esse protesto impotente. Com que alegrias cantavam as picaretas – 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 (...)"*<sup>5</sup>

Esta interface entre a literatura e, as evoluções urbanísticas podem nos fornecer uma imagem importante de como, quando e por que as coisas aconteceram no Rio de Janeiro. Estes trabalhos são fontes inesgotáveis de informações que proporcionam o vislumbre de imagens a respeito da transformação social e física da cidade que foi capital colonial, imperial e naquele momento, republicana.

A cidade, então, caminhava a passos largos rumo à cosmopolitização consubstanciada nas remodelações que sofria e, ao mesmo tempo, apoiada na transformação do perfil da sociedade. De cidade com hábitos, costumes, modos e estilos de vida colonial à agora cidade moderna, estabelecia um novo conceito urbano baseado na transformação social e também na destruição das crenças e comportamentos de estrutura histórica no sentido de abolir tudo aquilo que significasse historicamente, o modo de ser do passado. Desta forma, estavam lançadas as bases do pensamento nacional a respeito da modernidade que já batia à sua porta, sendo estruturado um novo modelo de civilidade, pautado na dinâmica em que o urbano era o elemento hegemônico e, o cosmopolitismo da capital o seu signo mais evidente. Uma força a puxar e dar diretrizes históricas às transformações do momento, quando a boa ordem urbana era baseada na modelagem da forma da cidade e na sua consolidação como cenário da vida pública (Pechamn, 2002, pág 333).

No entanto esta evolução rumo à civilização também apresentava seus contrastes. Se, por um lado, a cidade integrava, por outro, ela excluía. Na observação das políticas referentes às parcelas pobres, miseráveis e carentes da cidade pode-se ver claramente que tanto a sociabilidade quanto a cosmopolitização em evolução não atentaram para o tratamento adequado destas populações. Assim, ao olhar para o lado marginalizado da sua sociedade,

---

<sup>5</sup> Pechman, Robert Moses: "*Cidades Estreitamente Vigeadas*". Pág. 327.

a cidade viu-se diante da questão urbana. Uma questão que apontava para a exclusão e para a remoção destes estratos sociais das áreas centrais e transferindo-as para as periferias e subúrbios em formação.

Nesta cidade cosmopolita, um fator chegara com força, exigindo reformas e anunciando o futuro das ruas. A nova cidade tornava-se moderna e o automóvel era a expressão maior deste cosmopolitismo (Pechman, 2002, pág 336). O cronista João do Rio dá o tom em que está modernidade se impunha à cidade e, por ocasião das conferências de 1911 sobre psicologia urbana, ele analisa o impacto deste novo fato urbano.

*“(...) O monstro transformador irrompeu, bufando, por entre os descambros da cidade velha, e como nas mágicas e na natureza, aspérrimas educadoras, tudo transformou com aparências novas e novas aspirações (...)”*.<sup>6</sup>

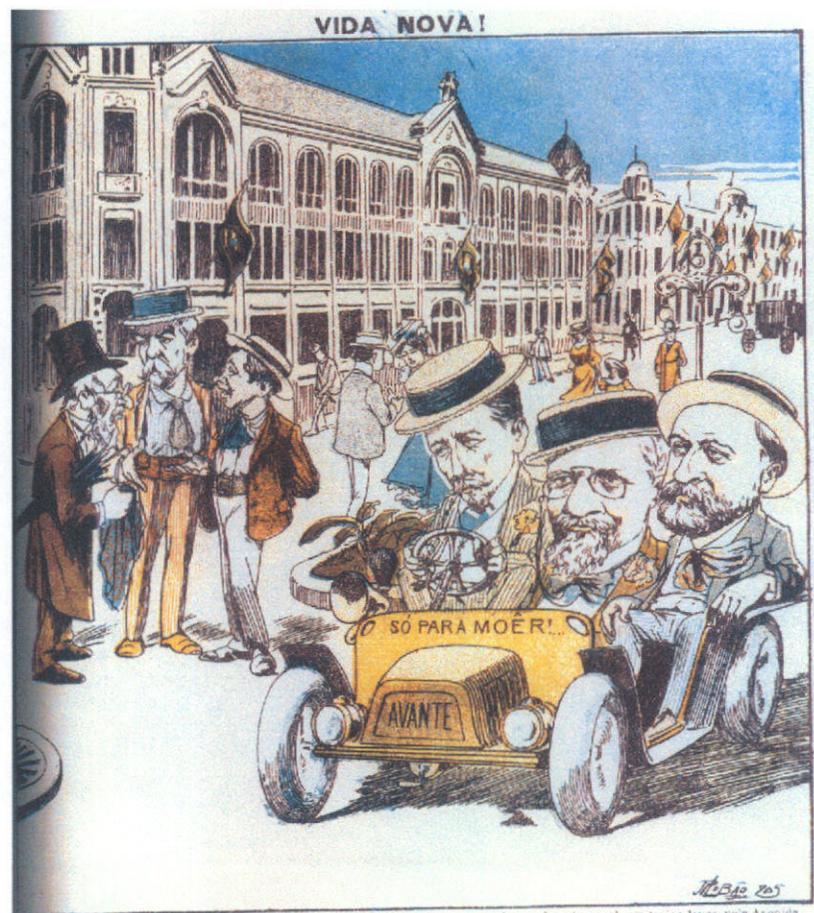
E concluindo sobre a velha e a nova era, ele acredita que a cidade antiga com seus valores está com seus dias contados. Diante disto, ainda escreve:

*“(...) Oh! O automóvel é o criador da época vertiginosa em que tudo se faz depressa. Porque tudo se faz depressa, com o relógio na mão e, ganhando vertiginosamente tempo ao tempo. Que idéia fazemos do século passado? Uma idéia correlata à velocidade do cavalo e do carro (...)”*.<sup>7</sup>

Charge: Revista “O Malho”, 25 de novembro de 1905. O desenho ilustra o Ministro Lauro Muller, o Presidente Rodrigues Alves e o engenheiro Paulo de Frontin passeando de carro pela recém inaugurada Av. Central. Ao fundo, Pereira Passos com o personagem Zé do Povo. (O Porto e a Cidade; O Rio de Janeiro entre 1565 e 1910. Pág. 31)

<sup>6</sup> João do Rio in Robert Moses Pechman: “Cidades Estreitamente Vigiadas”. Pág. 336.

<sup>7</sup> João do Rio in Robert Moses Pechman: “Cidades Estreitamente Vigiadas”. Pág. 337.



Desta forma, o automóvel tornou-se o signo e o ícone desta nova era anunciada pelo tempo que se acelerava, em que os jornais e as crônicas estampam a inexorável dinâmica urbana, na qual tudo que estivesse fora era o atraso e a ignorância das trevas.

No fermentar desta nova concepção filosófica, em que a modernidade era a condição pela qual se deixaria à escuridão e se adentraria nas luzes, as reformas empreendidas pelo prefeito Pereira Passos vêm no sentido de enterrar de vez as estruturas coloniais, permitindo que o novo fosse o coveiro deste passado. É com estas reformas no Rio de Janeiro que as temáticas de capitalidade, civilidade, decoro e comportamentos adequados aparecem como elementos-chave na regeneração. Cidade, urbanidade e cosmopolitismo passam então a ser as bases na qual se apoiará a sociedade emergente e em que a cidade passa a representar o lugar de estar e, a maneira de ser, a urbanidade, a maneira de se relacionar e reconhecer o próximo e, o cosmopolitismo um projeto de integração mais amplo.

De acordo com Pechman, estes fatores compuseram e consolidaram a imagem da cidade. E é sobre esta imagem que o urbanismo, aparecendo como ciência nova, vai operar diagnosticando, analisando e propondo soluções para as questões urbanas que urgiam por solução. Desta maneira, abordar esta camada urbanística é abordar o processo de constituição do urbanismo como ciência no Brasil, uma vez que isto se torna quesito fundamental na identificação do papel que a cidade tinha na composição de um diagnóstico sobre a sociedade. Posto o urbanismo como ciência, o urbanista aparece então como o ator que deveria devolver a ordem à cidade, atualizar o sistema de dominação e reforçar a fronteira entre excluídos e incluídos, dando legitimidade ao dualismo bárbaro/civilizado (Pechman, 2002, pág 386).

O urbanismo moderno nasce, então, como um novo exercício de poder, cujo foco principal é a reforma do meio e onde há a necessidade de facilitar os fluxos, fornecer uma nova imagem estética da cidade e reformar os locais onde vivem as classes populares sob o pretexto de estar se alterando os modos instituídos, proporcionando novos meios de vida. Na visão de Christien Topalov, para se constituir novas relações de poder, é necessário, antes de tudo, transformar as antigas representações dos problemas e dos grupos populares, inventando novos instrumentos de intervenção e novas formas de dominação (Topalov, *in* Pechman, 2002, pág 392). Desta forma, a noção de que o meio precisa ser reformado e que os problemas da cidade e da sociedade devam ser solucionados por profissionais do ramo fez nascer, a sociologia empírica e o urbanismo ao mesmo tempo, que os sociólogos e urbanistas. Assim, a questão social e a questão urbana são legitimadas como realidades e diagnosticadas como problemas técnicos.

O nascimento do urbanismo brasileiro, como disciplina e prática, gera um novo campo político, no qual se instituem novas formas de poder e de

dominação. Um campo em que o pensamento é no sentido da questão social e a cidade passa a ser o objeto que permite a intervenção modeladora dos comportamentos.

Enveredando pelas obras físicas que ocorreram no Rio de Janeiro a partir do final do século XIX, pode-se afirmar que até então as cidades existiam, mas a experiência da vida urbana ainda era uma novidade no limiar dos séculos XIX com o XX. A cidade era precária, as ruas estreitas e escuras, não havia abastecimento pleno de água, nem redes de esgotos em quantidade, poucas eram as ruas calçadas e o transporte era rudimentar. Porém, esta precariedade não consolidava uma problemática urbana, uma vez que a cidade ainda não era tematizada como uma questão. Esta questão só veio a ser tematizada a partir das mãos dos engenheiros que passaram a pensar na adequação da parte física da *urbs* como a solução para as questões que, a partir do alvorecer do novo século, começaram a figurar efetivamente como problemas. Problemas urbanos que então despontavam e cresciam de forma exponencial.

Têm-se, então, os profissionais da construção: Pereira Passos já citado, Paulo de Frontin, Lauro Muller, Francisco Bicalho e outros que certamente poderiam ser citados nestas linhas, pensando e intervindo no meio urbano. Estes que hoje emprestam seus nomes a conhecidas vias públicas da cidade, estiveram à frente das grandes obras, das propostas, dos diagnósticos e das intervenções pelas qual o Rio de Janeiro passou no primeiro quarto do século XX. Porém a ação destes engenheiros deve ser vista como uma política urbana, na medida em que eles agiram, principalmente, onde os problemas se apresentaram.

Entretanto, no Rio de Janeiro, a regeneração visava somente à cura do corpo doente da cidade, sendo que a questão social ficou negligenciada e os grupos menos favorecidos foram excluídos, abandonados e efetivamente varridos para as periferias, ou na linguagem popular, "varridos para debaixo do tapete". Limpar a *urbs* não significava apenas efetivar as melhorias físicas no corpo da cidade, indo além, significava extirpar de suas entranhas os estratos que poluíam socialmente a superfície cidadina com seus costumes e com sua imagem degeneradora e miserável.

No Brasil, os equacionamentos dos problemas urbanos vieram muito mais em razão das reformas físicas da cidade e da resolução dos problemas técnicos do que baseados na melhoria das condições de vida da classe trabalhadora. Talvez porque, aqui, esta transformação urbana não tenha se iniciado a partir da industrialização e do desenvolvimento da classe operária como nos países europeus, mas sim, de forma muito lenta e por condições diferentes das do contexto europeu. Apesar de o Rio de Janeiro já ser uma cidade em franco processo de urbanização e já estar inserido no contexto mundial, o resto do país ainda era essencialmente agrário no limiar dos séculos XIX e XX. Esta origem de formação do pensamento urbanístico brasileiro, em que a questão urbana não

leva a questão social, mas apenas as questões técnicas de reordenamento do espaço público podem explicar a forma de pensamento urbanístico que se configurou no Brasil a partir dos anos quarenta do século XX.

Em conjunto, a nova fase de urbanização, as novas idéias que penetraram no ambiente intelectual carioca e o aumento das classes médias e profissionais, no cenário urbano, fizeram do primeiro quarto do século XX um momento especial na solução das relações de poder e saber. Neste instante, o papel dos engenheiros destacou-se, uma vez que eles foram os primeiros a adotar o urbanismo como ciência, formulando e tematizando os problemas da cidade. Destaca-se a derrubada do Morro do Castelo nos anos vinte, durante a gestão do prefeito Carlos Sampaio como um acontecimento que ilustra bem este período de transformação dos valores e da cidade do Rio de Janeiro. É a partir do debate sobre a remoção do morro que os engenheiros deixaram para trás a tradicional visão "obreira" pontual e localizada e passam as proposições de reordenamento do espaço em função das concepções que prezavam a funcionalidade e a racionalidade (Pechman, 2002, pág 404). Enfim, que prezavam as concepções modernistas de arquitetura e urbanismo que assolaram o mundo a partir do fim do oitocentos e início do novecentos.

Ao contrário do que ocorreu durante as intervenções de Pereira Passos, os debates sobre o arrasamento do morro desembocaram na questão urbana, quando se buscava não apenas o saneamento e o embelezamento da cidade, mas sim abordar a questão da urbanização da cidade como um todo. Pela primeira vez, a idéia de um "Plano de Melhoramentos para a Cidade" aparece para consolidar o momento em que os profissionais da área puderam debater as questões referentes ao saber urbanístico. Estavam então lançadas as bases nas qual o urbanismo como teoria e prática, pôde se desenvolver.

Em 1931, o engenheiro Armando de Godoy, autor de inúmeros artigos e importante personagem no processo de institucionalização do urbanismo no Brasil lança seu livro "A Urbs e Seus Problemas", no qual define o urbanismo de forma clara, didática e simples. Urbanismo queria dizer:

*"(...) ordem e harmonia entre todos os elementos da cidade, os subterrâneos, os superficiais e os elevados, boa utilização das técnicas, diminuição das desigualdades sociais, solução racional dos problemas habitacionais (...) e meios de transportes bem distribuídos e localizados (...)".<sup>8</sup>*

Em 1927, na gestão de Prado Junior, é convidado o urbanista francês Alfred Agache para realizar um projeto para cidade. Com seu "Plano de Extensão, Remodelação e Embelezamento" ele chega num momento em que os debates sobre a necessidade de urbanismo, urbanistas e planos para a cidade

<sup>8</sup> Armando de Godoy in Robert Moses Pechman: "Cidades Estreitamente Vigeadas". Pág. 406.

estavam fervendo e, o consenso sobre a sua pertinência era quase unânime. Por certo, o debate sobre o urbanismo se deu entre as dinâmicas internas do campo profissional e da cidade em evolução e as dinâmicas externas relativas ao pensamento mundial. Escolhas e influências que culminaram na contratação de Agache. Sob outra ótica, a de uma sociedade que buscava a civilidade, a estética e o glamour, a contratação de um francês para elaborar o primeiro plano urbanístico para o Rio de Janeiro está coerente com os anseios da sociedade republicana do início do século XX e, principalmente com a imagem que esta sociedade queria passar. Uma sociedade em que a política da aparência era ainda uma corrente forte dentro do contexto sociabilizado da Capital Federal e onde se considerava que tudo vinha da França era o belo, o evoluído e o ideal. Adaptando o verso do poeta do rock brasileiro:

“Somos caboclos querendo ser ingleses”.

No caso: “Éramos caboclos querendo ser franceses”.

Caminhando rumo ao final deste capítulo e tentando concluir, pode-se considerar que no embate entre os campos que disputavam a melhor qualificação do saber sobre a cidade venceria aquele que melhor soubesse entender, que o urbanismo não era só uma necessidade de reordenamento, mas também de enquadramento da própria sociedade já que os ideais de higienismo e de embelezamento não foram suficientes para redefinir a ordem urbana. Desta maneira, o urbanismo se legitimou apenas em função de suas capacidades técnico-científicas independente das questões de cidadania e do direito à cidade. Logo, numa cidade que não reconhecia a questão social, e ainda era essencialmente agrária, por mais que se quisesse esconder esta condição, o urbanismo só faria sentido, caso se apresentasse como um saber no ambiente urbano e se evidenciasse a partir do controle, da ordem e do poder político.

Nestas condições, não interessava aos agentes do poder incluir os excluídos, legitimar os temas sociais oriundos da crescente camada trabalhadora, nem permitir o acesso à cidade daqueles despossuídos que a sociedade marginalizava. Apesar dos avanços tecnológicos e construtivos e das teorias urbanistas de transformação física da cidade, no pensamento dos agentes promotores das reformas urbanas as questões sociais não se legitimavam. Na lição de Pechman, entende-se que o urbanismo que aqui aportou, veio aleijado da sua porção mais nobre, ou seja, aquela que implementava a cidadania e legitimava o direito do trabalhador à cidade. Formou-se aqui um urbanismo regulamentador e normativo que produziu cidades, ou ao menos melhorias nestas, mas que não produziu cidadãos e em que a elaboração de planos para a cidade configurou-se como um novo campo político através do qual atualizaram as antigas e produziram-se novas formas de dominação. Isto explica porque as políticas urbanas de regeneração do ambiente físico, ao longo do século XX, sempre se consolidaram na exclusão e negligência da parte social da cidade. Desta forma, a única vencedora foi a negligência e a

covardia. A opressão dos pobres e dos sem acesso, pelos ricos e poderosos do meio urbano.

## **6.6 - O CASO DA RUA 1º DE MARÇO**

Nas páginas anteriores, apresentou-se o que, conceitualmente, entende-se como a sociomorfologia de um ambiente urbano. No caso, a sociomorfologia da cidade do Rio de Janeiro. Adiante, dissertar-se-á sobre o caso específico da rua 1º de Março, objeto de análise específica.

A rua 1º de Março é uma via que remonta às datas de fundação da cidade de São Sebastião, sendo que, no seu plano, tanto no antigo quanto no atual, podem ser encontrados os vestígios da evolução social e morfológica da capital carioca. O primitivo caminho Manoel de Brito que, posteriormente, foi dividido em Rua Direita e Rua da Misericórdia e, atualmente, figura como rua 1º de Março permanece como uma das principais vias do Rio de Janeiro. Guardadas as devidas proporções entre a sua importância no passado e no presente, ela continua a ser um espaço que, apesar das transformações ocorridas em suas funções e destinos, continua a figurar iconicamente no contexto da cidade. Entretanto, é interessante notar que o fato que pareceu ser a ruína da rua, na verdade foi o que permitiu que ela mantivesse muitas características do passado ainda preservadas.

A abertura da Avenida Central, atual Rio Branco, foi um episódio importante do urbanismo carioca e nacional. Esta avenida surge para ser a principal via da capital republicana, para onde tudo e todos deveriam convergir. Ela não devia ser apenas um exemplo de obra urbana para toda a América Latina, mas também um informe para os olhos europeus de que aqui, se encontrava uma nação civilizada. E assim foi.

Avenida Central, 1905. foto: Augusto Malta. Museu da Republica/IPHAN. (O Porto e a Cidade; o Rio de Janeiro entre 1565 e 1910. Pág. 186). A foto retrata a inauguração da Av. Central que, apesar da chuva, recebeu a população em massa.



Assim, todas as relações sejam sociais ou morfológicas, que desde tempos remotos se desenvolviam na 1º de Março, foram transferidas sem cerimônia para a então Avenida Central. Com isto, a rua 1º de Março perdeu importância e "status" no contexto citadino. A princípio, pode-se interpretar esta transferência como sendo a razão pela qual a rua hoje se encontra, de certa forma, abandonada e em estado de estagnação.

Contudo ela realmente se encontra abandonada, mas apenas em parte e não no seu todo. A conservação e a preservação dos sobrados antigos de fato deixam a desejar, mas os trabalhos de conservação nos monumentos históricos como as igrejas e os prédios públicos, em conjunto com a modificação dos seus usos e funções, estão favorecendo e valorizando a rua como espaço urbano histórico. Desta forma, toda a transformação que ocorreu na Avenida Central, ao longo do século XX, e que a descaracterizou totalmente, principalmente em função da substituição da arquitetura neoclássica e eclética característica do final do século XIX e início do século XX, por uma pseudomodernista e comercial que passaram a predominar a partir dos quarenta do mesmo século. Felizmente, esta mudança de centralidade, possibilitou a 1º de Março manter o seu traçado irregular e afunilante do passado e ainda muitos artefatos arquitetônicos de períodos anteriores como os casarios e sobrados, prédios públicos com valores estéticos relevantes e igrejas seculares.

Graças a este fato, que a princípio pareceu ser o responsável pelo esquecimento e desvalorização da 1º de Março, hoje se pode caminhar pela rua como se estivesse fazendo uma viagem no tempo, tomando-se uma aula de arquitetura, história do Brasil e ainda percebendo que nem sempre aquilo que parece ser a causa de uma ruína, o é de fato.

A rua 1º de Março, hoje, aparece no contexto da cidade como um ícone apesar de que, mesmo não figurando mais como a principal rua da cidade, "status" perdido com a abertura da Avenida Central no início do século XX, nas suas margens ainda estão instalados vários dos principais artefatos arquitetônicos históricos do município e do Brasil. Destacam-se aí o Paço Imperial, as Igrejas de São José, Santa Cruz dos Militares, do Carmo, da Ordem Terceira do Carmo e, ainda que mais recuada, a Igreja da Candelária, principal templo da cidade atual. Podem-se ainda incluir nesta lista a Praça XV, o Palácio Tiradentes, o Convento do Carmo e os sobrados, sejam bem ou maus conservados, mas que, de qualquer forma, contribuem para contar a história e a transformação da cidade.

Todos estes artefatos arquitetônicos não estão ali por acaso. São, na verdade, a expressão de que um dia naquele espaço se desenvolveram as principais atividades sociais da cidade e do Brasil, desde a apropriação do sítio primitivo ainda inóspito até os períodos colonial, imperial e republicano. No passado, ainda como a principal rua do contexto urbano, a 1º de Março era o palco onde a elite social se manifestava com seus confetes e serpentinas, bem

como as classes pobres e miseráveis com suas mazelas. Onde a elite colonial e imperial desfilava seu estilo cortês afrancesado, onde os modismos arquitetônicos e comportamentais, não obstante as novidades europizantes que primeiro aportavam no país colônia e, mais adiante, na colônia disfarçada de império. E indo além, onde as classes sociais apareciam claramente divididas entre brancos, negros, índios e mestiços, bem como as funções e destinos que estas classes desempenhavam no meio urbano.

Com o aporte da corte de D. João, a cidade não era mais capital da colônia, mas do império e, como tal, deveria ter a cara de capital imperial. Como o endereço oficial da corte era ali, a 1º de Março foi então contemplada por pioneiras transformações arquitetônicas e urbanísticas, como o calçamento, a numeração dos imóveis e, principalmente, as transformações arquitetônicas a partir da absorção dos estilos que estavam em destaque na Europa. Estas transformações não mudaram substancialmente a 1º de Março, mas, se deram no incremento da arquitetura a partir da absorção dos modismos europeus, no tratamento do plano da rua, mas sem modificar as suas dimensões já consolidadas e, na valorização dos largos, principalmente no Largo do Paço. Foram plantadas árvores nos passeios e nas praças bem como uma pavimentação pioneira e a valorização e incremento das fachadas.

Mas não só estas transformações físicas se evidenciavam no plano da 1º de Março. Incrementos comportamentais e relações sociais em franca transformação também despontaram na cidade, sendo evidentes no plano da rua uma vez que a cidade civilizava-se e esta civilidade era facilmente percebida nos cidadãos. Eram percebidas na presença da aristocracia política, econômica e administrativa, nos anúncios de profissionais liberais como médicos, fotógrafos, advogados, engenheiros, comerciantes e outros, ainda que estes contrastassem com a presença de negros cativos e libertos, índios que demonstravam mobilidade social, não obstante os imigrantes que desembarcavam sem cessar e traziam na bagagem e na aparência seus valores e conceitos sociais.

Com o avançar do século XX, a 1º de Março que perdera sua condição de principal via urbana desde o início do século, passou à inércia, a qual não duraria muito tempo, em razão do aumento vertiginoso do número de veículos automotores que infestou a cidade a partir da década de 20 e teve forte impacto sobre a *urbs* e, principalmente, sobre o centro. Naquele momento, como dito em linhas anteriores, a rua já não mais figurava como a principal centralidade social do meio, mas sua implantação estratégica no tecido urbano fez com que seu plano se tornasse uma das principais vias de escoamento viário local, condição que vigora até os dias atuais. Desta forma, o conflito entre a demanda de espaço físico estático para absorção das superfícies em trânsito não demorou a aparecer. Tem-se aí uma estrutura colonial que pouco evoluiu, recebendo a cada dia um contingente maior de veículos, o que obviamente deu origem à

saturação incomensurável do ambiente. Saturação que ainda impera e, a cada dia, piora.

A partir do primeiro quarto do século XX, verifica-se um crescimento vertiginoso da cidade, que está expresso na saturação e na densificação do centro, que se estende à população, às construções e aos serviços que ali se realizam.

Atualmente, a 1º de Março figura essencialmente como eixo de escoamento viário, e como local onde o turismo aparece em segunda instância, face aos históricos monumentos que ali estão implantados. Estes monumentos, hoje passam quase que despercebidos, uma vez que, estão diluídos na confusão oriunda do intenso trânsito de veículos, principalmente dos de grande porte como os ônibus e caminhões.

Com esta circulação intensa de autos, se estabeleceu uma situação pouco saudável aos artefatos históricos da rua, já que os gases expelidos pelos veículos comprometem os monumentos, sujando, manchando e contribuindo para a deterioração mais rápida dos mesmos. Em paralelo, a falta de estacionamento livre na rua contribui para o enfraquecimento das atividades comerciais e para ausência dos consumidores que atualmente encontram o que precisam em muitas outras partes do centro. Estes fatores atuando em conjunto favoreceram a desocupação dos imóveis, uma vez que os comerciantes a muito, preferem se instalarem em áreas mais movimentadas e próximas dos acessos ao centro, como as estações do metrô.

Assim, a 1º de Março teve seu início, apogeu e decadência. Porém, como dito nas primeiras linhas deste item, muitas vezes aquilo que a principio aparece como fator primordial na decadência de algo, pode logo, revelar-se como o principal fator de salvação do objeto.

Otimista, acredita-se que, excluídos os fatores que atualmente consubstanciam a decadência da rua, trânsito intenso, desocupação dos imóveis comerciais, desertificação noturna e concebendo-se um projeto de requalificação e revitalização da área, a 1º de Março voltará à posição de destaque que sempre ocupou no contexto carioca. Este projeto deverá considerar os imóveis históricos, o plano preservado e o entorno próximo à rua que possui evidente potencial turístico e comercial. Este potencial ao ser contemplado certamente, consolidará uma nova vertente na história desta rua. Uma vertente em que ficarão os dias obscuros para trás, e deslumbrar-se-á um novo horizonte em que o resgate dos valores históricos, a qualificação espacial, arquitetônica e urbana, assim como as permanências dos cidadãos, farão com que a 1º Março seja novamente um "locus", saudável, limpo e livre das aparições inoportunas e poluidoras dos elementos degradantes que atualmente a condenam.

## **6.7 - OS GRUPOS SOCIAIS DA RUA 1º DE MARÇO**

Assim como o cenário da 1º de Março se transformou, ao longo de quatrocentos anos de história, os atores que encenaram neste palco a história de suas vidas e da cidade também se transformaram.

No princípio eram apenas os nativos aos quais foram se somando alguns europeus representantes das classes populares de Portugal. Com o avançar das décadas, estes europeus e outros estrangeiros foram engrossando as fileiras sociais da cidade, e então classes sociais começaram a surgir. Estas classes estavam claramente expressas no plano da 1º de Março, visto que era ali que a sociedade da cidade de São Sebastião aparecia com maior expressão. Ao longo do período colonial, estavam nela assentadas as elites burguesas, aristocráticas administrativas, política e militar, bem como os escravos e índios que circulavam diariamente atrás de algum ganho ou que ali também residiam com seus senhores. Assim, como os representantes da sociedade civil, estavam também implantadas as parcelas mais importantes das ordens religiosas, uma vez que, localizadas nas extremidades e sobre as colinas do Castelo e de São Bento, as Ordens Jesuítas e Beneditinas figuravam a abrir e a fechar o plano da 1º de Março.

A 1º de Março aparecia então como a principal centralidade da cidade, onde não só se encontravam os principais artefatos arquitetônicos, mas também os principais atores da capital da colônia. Estes grupos figuraram, ao longo do período colonial, e continuaram a figurar no período imperial com maior intensidade. Com a chegada da Corte em 1808, esta hegemonia foi potencializada face à presença dos reis de Portugal e de seus asseclas. Se a região da 1º de Março já era a principal região da capital colonial, e como tal, local mais interessante para a sociedade se implantar, a elevação da condição do Brasil de Colônia para Reino Unido fez com que para ali todos almejassem convergir com suas moradias e negócios.

Durante o século XIX, estar na 1º de Março era estar, efetivamente, no centro do país, já que isto era o mesmo que estar perto das principais ordens religiosas, dos mais sofisticados estabelecimentos comerciais, dos reis e das esferas administrativas, políticas e econômicas que conduziam país. Residir ou ter seus estabelecimentos ali significava estar na elite espacial e social do ambiente da cidade e do Brasil. Nestes períodos, a propriedade da rua era dominada por nobres, aristocratas, burgueses e clérigos. Eram estes estratos da sociedade que detinham a propriedade dos imóveis, dos comércios e dos estabelecimentos profissionais. A 1º de Março figurava então como a rua das elites e como a elite das ruas.

Esta condição começou a mudar no limiar do século XX e, principalmente, a partir das obras de intervenção do prefeito Pereira Passos. Sobretudo em função da abertura da Avenida Central, atual Rio Branco que, apesar da

proximidade com a 1º de Março, roubou-lhe a condição de principal centralidade urbana. A Avenida Central, uma moderna via muito mais larga e extensa, atraiu para si os olhos, os desejos e os deslumbramentos de uma sociedade que ansiava por uma rua que expressasse o grau de civilidade que o país necessitava demonstrar ao longo do século XIX e início do XX. Desta maneira, a 1º de Março entra em estado de relativa dormência. Já não significava mais o local mais importante da cidade e a elite social, os trabalhadores bem como as atividades comerciais, os usos, funções e destinos foram rapidamente transferidos para a Avenida Central.

Com a perda da condição de principal centralidade social, a rua passa a figurar de forma coadjuvante no centro da cidade, ainda que nelã estivessem implantados importantes artefatos arquitetônicos como o Paço, a igrejas e outros. A rua sofre um esvaziamento social, em que as noites passam a apresentar uma condição desértica e os dias já não são mais tão congestionados. Porém ela possui certa condição no contexto da cidade, mas seus imóveis entram em decadência, os aluguéis já não são tão valorizados e, possuir bens ali, já não significa algo tão importante e valorizado no contexto citadino.

Atualmente o plano da 1º de Março funciona principalmente como um canal de condução do fluxo viário e de pessoas. Os grupos sociais que a utilizam são os turistas a visitar os antigos artefatos históricos e os trabalhadores que por ali passam a caminho do serviço ou de casa. Já não existe mais nenhuma relação com aristocracia, nobreza ou elite social do passado. O comércio hoje é o mais básico, não existindo lojas sofisticadas e os pontos comerciais destinam-se primordialmente ao público comum do dia-a-dia. São livrarias, sebos, farmácias, restaurantes, lanchonetes e outras lojas comuns que atendem aos que ali trabalham ou procuram algum artigo rotineiro do dia-a-dia.

Atualmente, o que se destacam na rua, são os centros culturais. O do Paço Imperial e do Banco do Brasil destinados à reciclagem do ambiente local e ao turismo. De qualquer forma, os grupos que hoje figuram na rua são camelôs. Os da feira do Largo do Paço, os ambulantes avulsos, bem como turistas e parcelas comuns da sociedade que utilizam a rua para passagem e acesso aos postos de trabalho, mas que não têm nenhuma relação com os estratos elitizados dos séculos XIX, XVIII e XVII que ocupavam a 1º de Março morando, conduzindo seus negócios e decidindo sobre os destinos da cidade.

De uma forma ou de outra, a rua continua sendo dos cidadãos, sejam ricos ou pobres, governantes ou governados e, como tal ela ainda se apresenta para as pessoas que aquele espaço utilizam para as mais variadas finalidades e destinos, pois como escreveu Sennett:

*“O cordeiro não pode livrar-se de seu próprio gavião; uma alma não pode renegar a necessidade de um lugar no mundo”.<sup>1</sup>*



Fotos: A rua em dia normal da vida da cidade. Nas imagens, fica clara a interface entre a pedra, a carne e o metal.

---

1- Richard Sennett (2006). “Carne e Pedra”, página 131. Em analogia ao trabalho de Friedrich Nietzsche “Da Genealogia da Moral” de 1887 que contém uma parábola em que figuram gaviões e cordeiros.

## **6.8 - PRANCHAS**

A seguir apresentam-se alguns formatos em que se objetiva a representação gráfica do que entendemos por sociomorfologia. Em princípio, parece ser algo contraditório, pois como um conceito essencialmente teórico pode ser expresso em desenhos. Contudo, acredita-se que a mensagem foi transmitida.

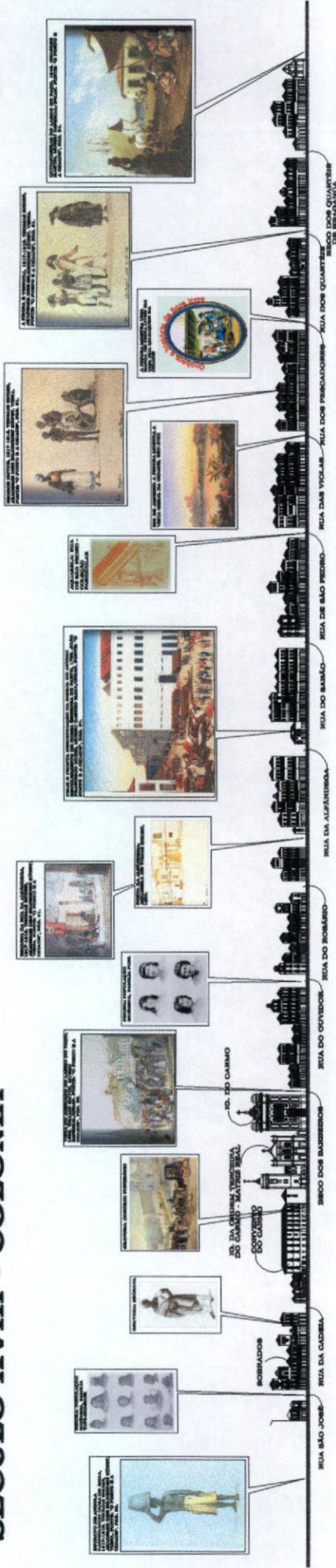
Enfim, passa-se às pranchas:





# SOCIOMORFOLOGIA: LADO IMPAR

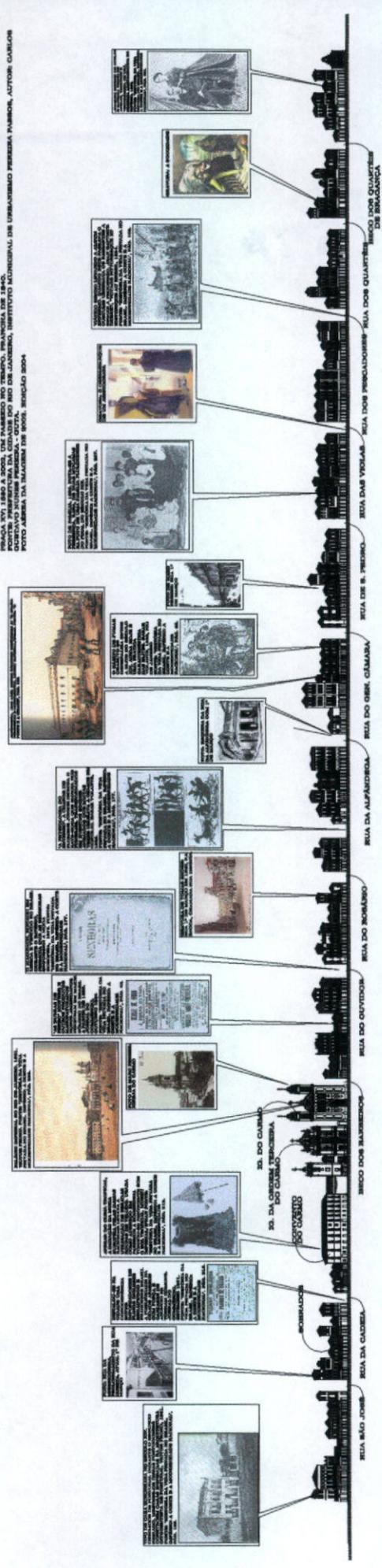
## SÉCULO XVIII - COLONIA



RUA 1º DE MARÇO - FACHADA DO LADO IMPAR DA RUA NO SÉCULO XVIII  
ESCALA APROXIMADA: 1:1.000 - PORTES: NERU, CAVALCANTE, O RIO DE JANEIRO METROPOLITANA



## SÉCULO XIX - IMPÉRIO



RUA 1º DE MARÇO - FACHADA DO LADO IMPAR DA RUA NO SÉCULO XIX  
ESCALA APROXIMADA: 1:2000 - BARRIS: PLANTA ARQUITETURAL DO RIO DE JANEIRO, 1864, BIBLIOTECA NACIONAL/BJ

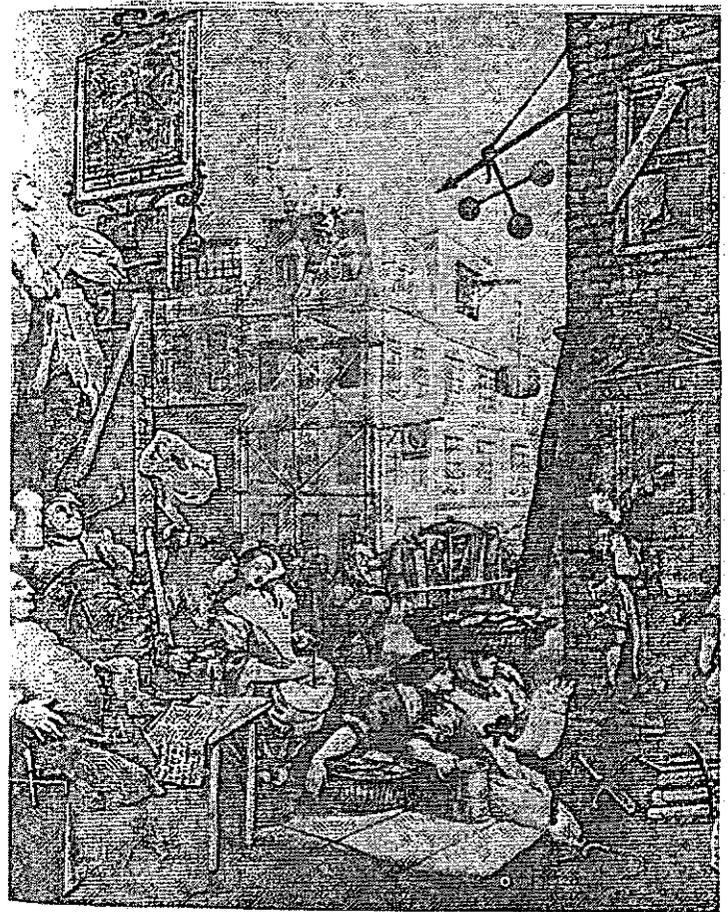




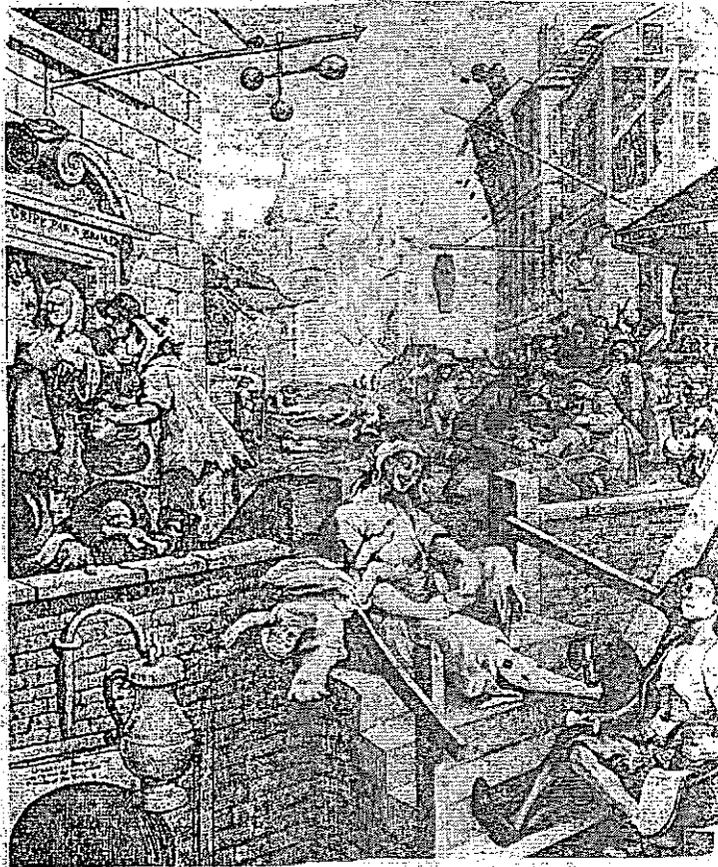
## 6.9 - CONCLUSÃO

Concluindo, se no início deste trabalho tinha-se como objetivo, a partir da conceituação de "sociomorfologia", determinar as interfaces entre a sociedade e estrutura física da cidade, considerando, os vetores de influências que uma exercia sobre a outra, neste momento, pode-se afirmar que, na verdade, a força destes dois vetores primários é decomposta em uma terceira. Uma terceira que por fim acaba por se sobrepôr às duas primeiras. Esta última surge em função das forças políticas e tomadoras de decisões que atuam no contexto urbano. Desta forma, seja num sentido ou no outro, ao final destas linhas inclina-se a concluir que não o espaço, mas as políticas de tratamento dos espaços e dos ambientes da cidade conduziram as camadas sociais menos favorecidas ao degrado e a exclusão dos quadros urbanos e, sua conseqüente posição marginalizada, bem como a extrema densificação e saturação do ambiente urbano. Logo, estas mesmas políticas conduziram as camadas mais abastadas, que sempre foram e continuam a ser agraciadas com as melhores benfeitorias públicas bem como habitar e usufruir, dos mais expressivos melhoramentos urbanos realizados nas porções nobres da cidade.

Identifica-se, então, não apenas dois vetores, mas três, sendo que o sujeito do primeiro transforma-se e divide-se em dois, ficando aí, claro o tratamento diferenciado em função dos distintos estratos sociais e se tornando uma prática comum dos gestores da cidade. Isto pode ser percebido não apenas nas decisões dos gestores modernos, mas também nas atitudes dos administradores e políticos imperiais, coloniais e contemporâneos. O segundo vetor, que representaria as influências da sociedade no meio construído fica resumido então, as manifestações acadêmicas nas áreas nobres da cidade, dando origem a um produto urbano-arquitetônico mais qualificado esteticamente. Ao mesmo tempo, com manifestações populares e sem referências acadêmicas nas partes suburbanas e proletárias da *urbs*, dando origem a um produto urbano-arquitetônico sem compromissos estéticos e significativos laços com a produção de espaços qualificados de maneira positiva. Assim, com intervenções públicas mais qualificadas sendo realizadas em paralelo com manifestações construtivas particulares consubstanciadas na técnica tem-se uma parcela da cidade que adquire valores estéticos discrepantes e facilmente reconhecíveis. Enquanto que, as poucas ou esporádicas intervenções públicas nas parcelas carentes da *urbs*, sendo realizadas em conjunto com manifestações particulares não conhecedoras de valores estéticos, bem como das técnicas consagradas da arquitetura e do urbanismo dão origem a uma parcela marginalizada da *urbs*, resultante da construção de uma cidade problemática e de difícil manejo.



Fonte: "Carne e Pedra", Richard Sennett, 2006. pág183. Gravura: Willian Hogarth, Beer Street, 1751. Print Collection, Lewis Walpole Library, Universidade de Yale.



Fonte: "Carne e Pedra", Richard Sennett, 2006. pág. 184. Gravura: Willian Hogarth, "Gin Lane", 1751. Print Collection, Lewis Walpole Library, Universidade de Yale.

## 7 - DIA E PROGNÓSTICO

Após toda explanação sobre ruas e mais especificamente sobre a rua 1º de Março no Rio de Janeiro, tecer um diagnóstico sobre o objeto de análise específico terá por objetivo a conclusão formal deste trabalho. Por este diagnóstico, objetivou-se estabelecer o vínculo entre o passado, o presente e o futuro desta rua que permanece em forma física e histórica na cidade de São Sebastião, há quase 450 anos.

## **7.1 - DIAGNÓSTICO**

No princípio, a rua 1º de Março, ainda conhecida como Caminho Manoel de Brito, apresentava-se aos olhos daqueles que por estas terras aportavam como uma bela praia cercada por matas nas costas e com paisagem deslumbrante, ainda que inóspita e claramente difícil de se domar. Com o passar dos anos e com o desenvolvimento da colônia, seu eixo foi paulatinamente apropriado. A primitiva trilha que margeava a faixa de areia e a praia que funcionava como porto foi então alargada, estabelecendo-se construções linearmente e voltadas para o mar. Destas, a primeira ermida foi a atual Igreja da Ordem Terceira do Carmo, que em primeiro momento, não passava de uma pequena construção de duas águas. Pouco a pouco, novas construções foram sendo implantadas ao lado da ermida do Carmo. Estas construções foram dispostas para a principal entrada da cidade e para aqueles que aqui chegassem, consolidando, assim, o eixo que logo se tornaria a principal centralidade da colônia.

Desta forma, ainda que vagarosamente, deu-se início a apropriação efetiva da cidade do Rio de Janeiro. A partir da praia e do então Caminho Manoel de Brito, estabelecendo-se um eixo de desenvolvimento que ligava o Morro do Castelo, hoje inexistente, mas na época local primário das instalações da cidade e da população, ao Morro de São Bento. Nesta época, por motivo de segurança e conveniência, a cidade encontrava-se implantada no alto do Morro do Castelo, e a trilha Manoel de Brito funcionava como acesso a várzea, ao Morro de São Bento e ao porto que funcionava na praia, às suas margens. Com o avançar dos anos, a população começa a descer do morro e a se instalar na várzea, aterrando e ocupando-a, uma vez que habitar a colina já era penoso e não atendia mais as necessidades de uma cidade em franco desenvolvimento.

Estabelecida a ocupação da várzea, o principal eixo de circulação era o Caminho Manoel de Brito, do qual várias ruas perpendiculares já haviam sido lançadas, determinando a forma urbana da cidade. Desta maneira, estavam consolidadas as bases onde a já então Rua Direita poderia se desenvolver e se tornar o principal espaço público da capital colonial. Assim, ao longo dos séculos XVII e XVIII, ela se tornou hegemônica e seu eixo o lócus onde se instalaram as principais construções administrativas, políticas e econômicas do Brasil colônia. Como exemplo, têm-se o palácio dos governadores, o Paço Imperial, a alfândega, a casa de câmara e cadeia velha, mais adiante Câmara dos Deputados, as mais importantes igrejas como as da Ordem do Carmo, além

do Convento do Carmo, a dos Militares e a de São José, não obstante as residências das mais influentes e importantes famílias da época. Dentre estas, nobres, políticos e aristocratas.

Pode-se dizer que esta ocupação deve ser considerada a origem da saturação do eixo da 1º de Março que viria explodir com o passar dos anos? Certamente que sim, mas também deve-se lembrar que esta ocupação indiscriminada teria início em algum momento e em algum lugar, principalmente em se tratando de uma terra que não tinha outro caminho que não fosse o de se consolidar estruturalmente, seja política, econômica, institucional ou socialmente. Assim sendo, o desenvolvimento da 1º de Março deu-se de forma coerente com as necessidades do período, considerando sua localização geográfica entre os morros acima citados e a atividade portuária que, desde os primeiros anos de ocupação do território, ali acontecia. Seu plano se revelou adequado e propício a receber esta evolução da cidade e naturalmente permitiu que ali se implantassem e desenvolvessem as estruturas de administração e domínio da colônia.

No início do século XIX, com a chegada da família real que se instala nas construções da ainda Rua Direita, o Rei, no Palácio dos Governadores, promovido então a Paço Imperial, sua mãe, dona Maria, no Convento do Carmo e a corte nas habitações do entorno. A rua que já era a principal centralidade da cidade adquire um uma notoriedade jamais vista. Por exemplos, a reforma total da Igreja da Ordem Terceira do Carmo, para funcionar como templo específico da realeza e a adequação do convento e do Paço às necessidades reais. No decorrer do oitocentos, as habitações da cidade passam a exprimir os ideais de civilidade, surgem os escritórios comerciais, casas administrativas que já estavam implantadas ali e evoluem significativamente. Em meados do século, a já então Rua 1º de Março cruza o século em posição mais relevante e importante do que nunca. Era o eixo principal da cidade, onde as decisões administrativas do Império eram tomadas, a moda e os modismos eram lançados e para onde todos queriam convergir. Esta condição já anunciava os anos seguintes de saturação e densidade que viriam, sobretudo a partir da virada do século.

Com o século XX, o destino da 1º de Março caminha na direção da modernidade. Um caminho em sintonia com o destino que se descortinava para a então capital republicana. Com o aporte da modernidade, a condição do centro do Rio de Janeiro, que já era complicada, contudo tolerável, ruma à insustentabilidade. A cidade que crescera sem cerimônias nos séculos passados agora caminhava rumo à densidade e saturação intoleráveis, que se tornaram evidentes logo em meados do século. Esta condição fica explícita nos projetos de aberturas de novos e maiores eixos de circulação, como a Avenida Rio Branco que, após a sua abertura, adquiriu o status de principal centralidade da cidade, em detrimento da 1º de Março no princípio do novecentos e, mais adiante, em meados do século, a Avenida Presidente Vargas que marcou

acentuadamente a então capital federal no intuito de limpar, desafogar e mostrar ao mundo um país moderno e antenado com as novas tecnologias. Neste período, não só a 1º de Março como todo o centro da cidade passa a apresentar um horizonte desastroso em termos de sustentabilidade. A verticalização das construções comerciais obstruiu estupidamente a paisagem. O vertiginoso aumento do número de automóveis poluiu a cidade de diferentes formas não obstante o contingente de pessoas que convergiam para o centro rumo ao trabalho, ao comércio, ao turismo ou para nada, revelaram logo que aquilo que deveria ser a salvação, não verdade, seria o fator que imputaria a saturação indiscriminada.

Desta forma, a 1º de Março, bem como todas as ruas da região central, seguiram na direção do congestionamento, saturação, poluição, degradação e outros predicados antagônicos à cidade dos séculos anteriores que se caracterizavam pela escala humana, pelo fácil circular e relativa harmonia urbana, ainda que padecessem com sistemas de segurança, abastecimentos, esgotos e higiene precários. Porém, estes últimos, que desqualificavam a cidade naquela época ainda são deficientes hoje. Não na mesma escala, mas ainda sim deficientes e contribuem para tornar a cidade atual, com todos seus problemas estruturais modernos, ainda mais ineficiente e desastrosa.

Resumindo esta primeira etapa do diagnóstico, pode-se dizer que, apesar do glamour da cidade do Rio de Janeiro, principalmente do centro da cidade com seus marcos, ícones e monumentos, esta sebastianópolis apresenta uma condição clara de imensa densidade, tanto viária quanto construída e populacional, sendo que o primeiro e terceiro contrastam o período diurno com a desertificação noturna, ineficiência, insegurança. Apresenta ainda alta degradação dos monumentos e marcos, falta de segurança, violência urbana, insuportável sujeira e mau cheiro, não obstante aos inúmeros moradores de rua que habitam marquises e recuos dos edifícios. Todas estas condições ficam claras no plano da 1º de Março, um espaço onde podem ser observados quase todos os fenômenos que acontecem no centro do Rio de Janeiro.

Especificamente, no que se refere à rua 1º de Março, pode-se ainda dizer que ela está a padecer com imóveis desocupados, especialmente aqueles que remontam ao início do século XX e o final do XIX e pontos comerciais igualmente fechados, muitos destes, imóveis antigos. E ainda, insegurança, absurdo volume de tráfego diurno a poluir e sujar os ícones, marcos e monumentos da rua, intenso fluxo de pedestres que, apesar de dar vivacidade ao ambiente, poluem ao lançar ao chão, papéis e outros objetos, desocupados a espera de uma oportunidade, estacionamentos sem regulamento a obstruir os passeios. Indo além, falta de projetos arquitetônicos e urbanos que qualifiquem, embelezem e destaquem a rua, não obstante a ausência de estabelecimentos qualificados que atraiam efetivamente pessoas com lojas, teatros, cinemas, bares e restaurantes que poderiam dar vida à rua, especialmente à noite.

Tudo isto fica explícito num simples caminhar pela rua, principalmente no horário compreendido entre as nove da manhã e às sete da noite. Uma situação insustentável que se ameniza brevemente entre onze e dezesseis horas, mas que está claramente a prejudicar o ambiente, fazendo agonizar uma das mais antigas, belas e importantes ruas do Rio de Janeiro, do Brasil e da história brasileira.

## **7.2 - PROGNÓSTICO**

Após efetivar as considerações sobre o passado, o passado recente e o presente o que se pode imaginar e relatar para o futuro da 1º de Março? Certamente, este início de século representa um divisor, um marco na permanência da rua, onde seguramente identificam-se duas alternativas para o futuro.

Uma primeira referente à postura que os cidadãos e usuários assumem em relação à 1º de Março e uma segunda associada ao futuro do ambiente físico. Para a segunda postura, acredita-se que os rumos determinados por aqueles que têm o poder de gerir e controlar a 1º Março, definirão se ela caminhará na direção da evolução e da qualificação revitalizadora ou se seguirá no sentido inverso, rumo à potencialização da decadência patológica, instalada que consolida o colapso do ambiente. Algo como os caminhos para "Cidade Infernal" ou para a "Cidade Celestial" descritos por Anne Whiston Spirin em "O Jardim de Granito". Quanto à primeira posição, acredita-se que o papel do usuário, do cidadão que utiliza aquele espaço no cotidiano aliado ao dos gestores e controladores da cidade pode ser definidor no resgate da rua. Esta participação mútua, também pode ser subdivida em duas formas distintas, sendo a conclusão de Ítalo Calvino em "As Cidades Invisíveis" uma expressão precisa das posturas que se pode assumir frente ao espaço em questão.

Definindo melhor a primeira linha e sob a influência de Calvino, pode-se dizer que cabe aos "mortais" da cidade de São Sebastião, entender que o inferno da 1º de Março é algo que já existe e é consubstanciado por cidadãos, estando presente e claro todos os dias no plano da rua. Assim, existem duas maneiras de se lidar com esta condição: a primeira é negligente e covarde, porém cômoda e fácil e se efetivará, logo que se aceitar este inferno e se tornar parte dele até deixar de percebê-lo. A segunda é valente e nobre, porém trabalhosa e difícil, em que as boas intenções, o aprendizado, a interpretação, a imaginação e a honestidade permitirão selecionar, dentro da decadência instalada, o que não está decadente e trabalhar para torná-lo permanente.

Quanto à exploração em profundidade da segunda postura, pode-se considerar que os caminhos futuros da 1º de Março são simples de entender: divididas, as duas vertentes apontarão para as extremidades opostas da mesma reta.

A primeira vertente apontará para a degradação potencializada da estrutura da rua. Com o tráfego extraordinariamente exagerado a poluir os artefatos arquitetônicos, cobrindo de fuligem e danificando os monumentos e ícones da rua até o ponto em que as já tímidas obras de restauro e preservação não façam mais diferença. Os passeios e calçadas, a cada dia, estarão mais estragados, quando a padronização e os revestimentos serão inexistentes. Os imóveis desocupados facilmente farão lembrar dos melhores artefatos assombrados dos filmes de cinema. A densidade exagerada de pessoas no período diurno contrastará com a desertificação populacional da noite, o que favorecerá a insegurança e a decadência do lugar. A poluição em todos os sentidos, sonora, graças aos inúmeros veículos; física, devido às pessoas e também aos automóveis; visual, face à obstrução da paisagem em função das placas publicitárias e dos espigões que brotam diariamente nas imediações. Não se pode esquecer da ausência sanitária em razão dos bueiros e bocas de lobos entupidos que estarão a cuspir ratos e baratas o dia e a noite toda, não obstante as redes de escoamento dos esgotos e águas pluviais deficitárias e antigas que estarão absolutamente degradadas.

Tudo isto será potencializado pela não percepção das pessoas que por ali passam diariamente. Estes indivíduos deixarão de perceber o inferno em que se transformou a rua e continuarão a não perceber, uma vez que seus olhos estarão viciados e suas mentes cobertas pela fuligem negra da negligência da comodidade e do apreço às maneiras individualistas de se viver na sociedade moderna. Não olharão mais ao redor, pois seus olhos estarão voltados para seus próprios interiores e, assim, o espaço ficará condenado a uma existência sombria e insignificante e se degradará exponencialmente ao logo dos tempos. Será o triste e agonizante fim de uma das primeiras ruas do Brasil.

Enfim, esta será a "rua infernal" que espalhará seu germe por toda cidade e que, aos poucos, nos sufocará, calada e traiçoeira como uma serpente que pica sua preza e fica a olhar sua agonia rumo à morte antes de devorá-la.

A segunda vertente indicará o caminho da evolução e do resgate do ambiente da rua. Valores históricos serão resgatados com a permanente manutenção dos artefatos, monumentos, ícones e marcos, os quais ainda serão beneficiados pela abolição do fluxo de tráfego que será reduzido ao mínimo possível, que deixará de poluir e sujá-los. Os passeios e calçadas serão alargados ao estilo calçadão e tratados como artefatos arquitetônicos, em que, o piso estará regular, sem buracos ou partes desconstruídas e padronizado com desenho claro, homogêneo e de qualidade. Haverá depósitos de lixo, onde as pessoas não mais precisarão lançar ao chão seus dejetos, galerias de águas e esgotos dimensionados adequadamente, que evitarão as inundações e os refluxos pluviais. A vegetação amenizará o calor em dias de sol a pino e abrigará com certa eficiência em dias de chuva. Os imóveis antigos estarão limpos, revitalizados e em pleno uso, estando aptos, a serem abertos, com lojas de diferentes modalidades comerciais, salas múltiplas de negócios e

profissionais liberais, além dos cafés, bares e restaurantes a pleno vapor. Os estabelecimentos destinados ao entretenimento como cinemas e teatros estarão a funcionar de dia e à noite, não obstante os artefatos modernos que participarão do efetivo resgate da rua, com sua massa de trabalhadores a povoar o eixo da 1º de Março, utilizando-a e fazendo das suas necessidades o êxito do ambiente. Neste caso, as iniciativas de produção dos centros culturais no local podem ser consideradas o pontapé inicial desta cruzada.

A poluição certamente não deixará de existir por completo, mas será amenizada em grande parte. As placas publicitárias serão reduzidas em número e tamanho, os veículos serão desviados por caminhos alternativos e o fluxo viário reduzido às viaturas de serviços e manutenção. O barulho do trânsito automotivo será quase totalmente anulado. A paisagem será percebida e apreciada mais facilmente, visto que, com a qualificação do ambiente poder-se-á permanecer por um tempo mais dilatado no espaço. O piso estará sempre limpo, bem como os monumentos e as fachadas. Os equipamentos da rua como assentos, lixeiras, telefones, postes de iluminação, objetos informativos, promoverão o conforto e permanência. A segurança por agentes permitirá o uso seguro da rua no período noturno, bem como a qualificação diurna através de medidas preventivas e originais que incentivarão a convergência de pessoas à noite, tanto quanto de dia.

Esta será a "rua celestial" que contaminará o resto da urbs e dará orgulho de dizer que está é a minha rua e está na minha cidade.

Prognóstico explanado, a 1º de Março seguirá seu destino, rumo à "rua infernal" ou à "rua celestial". Quem saberá? Reconhece-se, enfim, que nas últimas décadas ela vem caminhando, infelizmente, rumo à rua infernal que está claramente implantada e anunciada. Contudo alguns surtos celestiais ainda se manifestam no local. Como exemplos, citam-se os centros culturais do Banco do Brasil e do Paço, as recentes restaurações das igrejas, especialmente a do Carmo, face às comemorações do bicentenário do aporte da corte de D. João VI e à revitalização da parte baixa da Rua do Rosário que, apesar de não estar diretamente no eixo da 1º de Março, figura indiretamente como área de influência. Estas iniciativas figuram como uma luz no fim do túnel. Um lampejo que nos traz otimismo e a crença de que a luta não está perdida e nem será em vão.

Concluindo, fica a sensação de que tudo e todos têm momentos áureos e momentos decadentes, e, certamente, este oscilar das condições funciona como um vetor que aponta para direção em que se está seguindo, seja esta, rumo ao colapso ou à evolução, ao céu ou ao inferno, à vida ou à morte.

## **8 - CONSIDERAÇÃO FINAL**

Chegando ao final deste trabalho pareceu oportuno escrever algumas linhas onde possam se expressar às marcas que o exercício deixou impressa.

Para compor este item que se classificou como “consideração final”, foram utilizadas expressões colhidas de composições e letras musicais de artistas solos e também de grupos musicais brasileiros. Concebeu-se este ensaio objetivando compor a interface entre arquitetura, urbanismos e música. Um popular ditado no mundo da arquitetura diz que “arquitetura é música solidificada” e por associação, o urbanismo, também o será. Então, com a concepção deste último texto intencionou-se finalizar o trabalho inspirada e criativamente. Para tal anseio, conceber um paralelo entre a arquitetura e urbanismo, elementos principais e essência deste corpo com elementos musicais de cultura popular brasileira fez-se oportuno e adequado.

Passa-se então a composição:

Para enxergar a rua “*debaixo dos*” seus “*pés, não basta olhar de cima*” (1). É preciso olhar em todas as direções, acima, à frente, aos lados e atrás. É fundamental enxergar as questões objetivas e subjetivas deste elemento que compõe grande parte das aglomerações de carne e pedra que convencionou-se denominar, simplesmente, cidades. É preciso lançar um olhar imparcial e entender que ainda que pareçam perfeitas, não são. E mesmo que pareçam arruinadas e sem solução também não são, pois, observa-se quanto à estrutura pétreia que, “*nem tudo apodrecido, de modo que possa se dizer: nada presta*” (2), e quanto aos elementos carneous, pode-se dizer que, “*nem todos derrotado de modo que não dê pra fazer uma festa*” (3). Mas se ainda sim, estiverem derrotados, “*saiba que ainda estão rolando os dados, porque o tempo, o tempo não para*” (4).

Então, para que não se continue a regar “*as flores com chuvas de insetos*” (5), é necessário algo mais, que possibilite a proximidade e as relações humanas nas ruas. Sennett (2006) alerta para este fator. Na sua conclusão, uma das mais tristes realidades observadas nas ruas é a distância que está imposta aos cidadãos (6). Imposta pelas gestões administrativas que promovem políticas excludentes, reforçada pela forma comportamental individualista da sociedade moderna. Considerando-se, o pensamento e a filosofia que orientaram a produção e a reforma das cidades do último século, afirma-se que estas diretrizes tentaram assassinar deliberadamente as ruas, resumindo-as, a simples canais de trânsito de onde as pessoas deveriam ser subtraídas. Felizmente, o golpe foi duro, mas não definitivo, pois, elas sobreviveram, ainda que a duras penas, sobreviveram em locais onde atuam como células embrionárias a espera de algum fator que as estimulem, alimentando sua multiplicação e, fazendo com que não sejam destinadas somente as máquinas, mas também aos indivíduos.

E para que sejam novamente destinadas aos corpos é necessário concebê-las como locais em que se possa, não só voltar a viver, locomover, trabalhar, divertir, mas também *“se entender, se olhar, se chegar, se abraçar, e beijar, e amar, sem medo, insegurança, o medo do futuro, solidão, medo da mudança, sem medo da vida, sem medo das gentilezas do coração”* (7). Transformando-as em locais que possam ser consumidos sem medo, seja de dia ou de noite. Locais em que se possa circular de forma plena, livre e despreocupada. Assim, uma sociedade que não tenha de conviver com as múltiplas formas de violência e as medonhas sensações que assombram as ruas, viverá em paz. Uma paz que se traduzirá em evolução social, justiça, democracia, igualdade e que estará expressa no plano público das cidades.

É preciso que as ruas afugentem a solidão e resgate as pessoas como seu elemento primordial. Que se estabeleçam condições físicas e sociais para que os indivíduos voltem a figurar nestes canais da vida urbana. Que os corpos possam voltar em segurança, uma vez que as ruas estejam plenamente povoadas, democraticamente estabelecidas e livres da solidão que é *“prima-irmã do tempo, e faz os relógios caminharem lentos, causando um descompasso no meu coração”* (8-SIC). Assim, ruas e pessoas são os dois lados da mesma moeda, como as abelhas *“e a cera que elas engendram”* (9). Então, olhar uma rua sem pessoas é o mesmo que enxergar um arco-íris sem cor, *“um armário sem vestido, um vaso sem flor”* (10).

Quando se fala em vias públicas, é impossível não tecer algumas considerações a respeito das locomoções e dos transportes públicos. Principalmente dos transportes de massa. Quando se vê que nestes caixotes retangulares assemelhados a gigantes *“pães de forma”* ambulantes e movidos à explosão ou a eletricidade, inúmeras pessoas se amontoam para acessar alguma parte da cidade, seja no sentido do centro ou no da periferia, tem-se a certeza de que algo está fora da ordem. Assim, observando o *“rodo cotidiano”* (11) destas pessoas, seja nas caixas retangulares explosivas ou nas *“minhoca de metal”* (12-SIC), alimentadas por eletricidade, nota-se que estes equipamentos da dinâmica urbana são na realidade, artefatos onde *“não tem jeito, todo mundo se encosta”* (13), onde *“o espaço é curto, quase um curral, na mochila amassada uma quentinha abafada”* e o *“troco é pouco é quase nada”* (14). Posto isto, fica claro que aqueles que dos transportes coletivos dependem, passam a vida em novos *“navios negreiros”*, sonhando com um *“um trem para as estrelas”* (15).

Nestes artefatos que possibilitam o deslocamento coletivo da massa, o ambiente é cruel. Sem a menor chance de resgate da ordem ou da cortesia social. São, invólucros metálicos em que pessoas esgotadas pelo dia-a-dia rotineiro de uma grande cidade, encontram-se irritadas pelo *“stress”* decorrente desta condição. Com os nervos a flor da pele, a qualquer momento, mesmo que por fatores que nos pareçam simplórios, *“disparam sua metralhadora cheia de mágoas”* (16), contra tudo e contra todos. É fundamental e urgente uma política pública de adequação, controle e otimização, que possibilite a eficiência e o

transporte de qualidade. Seja este, rodoviário, ferroviário, metroviário ou de qualquer outra modalidade que objetive a locomoção dos habitantes citadinos. Uma cidade que pretenda a evolução democrática dos seus espaços, não pode padecer sob a ruína de meios de transportes ineficientes que potencializam a loucura do meio e das pessoas.

Quanto à relação indivíduo/rua/edifício, diz-se que um observador qualquer pode ver que, *“pela janela vejo fumaça, vejo pessoas, na rua os carros, no céu o sol e a chuva”* (17) e vê-se também que a falta destes elementos proporciona uma rua vazia, e uma, *“rua vazia chora”* (18). Estas aberturas são na realidade, partes vazias que integram um todo cheio e maior denominado edificação e, através das quais, pode-se conferir a bela babel que são as cidades. Estas construções foram definidas por Aldo Rossi como *“artefatos arquitetônicos”* (19). São volumes, que também podem ser reconhecidos como estruturas delimitadoras do espaço interno das ruas e, que conferem a estas, qualidades positivas e negativas. Quando se têm, uma seqüência de artefatos em ambos os lados da via, ou mesmo, em um curto trecho desta, possuindo notórias qualidades estéticas e funcionais promovendo a plena integração do seu espaço interno e de seu uso com o plano da rua pode-se afirmar que o conjunto rua/edificação é positivamente qualitativo. Entretanto, se estas construções estiverem degradadas, com valores, estéticos, práticos e funcionais deturpados e decadentes, à integração com o plano estará solenemente comprometida. Assim, a composição rua/edificação estará condenada, e conseqüentemente aquele espaço estará no caminho da marginalização, da ruína e da falência própria, que se estenderá ao plano e aos indivíduos.

Desta forma, a plena integração dos edifícios com a rua torna-se fundamental para o resgate das estruturas urbanas, para a qualificação dos espaços da cidade e para a volta e permanência das pessoas no mais democrático dos espaços citadinos: a rua. Enfim, um espaço que deve ser confeccionado, *“pra tudo funcionar simplesmente, como um gesto espontâneo, invulgar”* (20).

E, quanto àquele que narrou este trabalho, afirmar-se que, *“se meus joelhos não doessem mais, diante de um bom motivo que, me traga fé”* (21), continuaria caminhando e estendendo, esta manifestação como se fosse um andarilho que atravessa uma estrada sem fim. Contudo, com a certeza de ter ousado *“catar na superfície de qualquer manhã, as palavras de um livro sem final”* (22), afirmo que valeu a pena. Assim, encerra-se este corpo que, apesar de calar-se nas poucas linhas a seguir, ainda pulsará, uma vez que as ruas não se calam, ainda que estejam inanimadas ou inativas, não se calam, pois ao entendermos o seu *“grito de alerta”* (23), escutaremos a denúncia de que, ali um *“pulso, ainda pulsa”* (24).

Enfim, espera-se que este trabalho tenha contribuído de forma positiva para o entendimento das ruas, do urbanismo e das cidades, uma vez que,

esforçou-se para iluminar a caminhada na escuridão daqueles que desejam saber um pouco mais sobre vias e vidas urbanas, ao se acrescentar esta modesta contribuição ao conhecimento da cidade.

- 
- (1) O Rappa: "Não Perca as Crianças de Vista", O Rappa - Acústico MTV, faixa 09. Warnner Chappell, Humaitá/Lobato Brothers/Tio Chester. Gravadora: Warnner Music Brasil Ltda. Manaus/AM. 2005.
  - (2) (3) (7) Gonzaguinha: "Gentileza", Gonzaguinha - Perfil, faixa 15. Gravadora: Ed. Moleque, BMG Music, BR-SGL-91/00072, 2004. Disco original: Cavaleiro Solitário, 1993.
  - (4) (16) Cazuza: "O Tempo Não Para", Cazuza - O Poeta Não Morreu, faixa 05. Warnner Chappell. Gravadora: Universal Music Ltda. Rio de Janeiro. 2005. Disco original: O Tempo Não Para, 1988.
  - (5) O Rappa: "O salto", O Rappa - Acústico MTV, faixa 11. Warnner Chappell, Humaitá/Lobato Brothers/Tio Chester. Gravadora: Warnner Music Brasil Ltda. Manaus / AM. 2005.
  - (6) Sennett, Richard: "Carne e Pedra". Tradução de Marcos 4º edição. Aarão Reis. 4º edição. Rio de Janeiro: Record, 2006. Páginas 300 a 306.
  - (8) Alceu Valença: "Solidão", Alceu Valença - O Melhor de Alceu Valença, faixa 09. Gravadora: Polygram Int'l. 1999.
  - (9) Nando Reis: "A Letra A", Nando Reis - A Letra A, faixa 01. Gravadora: Universal Music Ltda, BRMCA0300108. São Paulo. 2003.
  - (10) Cássia Eller/Sandra de Sá: "Um Tiro no Coração", Cássia Eller - Participação Especial, faixa 05. Gravadora: Universal Music Ltda. São Paulo. 2002.
  - (11) (12) (13) (14) O Rappa: "Rodo Cotidiano", O Rappa - Acústico MTV, faixa 08. Warnner Chappell, Humaitá/Lobato Brothers/Tio Chester. Gravadora: Warnner Music Brasil Ltda. Manaus / AM. 2005.
  - (15) Cazuza/Gilberto Gil: "Um Trem Para as Estrelas", Cazuza - O Poeta Não Morreu, faixa 09. Warner Chappell. Gravadora: Universal Music Ltda. Rio de Janeiro. 2005. Disco Original: Ideologia, 2002.
  - (17) Ira: "Tarde Vazia", Ira - Música, faixa 06. 1998.
  - (18) Nando Reis: "Luz dos Olhos", Nando Reis - A Letra A, faixa 10. Gravadora: Universal Music Ltda, BRMCA0300115. São Paulo. 2003.
  - (19) Rossi, Aldo: "Arquitetura da Cidade" Aldo Rossi: tradução Eduardo Brândão. São Paulo. Editora: Martins Fontes. 1995. Capítulo I.
  - (20) Nando Reis: "Dentro do Mesmo Time", Nando Reis - A Letra A, faixa 03. Gravadora: Universal Music Ltda, BRMCA0300112. São Paulo. 2003.
  - (21) (22) O Rappa: "Pescador de Ilusões", O Rappa - Acústico MTV, faixa 10. Warnner Chappell, Humaitá/Lobato Brothers/Tio Chester. Gravadora: Warnner Music Brasil Ltda. Manaus / AM. 2005.
  - (23) Gonzaguinha: "Grito de Alerta", Gonzaguinha - Perfil, faixa 09. Gravadora: Ed. Moleque, BMG Music, BR-SGL-91/00022, 2004. Disco original: De Volta ao Começo, 1980.
  - (24) Titãs: "O Pulso", Titãs 84 94 - Um, faixa 14. Gravadora WEA. São Paulo. 1998.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- 1 - ABREU, Mauricio de (1987); *"Evolução Urbana do Rio de Janeiro"*/Mauricio de Abreu. 4ª edição (2006). Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Urbanismo – SMU; Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos – IPP.
- 2 - ARGAN, Giulio Carlo ( 1995 ); *"História da Arte como a História da Cidade"*/Giulio Carlo Argan. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- 3 - BARROS, Paulo Cezar (2002); *"Onde Nasceu a Cidade do Rio de Janeiro? Um Pouco da História do Morro do Castelo"*/Paulo Cezar Barros. Revista Geo-paisagem (on-line) Vol. 1 número 2, 2002.
- 4 - BERGER, Paulo (1989); *"Dicionário Histórico das Ruas do Rio de Janeiro"*/Paulo Berger. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa.
- 5 - CALVINO, Ítalo; *"As Cidades Invisíveis"*/Ítalo Calvino. São Paulo: Ed. Companhia das Letras, 1990.
- 6 - CAMPOS FILHO, Cândido Malta; *"Reinvente Seu Bairro: Caminhos para Você Participar do Planejamento de Sua Cidade"*/Cândido Malta Campos Filho. São Paulo: Ed. 34,2003.
- 7 - CASTELLS, Manuel; *"A Questão Urbana"*/Manuel Castells. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1993.
- 8 - ÇELIC Zeynep, FAVRO Diane, INGERSOLL Richard; *"Streets – Critical Perspective on Public Space"*/Zeynep Çelic, Diane Favro e Richard Ingersoll. University of California Press Berkeley and Los Angeles, California US. 1994. p. Cm.
- 9 - CULLEN, Gordon (1971); *"Paisagem Urbana"*/Gordon Cullen. Lisboa, Portugal: Editora Edições 70.
- 10 - COELHO, Raquel Hemerly Tardin (2000); *"Avenida Rio Branco na Cidade do Rio de Janeiro – Valores Coletivos: Forma e Uso Cotidiano"*/Raquel Hermerly Tardin Coelho. Tese de mestrado do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da UFRJ, PROURB. Rio de Janeiro: UFRJ/PROURB, 2000.
- 11 - ECHEVERRÍA, Javier (1985); *"Introdução à Metodologia da Ciência"*/Javier Echeverria. São Paulo: Atlas.
- 12 - DESCARTES, René; *"Discurso do Método"*/René Descartes. São Paulo: Ed. Martin Claret, 2004.
- 13 - FRAMPTON, Kenneth (2000); *"História Crítica da Arquitetura Moderna"*/Kenneth Frampton. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2000.
- 14 - FIGUEIREDO, Cláudio (2005); *"O Porto e a Cidade: o Rio de Janeiro entre 1565 e 1910"*/Cláudio Figueiredo. Texto Cláudio Figueiredo; organização Núbia Melhem Santos, Maria Isabel Lenzi; [versão inglês Carolyn Brissett; ensaio fotográfico Marco Terranova]. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.
- 15 - FILHO, Nestor Goulart Reis; *"Quadro da Arquitetura no Brasil"*/Nestor Goulart Reis Filho. São Paulo: Editora Perspectiva, 8ª edição, 1997.

- 16 - GALVÃO, A.C.T. (2001); *"Considerações Sobre o Conceito de Ciência"*. Texto de apoio à aula Brasília: Universidade Católica de Brasília. Brasília: PUC, 2001.
- 17 - GERSON, Brasil (1955); *"História das Ruas do Rio de Janeiro: e de sua liderança na história política do Brasil"*/Brasil Gerson. 5ª edição. Rio de Janeiro: Editora Lacerda, 2000.
- 18 - GIEDION, Sigfried (1941); *"Espaço, Tempo e Arquitetura: O Desenvolvimento de Uma Nova Tradição"*/Sigfried Giedion. São Paulo: Editora Martins Fontes 2004.
- 19 - GIST, Noel P. A (1961); *"Cidade e Homem"*/Noel. P. A. Gist. 1ª edição brasileira: janeiro 1961, traduzido de "Urban Society", 4ª edição 1959, editada por Thomas Y. Crowell Company, Nova York. Ed. Fundo de Cultura S.A. - Rio de Janeiro.
- 20 - GOMES, Renato Cordeiro (1999); *"João do Rio. Velas do Vício, Ruas de Graça"*/Renato Cordeiro Gomes. Rio de Janeiro: Relume - Dumará, 1999.
- 21 - JOÃO DO RIO (Paulo Barreto-1912); *"Psicologia Urbana"*/João do Rio (Paulo Barreto). Rio - Paris: Editora Garnier.
- 22 - JOÃO DO RIO (Paulo Barreto-1991); *"A Alma Encantadora das Ruas"*/João do Rio (Paulo Barreto). Biblioteca Carioca. Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora Garnier.
- 23 - JACOBS, Jane (2000); *"Morte e Vida de Grandes Cidades"*/Jane Jacobs. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2000.
- 24 - JAUREGUI, Jorge Mario; *"Waterfront Rio de Janeiro - A Outra Opção de Desenvolvimento do Rio"*/Jorge Mario Jauregui. Site: [www.jauregui.arq.br/waterfront.htm](http://www.jauregui.arq.br/waterfront.htm) - 39k. 2006.
- 25 - JESUS, Gilmar Mascarenhas de (1999); *"Do Espaço Colonial ao Espaço da Modernidade: Os Esportes na Vida Urbana do Rio de Janeiro"*/Gilmar Mascarenhas de Jesus. Revista Scripta Nova, Revista Eletrônica de Geografia y Ciências Sociales. Universidade de Barcelona - 1999.
- 26 - KUHN, T. S. (1992); *"A Estrutura das Revoluções Científicas"*/Thomas S. Kuhn. Tradução de Beatriz Vianna Boeira e Nelson Boeira. 3. São Paulo: Editora Perspectiva, 1992.
- 27 - LEBIGRE, Anna Maria Soares (2001); *"O Papel do Estrangeiro na Formação e Transformação da Área Central e Peri-Central do Rio de Janeiro"*/Anna Maria Soares Lebigre. Revista Scripta Nova, Revista Eletrônica de Geografia y Ciências Sociales. Universidade de Barcelona, 2001.
- 28 - CORBUSIER, Le (1992); *"Urbanismo"*/ Charles-Edouard Jeanneret (Le Corbusier). São Paulo: Editora Martins Fontes, 1992.
- 29 - LEFEBVRE, Henri; *"A Cidade do Capital"*/Henri Lefebvre. Rio de Janeiro: Editora DP&A, 1999.
- 30 - LERNER, Jaime (2003); *"Acupuntura Urbana"*/Jaime Lerner. Rio de Janeiro: Editora Record, 2003.
- 31 - LYNCH, Kevin (1985); *"La Buena Forma de la Ciudad"*/Kevin Lynch. Colección Arquitectura Perspectivas. Barcelona: Gustavo Gilli Editor (edição em português), 1985.
- 32 - LYNCH, Kevin (1999); *"A Imagem da Cidade"*/Kevin Lynch. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1999.

- 33 - MAGNANI, José Guilherme Cantor (1993); *"A Rua e a Evolução da Sociabilidade"*/José Guilherme Cantor Magnani. Os Urbanistas – Revista Digital de Antropologia Urbana.
- 34 - MELA, Alfredo (1999); *"A Sociologia das Cidades"*/Alfredo Mella. Lisboa: Editorial Estampa, 1999.
- 35 - MIRANDA, Claudia M. P. Nunes (1999); *"Avenidas: Formas, Usos, Contexto e Significados – A Compreensão do Espaço das Avenidas e um Estudo de Caso de Dois Problemáticos Exemplos no Rio de Janeiro: Avenidas República do Chile e República do Paraguai"*/Claudia M. P. Nunes Miranda. Tese de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo – PROURB, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ/PRORB, 1999.
- 36 - NASCIMENTO, Dinalve Melo do (2005); *"Meio do. Metodologia do Trabalho Científico; Teoria e Prática"*/Dinalve Melo do Nascimento. Rio de Janeiro: Editora Forense, 2005.
- 37 - ORLANDI, Eni P. (org, 2001); *"Cidade Atravessada: Os Sentidos Públicos do Espaço Urbano"*/Eni P. Orlandi. Rio de Janeiro: Pontes Editora, 2001.
- 38 - PANOFSKY, Erwin; *"Arquitetura Gótica e Escolástica. Sobre a Analogia Entre Arte, Filosofia e Teologia na Idade Média"*/Erwin Panofski. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora Ltda, 1991.
- 39 - PECHMAN, Robert Moses; *"Cidades Estreitamente Vigeadas; O Detetive e o Urbanista"*/Robert Moses Pechman. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002.
- 40 - PEVSNER, Nikolaus (2001); *"Origens da Arquitetura Moderna e do Design"*/Nikolaus Pevsner. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2001.
- 41 - POPPER, Karl Raimund (1959); *"The Logic of Scientific Discovery"*/Karl Raimund Popper. London: Hutchinson, 1959.
- 42 - RASMUSSEN, Steen Eiler (1898-); *"Arquitetura Vivenciada"*/Steel Eiler Rasmussem. Tradução Álvaro Cabral. 2ª edição – São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- 43 - RELPH, Edward (1987); *"Paisagem Urbana Moderna"*/Edward Relph. Lisboa, Portugal: Editora Edições 70.
- 44 - RESENDE, Vera; *"Planejamento Urbano e Ideologia: Quatro Planos Para a Cidade do Rio de Janeiro"*/Vera Resende. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1982.
- 45 - ROSSI, Aldo (1995); *"A Arquitetura da Cidade"*/Aldo Rossi. Tradução Eduardo Brandão. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1995. Coleção A.
- 46 - RUDOFISKY, Bernard; *"Streets For People – A Primer for Americans"*/Bernard Rudofsky. New York: Doubleday & Company, Inc., Garden City. 1969.
- 47 - RYKWERT, Joseph (2000); *"A Sedução do Lugar: A História e o Futuro das Cidades"*/Joseph Rykwert. Tradução Valter Lellis Siqueira. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2004.
- 48 - SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos (1988); *"A Cidade como um Jogo de Cartas"*/Carlos Nelson Ferreira dos Santos. Niteroi /São Paulo: EDUFF/Projeto Ed, 1988.

- 49 - SEGAWA, Hugo (2000); *"Prelúdio da Metrópole: Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na Passagem do Século XIX ao XX"*/Hugo Segawa. 1ª edição. São Paulo: Ateliê Editorial. Editor Plínio Martins Filho.
- 50 - SENNETT, Richard (2006); *"Carne e Pedra"*/Richard Sennett. Tradução de Marcos 4ª edição. Aarão Reis. 4ª edição. Rio de Janeiro: Record, 2006.
- 51 - SILVA, Armando (2001); *"Imaginários Urbanos"*/Armando Silva. São Paulo: Editora Perspectiva: Bogotá, Colômbia: convênio Andrés Bello, 2001.
- 52 - MACHADO, Denise B. P., PEREIRA, Margareth S., SILVA, Rachel C. M. (organizadoras); *"Urbanismo Em Questão"*/Denise B. Pinheiro Machado, Margareth S. Pereira e Rachel C. M. Silva. UFRJ, Universidade Federal do Rio de Janeiro/PROURB. Rio de Janeiro: UFRJ/PROURB, 2003.
- 53 - Vários Autores (1997); *"História da Vida Privada no Brasil: Império"*. Coordenador geral da coleção Fernando A. Novais; organizador do volume Luiz Felipe de Alencastro. São Paulo: Companhia das Letras.
- 54 - VENTURI, Robert (1995); *"Complexidade e Contradição em Arquitetura"*/Robert Venturi. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1995.
- 55 - WACQUANT, Loïc; *"Os Condenados da Cidade"*/Loïc Wacquant. Rio de Janeiro: Editora Revan, 2001.
- 56 - WOLF, Tom; *"Da Bauhaus ao Nosso Caos"*/Tom Wolf. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 1990.
- 57 - WOOGAR, S. (1996); *"Psychology, Qualitative Reserch Methods and the Ideas of Science"*. In: Richadson, J. (org) Handobook of Qualitative Reserch Methods for Psychology and Social Science. UK: British Psychological Society.
- 58 - ZEVI, Bruno (1996); *"Saber Ver Arquitetura"*/Bruno Zevi. São Paulo; Editora Martins Fontes, 5ª edição, 1996.