

**CESAR JORDÃO**

**A CIDADE ENCONTRA A MONTANHA:**

ANÁLISE URBANA DA TIJUCA ATRAVÉS DE SUAS INTERRELAÇÕES

**UFRJ**

**FAU**

**PROURB**

J82c Jordão, Cesar Augusto Moutella  
A cidade encontra a montanha: análise urbana  
da Tijuca através de suas interrelações / Cesar  
Augusto Moutella Jordão. -- Rio de Janeiro, 2015.  
205 f.

Orientador: Naylor Vilas Boas.  
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal  
do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e  
Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo,  
2015.

1. Urbanismo. 2. Evolução Urbana. 3. Rio de  
Janeiro. 4. Grande Tijuca. 5. Zona Norte. I.  
Vilas Boas, Naylor, orient. II. Título.

**CESAR JORDÃO**

**A CIDADE ENCONTRA A MONTANHA:**

**ANÁLISE URBANA DA TIJUCA ATRAVÉS DE SUAS INTERRELAÇÕES**

Dissertação de Mestrado em Urbanismo

Orientador: Prof. Dr. Naylor Vilas Boas

Universidade Federal do Rio de Janeiro

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Programa de Pós-Graduação em Urbanismo

Rio de Janeiro, 2015

Rio de Janeiro, Abril de 2015

**Postulante: Cesar Jordão**

Dissertação submetida ao corpo docente da Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo - PROURB da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Mestre em Ciências (M. Sc.) em Urbanismo.

Aprovada por:

---

Prof. Dr. Naylor Vilas Boas – Orientador

PROURB / FAU / UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro

---

Prof. Dr Adriana Sansão – Banca Interna

PROURB / FAU / UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro

---

Prof. Dr Joy Till – Banca Externa

PUC RJ – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro

Atrás de uma montanha vem sempre outra.

Aos meus avós, Dulcelina e Jordão

## **Agradecimentos**

Agradeço à todos aqueles que generosamente me transmitiram qualquer conhecimento e assim, de forma direta ou indireta, contribuíram para o trabalho da dissertação.

Gostaria de agradecer ao PROURB de forma geral pela formação oferecida através de seu programa de pós-graduação e principalmente ao LAURD (Laboratório de Análise Urbana e Representação Digital) no qual estive presente em diversas atividades acadêmicas. Neste laboratório foi bastante proveitosa a oportunidade de estar em contato com os professores Rodrigo Cury, Maria Cristina Cabral e Prof. Roberto Segre [in memoriam], colaboradores diretos para o avanço e direcionamento do trabalho.

Ao Professor Doutor Naylor Vilas Boas presto meu principal agradecimento pela presença, perseverança e paciência no desenvolvimento do trabalho. Sua orientação influenciou de forma definitiva o caminho de investigação adotado e estimulou a pesquisa em todos os momentos.

Extendo os agradecimentos aos colegas da turma de mestrado, à Lucila Reta pela colaboração organizativa do trabalho e Tiago Tardin pelo apoio na formatação e no debate do tema pesquisado.

Finalmente, não poderia deixar de agradecer aos que estiveram tão próximos nos momentos mais difíceis e turbulentos do trabalho: obrigado à mãe Moutella, ao pai Jorge e aos irmãos Georgia e Netto pelo apoio e obrigado à Ana Altberg por todo o carinho, amor e incentivo dedicados a mim.

## Resumo

O trabalho objetiva a produção de uma análise histórico-morfológica sobre os processos de transformação urbana que ocorrem na cidade contemporânea, buscando desta forma, a compreensão dos fatores que permeiam sua estruturação e consolidação.

O *locus* definido para o trabalho é a região da Grande Tijuca, caracterizada pelo conglomerado de bairros localizados na Região Norte da Cidade do Rio de Janeiro. Trata-se de uma área de expansão do Centro original da cidade que, ao longo dos séculos, desenvolveu-se e gerou uma dinâmica urbana própria.

A análise da região é focada no processo de transformação urbana definido, principalmente, pelos sucessivos parcelamentos fundiários em diferentes períodos e contextos. Desta forma, a espacialidade gerada pela divisão de seu solo reforça a compreensão da evolução urbana da região pesquisada.

A pesquisa delimitou-se em duas etapas bem definidas: a primeira fase pesquisou os acontecimentos relevantes às questões urbanas na região da Grande Tijuca e a segunda etapa resultou na aplicação das informações, levantadas pela etapa inicial, numa análise urbana articulada [chamada de interrelações] que objetiva organizar e comunicar de que forma tais transformações se sucederam.

Como conclusão o trabalho demonstra as dinâmicas urbanas e suas interrelações desenvolvidas ao longo de anos de transformações urbanas.

O desenvolvimento do trabalho buscou ainda estruturar os subsídios para novas pesquisas à medida que define categorias e associa informações de modo a formar uma base de dados para novas linhas de estudo, permitindo ao pesquisador interessado pelo trabalho, com os critérios que ele definir, realizar novas descobertas à medida que faz associações entre informações disponíveis, abrindo espaço para outras pesquisas e um entendimento mais amplo da região estudada.

Palavras-chave: urbanismo; análise urbana; grande tijuca; fatos urbanos; pesquisa urbana; interrelações.

## **Abstract**

The study aims to produce a historical and morphological analysis of the urban transformation processes taking place in the contemporary city as well as understanding the factors involved in its structuring and consolidation.

The defined *locus* for this work is the region of Tijuca, characterized by the conglomerate of neighborhoods located in the North part of the City of Rio de Janeiro. It is an expansion area of the original city center that over the centuries developed and generated its own dynamics.

The analysis focuses on the urban transformation process defined primarily by successive soil parcellings at different periods and contexts. Thus, spatiality generated by dividing its soil enhances the understanding of the evolution of urban area surveyed.

The research was defined in two stages well defined: the first part researched the relevant events to urban issues in the Tijuca area and the second step resulted in the application of information

raised by the initial stage, an articulated urban analysis that aims to organize and communicate how such transformations succeeded.

In the sum, the study shows urban dynamics and their interrelations developed over years of urban transformation.

The developed work has also sought to structure the information for further research as defined categories and associated information to form a database for new researches to be done, allowing the researcher interested in the work, with the criteria he set, make new discoveries and associations between information available, enabling new ways for other types of research and a broader understanding of the studied region

Keywords: urban planning; urban analysis; greater tijuca; urban artifacts; urban research; interrelationships.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	11
1 REFERENCIAL TEÓRICO.....	23
1.1 Conceituação.....	24
1.2 Escolha dos Autores e suas Obras.....	25
1.3 Fatos Urbanos .....	26
1.4 Análise Urbana .....	30
1.5 Aplicação Conceitual .....	37
2 METODOLOGIA.....	39
2.1 Busca e Organização da Informação .....	40
2.2 Informação aplicada à Análise Urbana.....	47
3 CATEGORIAS DE ANÁLISE .....	50
3.1 Formação Urbana da Tijuca .....	53
3.2 Morfologia.....	59
3.2.1 Topografia .....	66
3.2.2 Hidrografia.....	68
3.3 Transportes .....	75
3.3.1 Veículos de Tração Animal .....	77
3.3.2 Bonde Elétrico .....	88
3.3.3 Transporte Automotivo.....	91
3.3.4 Metrô.....	93
3.3.5 Políticas de Transporte.....	96
3.4 Malha Urbana .....	99
4 ÉPOCAS E ERAS.....	104
4.1 Arrabalde Colonial.....	106
4.1.1 A Era dos Engenhos.....	108
4.1.2 A Era das Fazendas, Chácaras e Solares.....	111
4.2 Tijuca Imperial.....	116
4.2.1 A Era das Fábricas .....	131
4.2.2 A Era dos Hotéis .....	134
4.2.3 A Era das Instituições .....	136
4.3 República Tijuicana .....	137
4.3.1 A Era dos Desportos e dos Clubes.....	142
4.3.2 A Era dos Cinemas.....	146
4.3.3 A Era da Verticalização.....	149
5 INTERRELAÇÕES .....	155
5.1 Uma floresta recriada através da arte .....	156
5.2 Barão de Drummond e a primeira especulação .....	163
5.3 Avenida Maracanã, Rua Conde de Bonfim e Rua Uruguai.....	171
5.4 Saens Pena e a Centralidade ampliada .....	175
5.5 Interrelações Possíveis.....	181
CONCLUSÃO .....	183
BIBLIOGRAFIA.....	187
APÊNDICE .....	193

## INTRODUÇÃO



Figura 0.1 – Em primeiro plano, Pico da Tijuca e ao fundo a malha urbana da região.

“Conhecer uma cidade não é simples, sobretudo quando ela é vasta e cada época veio depositar, sem maiores precauções, sua marca sobre aquela das gerações precedentes.”  
(PANERAI, 2006, p.11)

Entender a cidade e seu comportamento através do tempo é algo complexo. A cidade possui atores, gera demandas e é também um palco de disputas por territórios, por poder. Entender os motivos de seu crescimento e desvendar suas transformações, muitas vezes apagadas ao longo dos séculos, ajuda-nos a entender suas lógicas e a partir desta compreensão, é possível repensá-la também. A desmitificação da cidade pressupõe um estudo que explique seu estado atual, ou seja, o conjunto de ações que produziram o que constitui suas dinâmicas e relações espaciais no momento presente.

O Rio de Janeiro apresenta uma geografia bastante peculiar, com montanhas e alagadiços que tornaram a ocupação e formação da cidade como conhecemos hoje em um verdadeiro embate travado contra sua natureza. A cidade surge com a chegada dos colonizadores pelo mar e a ocupação da orla se torna desde o início bastante intensa. Num segundo momento, é preciso realizar a expansão do Centro original e logo depara-se com a natureza outra

vez: aí está a montanha, formando um grande paredão, desafiando o crescimento da cidade.

O relevo da cidade foi por diversas vezes ocupado, outras vezes preservado e também eliminado através de sucessivos desmontes na região Central da cidade por interesses diversos. Com o passar dos séculos e com o crescimento da urbe, o Centro já não era suficiente para abrigar as engrenagens da cidade e acomodar toda a sorte de interesses provenientes da mesma. Avança-se para o seu entorno imediato num gesto de expansão natural e de enfrentamento das delimitações físicas que se apresentam. Novas vias são abertas, pequenos túneis fazem a transposição para novos bairros, os mangues da Cidade Nova são aterrados e a cidade vai ganhando novos vetores de expansão que permitem a ocupação de novas áreas até então desconectadas do Centro original.

"Antes do início da transformação intensiva de sua natureza em cidade, que se dá com a chegada da Família Real em 1808, era parte do sertão carioca e passagem para alcançar as estradas que levavam ao interior do país colonial, o sertão brasileiro. Essas terras, localizadas a oeste do atual centro da cidade, a zona urbana daqueles tempos, eram um espaço rural com acesso dificultado pela existência de uma "fronteira natural", o Saco de São Diogo e seus manguezais." (SANTOS, 2003, p.09)

O avanço da cidade para o sertão imediato em direção ao Norte, resulta no encontro da urbanização com as montanhas do Maciço da Tijuca. Entender como se desenvolveu a ocupação urbana no sopé da cadeia montanhosa que abraça essa região é uma das premissas deste trabalho assim como entender as dinâmicas e relações resultantes deste encontro entre a natureza e o meio construído.

No vale onde está localizada o que chamamos de Grande Tijuca (conglomerado de bairros abraçados pela cadeia montanhosa do Maciço da Tijuca), a transformação da paisagem natural, em oposição à outras alterações morfológicas já realizadas na cidade, não pôde ser tão extrema: abertura de túneis e ocupação parcial

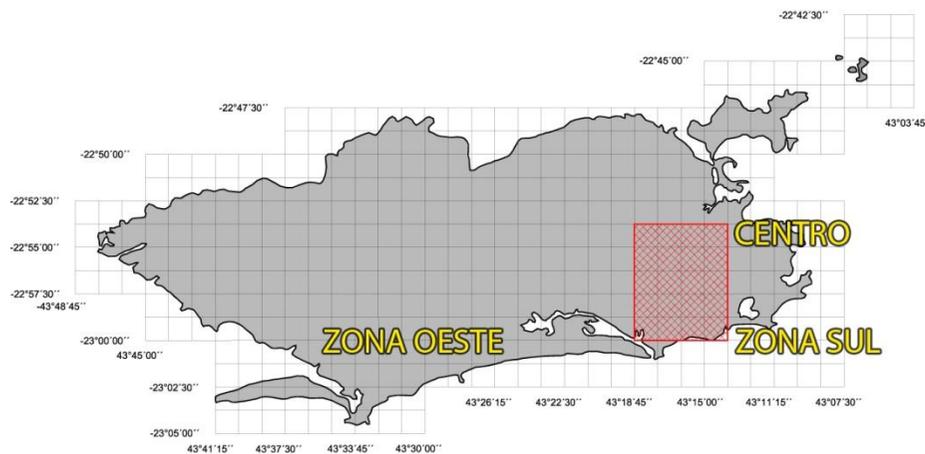
das encostas foi o contraponto ao natural espraiamento da superfície ocupada em suas áreas planas, às margens dos rios existentes, em seus talvegues e também dos antigos caminhos utilizados desde o século XVIII para cruzar a cadeia de montanhas.

Apesar da aparência natural ter sido relativamente preservada podemos considerar que as áreas de planície, hoje ocupada pela malha urbana já apresentaram diferentes usos ao longo de seu desenvolvimento. No início da formação e ocupação da cidade, a Tijuca era apenas o espaço "extramuros" da província que era percorrido apenas para reconhecimento do território e transposição da cadeia de montanhas. Como estratégia de ocupação, logo foram espalhadas plantações diversas nesta região que contribuíam para o abastecimento da cidade. Posteriormente, com o parcelamento de seu solo, constituíram-se pela região diversas chácaras e solares que muitas vezes tinham função de lazer por apresentar uma dinâmica diversa do Centro ocupado pela cidade colonial.



Figura 0.2 – Foto aérea da Grande Tijuca com o Maracanã em primeiro plano. Em amarelo a indicação dos bairros e em branco, a indicação de regiões e marcos.

Com o avanço do processo de loteamento dos sítios e chácaras assim como o parcelamento do solo urbano, as dinâmicas de ocupação do território e redesenho dos traçados de vias sofreram forte aceleração e a Região da Tijuca foi conectada ao tecido urbano da cidade em expansão de forma contígua. O desenvolvimento da região, seu crescimento e verticalização são fenômenos urbanos que permeiam o presente trabalho à medida que demonstram, através dos anos, indícios de transformação urbana que interessam à pesquisa.



**Figura 0.3 - Base cadastral com os quadrantes da região que formam a Grande Tijuca em vermelho**

O desenvolvimento da pesquisa atentou ainda para uma peculiar relação entre a região estudada e a cidade onde está inserida: a Grande Tijuca, por conta de sua posição geográfica, está localizada entre dois ambientes de características opostas: o Centro da Cidade, com sua velocidade, pressa, ansiedades e a Floresta da Tijuca, com sua natureza e tempo próprios, ambos dissociados entre si apesar da assombrosa proximidade.

A região da Tijuca conecta essas dinâmicas tão diversas através de eixos estruturantes principais que também apresentam características específicas e que pela sua importância, constituíram-se ao longo dos anos como a “espinha dorsal” de toda a região.

Tais eixos surgiram muitas vezes como caminhos primeiros que o tempo tratou de reforçar e outras vezes foram impostos por projetos progressistas estabelecendo entre eles relações diversas, segundo suas características específicas.

A Rua Conde de Bonfim, por exemplo, é o caminho original, primeira rota que cruzava a Tijuca e permitia a transposição do Maciço em direção à Lagoa da Tijuca, que fica na face oposta da

cadeia. Ao longo do tempo, esse eixo foi reforçado através de sua ocupação e a apropriação planejada de seus espaços.

A Avenida Maracanã surge de forma imposta, projetada com a ocupação das margens do rio que dá nome à esta avenida, o Rio Maracanã. Ao longo de toda sua extensão desenvolvem-se relações em diferente escalas e com características diversas das analisadas na Rua Conde de Bonfim. Por sua vez, as Ruas Uruguai e Barão de Mesquita, eram a ligação entre antigas chácaras que ocupavam grandes áreas do solo da Tijuca e que hoje, continuam sendo importantes eixos estruturantes na dinâmica do bairro.

A diversidade de todos esses eixos e suas diferentes origens e características definem a dinâmica da trama que interliga todo o bairro tijucano e são pontos-chave para entender seu funcionamento.

Os eixos estruturantes, de grande importância para toda a região da Grande Tijuca, desenvolvem-se de forma articulada e conectam o Centro com a Avenida Edson Passos, chegando ao Alto da Boa Vista onde está o principal acesso ao Parque Nacional da Tijuca, unidade

de conservação federal, considerada a maior floresta urbana e heterogênea do mundo.

Portanto, o presente estudo foi organizado de maneira a entender o processo de urbanização de toda a região circundada pela morfologia do Maciço. A análise aprofunda-se nos fatos urbanos gerando descobertas aqui consideradas como interrelações. Esse processo pode acontecer em todo o território em que as informações foram levantadas, ou seja, os limites dos bairros não são tão relevantes à medida que as dinâmicas urbanas podem surgir entre um ou mais bairros da região de estudo.

O conjunto de bairros forma uma região com características similares pois apresentam uma configuração semelhante. O bairro da Tijuca possui a principal centralidade da região, a praça Saens Peña mas pode-se afirmar que todos os bairros apresentam centralidades secundárias. A Região da Grande Tijuca é formada pelos bairros da Praça da Bandeira, Maracanã, Vila Isabel, Tijuca, Andaraí, Grajaú e Alto da Boa Vista, este último com grande parte de sua área ocupada pela Floresta da Tijuca.



Após a introdução, é apresentado o capítulo **Referencial Teórico**, mostrando as linhas de análise que nortearam a presente pesquisa. Tal linha refere-se à conjugação da metodologia de dois autores, a saber, Aldo Rossi e Philippe Panerai.

Rossi, em sua obra *“Arquitetura da Cidade”* elabora uma sequência de conceitos que estruturam a compreensão da cidade. Tais conceitos, nomeados por ele de  *fatos urbanos* resgatam os momentos de inflexão da forma urbana, elementos ou situações que resultam em transformações e são capazes de transformar as dinâmicas estabelecidas antes de sua ocorrência. Por sua vez, Panerai expõe na sua publicação *“Análise Urbana”* uma interessante ferramenta para a conjugação e o entendimento das dinâmicas urbanas da cidade contemporânea.

A associação de conhecimentos produzido por ambos os autores que referenciam esse trabalho busca, portanto, alertar a pesquisa para os acontecimentos relevantes e associar tais acontecimentos de forma a produzir novos saberes e novos entendimentos sobre a lógica urbana existente na região.

A **Metodologia**, capítulo que sucede o referencial teórico, se desenvolve de forma a resgatar através de pesquisa os referidos fatos urbanos ocorridos ao longo dos anos de seu processo de transformação urbana e num segundo momento, mostra a aplicação de uma análise precisa ao longo dos principais fenômenos urbanos do bairro, realizando um comparativo e mostrando como se desenvolveram ao longo do tempo.

A catalogação foi realizada através de uma linha do tempo onde foram inseridas informações em ordem cronológica e de forma categorizada para que as entradas de informação dos acontecimentos sensíveis à pesquisa urbana se tornassem úteis para a futura análise.

Esse capítulo apresenta ainda todo o processo de pesquisa e escolhas decorrentes de decisões tomadas ao longo do trabalho que definiram um objeto mais preciso e com maior interesse investigativo. O Método gerado a partir disso compreende a apreensão da informação, sua categorização e, principalmente, a associação entre os acontecimentos através da Análise Urbana, clarificando e relacionando os seus porquês.

O capítulo **Análise** mostra exatamente a aplicação prática do método estabelecido. Através do processo de pesquisa, foram elaboradas categorias de análise para um entendimento integral dos temas correlacionados e também foram definidas escalas de análise: uma escala integral, que compreendia a análise dos fatos urbanos relativos a região da Grande Tijuca e uma análise local interessada em apresentar as questões mais aprofundadas nas vias principais. As categorias também foram sensíveis às diferentes escalas de abordagem, visto que são genéricas quando analisam a Tijuca de maneira integral (Morfologia, Transportes, Malha Urbana) e específicas quando tem sua aplicação referenciada pela escala local em ambas as vias (Topografia, Bondes, Metrô, Usos, Eras, Edificações).

Com a análise aplicada, o trabalho finaliza com o capítulo de **Interrelações** que apresenta não apenas as associações entre as categorias expostas, mostrando como um fato urbano tem a capacidade de influenciar ou até mesmo provocar um outro fato urbano em uma categoria diversa da sua, como também apresenta temas de descobertas realizados pelo trabalho, como a produção artística na Floresta, o surgimento do bairro de Vila Isabel, um

exemplo de parcelamento entre eixos estruturantes e uma análise sobre o deslocamento da centralidade acumulado ao longo dos anos pela Praça Saens Peña.

Na **Conclusão** é feito uma crítica sob a maneira pela qual os objetivos foram alcançados com sugestões diversas ao aprofundamento do presente trabalho. O capítulo conclusivo permite ainda a compilação de material a ser utilizado para a elaboração de uma base de dados que disponibilize o trabalho, de modo que o conhecimento produzido amplie seus meios de divulgação e também sirva de base para a produção de mais conhecimento, uma vez que disponibiliza informações levantadas que serão percebidas ou aprofundadas por outros pesquisadores.

## Objetivos

“(...)para proceder à análise do lugar, é necessário estabelecer a *priori* os limites dentro dos quais essa análise é definida.”  
(ROSSI, 2001, p.34)

Os objetivos da presente pesquisa foram categorizados de acordo com a escala que almejam alcançar de forma prática e eficiente. Existem objetivos que permeiam uma escala de entendimento da região no nível da cidade, de como a referida região se relaciona com a metrópole da qual ela faz parte, quais são as diferenças ou similaridades que apresenta em relação a outros bairros ou até mesmo o que ela representa simbolicamente para o cidadão que vivencia seu espaço público.

Um outro objetivo que o trabalho busca esclarecer é o que se refere à dinâmica própria do bairro e das influências que os mesmos são capazes de produzir num nível local, que ajudem a promover um conhecimento até então inexplorado ou não percebido, como é o caso deste trabalho, quando procura

estabelecer a análise dos acontecimentos urbanos resgatando o parcelamento do solo, a mudança dos usos dos espaços comuns e das edificações, as relações entre a malha urbana do passado e a atual.

Por essa razão, no decorrer da produção do trabalho, as escalas foram esclarecendo os objetivos gerais, separados em uma categoria mais genérica e abrangente e em outra categoria de objetivos, mais específica e aprofundada.

## **Objetivos Gerais**

- Entender o processo de expansão da malha urbana da cidade do Rio de Janeiro;
- Avaliar a importância simbólica do bairro da Tijuca ao longo do tempo;
- Realização de pesquisa iconográfica da região;
- Pesquisar os fatos urbanos da região da Grande Tijuca;
- Levantar cartografia que represente a região estudada em diferentes momentos;
- Descobrir relações até então não percebidas

## **Objetivos Específicos**

- Perceber potenciais latentes de pesquisa através do levantamento de informações relevantes à iconografia e à história da região;
- Pesquisar como realizou-se o parcelamento do solo ao longo do tempo e como ele contribuiu para a formação do bairro
- Entender a dinâmica urbana através de uma análise aplicada nos exemplos de interrelações;
- Perceber interrelações entre as diferentes categorias de análise de modo a verificar um momento específico do bairro;
- Produzir base de informações para servir à outras pesquisas;

## **Relevância e Justificativa**

Ao longo das diversas transformações sofridas pela cidade ao longo do tempo, é recorrente o esquecimento ou perda de informações das conformações que a mesma adquiriu anteriormente. O trabalho então se torna relevante não apenas por fazer um apanhado das características da malha urbana de diferentes épocas como, a partir das informações pesquisadas, propõe uma análise da mesma com o objetivo de entender os porquês da região analisada ter crescido de uma forma e não de outra.

Ao longo das diversas transformações sofridas pela cidade ao longo do tempo, é recorrente o esquecimento ou perda de informações das conformações existentes anteriormente. O trabalho então se torna relevante não apenas por fazer um apanhado das características da malha urbana de diferentes épocas como por, a partir das informações pesquisadas, propor uma análise com o objetivo de entender os porquês da região analisada ter crescido de uma forma e não de outra.

Por fim, a importância do trabalho está também em assumir que ele é, antes de uma análise, um instrumento para novas descobertas, apontando para latências e momentos relevantes do processo de urbanização. É, portanto, um trabalho que não pretende-se conclusivo mas sim mediador de novos caminhos, descobertas e possibilidades.

## **1 REFERENCIAL TEÓRICO**

No referencial teórico, mais importante do que uma boa aplicação do conhecimento trazido por autores da área da ciência urbana é sua articulação, de modo à usar instrumentos eficazes do método de cada um para um melhor aproveitamento da informação obtida.

Nesta parte a pesquisa demonstra as contribuições dos trabalhos de Rossi e Panerai para a presente análise e mostra os conceitos desenvolvidos a partir do estudo e da articulação dos conhecimentos produzidos por eles.

## 1.1 Conceituação

O trabalho de estruturação teórica visa fundamentar a pesquisa acadêmica para capacitá-la a analisar os elementos urbanos de maneira crítica e referenciada, fazendo com que essa análise embase a leitura dos dados da cidade, aplicando-os e verificando seu resultado de maneira prática.

Para essa fundamentação teórica embasar a dissertação sobre a região da Grande Tijuca, buscou-se autores que pesquisaram e contribuíram na parte de leitura e interpretação dos “sinais” ou signos fornecidos pela cidade. Assim, as principais referências teóricas para a dissertação, que permearão o trabalho realizado, serão *Análise Urbana*, de Philippe Panerai, e *A Arquitetura da Cidade*, de Aldo Rossi.

Ambos os autores destrincham os elementos urbanos de maneira a indicar um padrão ou uma forma de ler tais padrões com o objetivo de entender as relações da urbe e seus espaços. Panerai categoriza esses elementos urbanos através de uma sensibilidade no olhar urbano que nos permite aplicar sua fórmula, verificando-a

plenamente, ou então complementando-a a partir da experiência retratada por ele. Com especial ênfase ao parcelamento do solo e às dinâmicas decorrentes dele, o autor elucida o processo de crescimento da cidade contemporânea.

Rossi, por sua vez, é sensível às transformações de uso das edificações, assim como seus fatos urbanos remetem ao estudo de artefatos e de cidade como obra de arte, como monumento.

## 1.2 Escolha dos Autores e suas Obras

A abordagem investigativa do trabalho precisava desde o início ser amparada e aprofundada com uma relação direta com o referencial teórico escolhido. Entender o crescimento urbano de uma região da cidade era o objetivo inicial e a partir daí foram realizadas tentativas metodológicas diversas até que se chegasse a uma obra que abarcasse a complexidade exigida pela pesquisa.

Inicialmente, o trabalho precisava de ferramentas de análise para o entendimento inicial da região e também para testar a metodologia e sua aplicação no estudo de caso que se desejava entender.

Iniciou-se a produção com o autor, Kevin Lynch e sua obra *A Imagem da Cidade* mas logo percebeu-se que o mesmo não atendia à demanda do trabalho. A metodologia desenvolvida por Lynch estava interessada na conjuntura atual do tecido urbano e não na investigação de seu passado e das transformações que, ao longo do tempo, foram capazes de transformar o uso do seu solo.

A medida que a pesquisa avançava percebeu-se que o trabalho precisava de dois caminhos metodológicos: o primeiro deveria ser uma forma criteriosa de busca e organização da informação e a outra metodologia, deveria interpretar tal organização da informação de maneira crítica e assim possibilitar as descobertas e associações de acontecimentos urbanos.

A *Arquitetura da Cidade*, trabalho de Aldo Rossi, vinha de encontro à necessidade primeira de organizar a busca de informação. Com seu conceito de *factos urbanos*, aprofundado mais adiante, passou a existir um critério para a catalogação da informação e também uma categorização dos fatos relevantes pesquisados.

Já a *Análise Urbana* de Panerai foi determinante para estabelecer a maneira como essa informação seria conduzida e interpretada, considerando que sua obra busca entender a evolução do tecido urbano e suas dinâmicas próprias. O autor foi de fundamental importância por trazer um método de análise capaz de acompanhar as dinâmicas de parcelamento do solo e, por consequência, o espraiamento, contiguidade e verticalização urbanas. Por isso, os conceitos trazidos por Panerai em sua obra e aplicados efetivamente no trabalho, permitiram o desenvolvimento das interrelações – descobertas urbanas da região da grande Tijuca baseada na análise de dados urbanos pesquisados.

### 1.3 Fatos Urbanos

Na temática da ciência de estudos urbanos e da dinâmica própria da cidade, o italiano Aldo Rossi revela em seu estudo “A Arquitetura da Cidade” (ROSSI, 2001) instrumentos precisos para o entendimento de sua lógica complexa.

A publicação traz o conceito de fatos urbanos: forças que atuam na cidade capazes de refletir sua lógica e promover seu entendimento. A ocupação dos novos territórios ao longo do tempo, as alterações decorrentes das ações urbanas e de interesses políticos definem uma maneira de ver a cidade preciosa para o desenvolvimento do trabalho sobre a Tijuca.

O autor avança em temas que são indissociáveis em relação ao desenvolvimento do presente trabalho: mudança do uso do solo e o entendimento de sua setorização, as expropriações e o constante parcelamento sendo capaz de definir a forma urbana. Avança na pesquisa de fenômenos específicos também como a obsolescência, demolições, mudanças de traçados e expropriações.

Rossi apresenta também o fator fundamental para tais dinâmicas acontecerem: o tempo. Através dele é possível estabelecer o comparativo necessário para o entendimento das lógicas de transformação a partir da análise das alterações decorridas ao longo de um intervalo definido, ou até mesmo o acompanhamento do processo ao longo de intervalos diversos de tempo. É através do tempo que pode-se perceber os humores da cidade e as forças que a transformam.

“Refiro-me à construção da cidade no tempo. Considero que esse ponto de vista, independente de meus conhecimentos específicos, pode constituir o tipo de análise mais abrangente da cidade.” (ROSSI, 2001, p.01)

A política e as forças de interesse particulares que transformam a cidade também não são ignoradas pelo autor, que aponta tais fatores como importantes vetores de transformação urbana por mais ocultos que eles possam parecer. Aponta ainda para a territorialização dessas forças e seu reflexo no espaço da cidade, que é também definidor da força política das classes dominantes.

Por essa razão, Rossi conclama os pensadores a pensar as “utopias urbanas”, pois elas seriam um reflexo mais genuíno do que é almejado por uma sociedade organizada. As utopias apontariam para um Norte mais lúcido, ainda que a conflituosa construção da forma urbana sempre as afastem de seus objetivos, por conta de interesses ou forças particulares.

As transformações fundiárias da cidade são esclarecedoras segundo Rossi. A forma dos lotes, seus desmembramentos, a estrutura fundiária entre outros fenômenos de transformação urbana são elementos preciosos para entender como acontece a vida da cidade ocidental.

O autor alerta ainda para as permanências como forças notáveis pelo simples fatos de permanecerem no espaço ao longo do tempo.

“Devemos, sim, dedicar particular atenção ao estudo das permanências, para evitar que a história da cidade se resolva unicamente nas permanências” (ROSSI, 2001, p.05)

A relação entre fatos urbanos é o ponto-chave do presente trabalho e o entendimento da influência que eles são capazes de provocar

entre si pode, então, promover um entendimento mais acertivo da teoria de Rossi e sua aplicação no presente estudo.

Segundo Rossi (2001, p.09) o conhecimento de um número cada vez maior de fatos urbanos e o estabelecimento de diretrizes para analisá-los é o caminho para integrar tais fatos nas dinâmicas de tempo e espaço.

Por conta disso, o estudo realizou a busca abrangente de fatos urbanos, foi sensível à sua escala e elaborou sua categorização (diretriz, segundo o autor) para a efetiva aplicação de tais fatos no trabalho de análise do crescimento da Tijuca.

Evidenciada a importância dos fatos urbanos, Rossi parte para estruturá-los, de modo a demonstrar sua individualidade, seu desenho e sua memória.

O autor mostra ainda a complexidade na aproximação do conceito de fato urbano, à medida que ele sempre pode ser relativizado a partir das variantes de escala ou das comparações estabelecidas.

“(…)creio que os fatos urbanos são complexos em si e que nos é possível analisá-los, mas dificilmente defini-los.”

“(…)mas sempre restará um tipo de experiência possível apenas para quem tenha percorrido aquele palácio, aquela rua, aquele bairro. O conceito que você tem de um fato urbano sempre será diferente do tipo de conhecimento de quem vive esse mesmo fato.” (ROSSI, 2001,p.18)

Um outro conceito de Rossi que influenciou o trabalho foi a atenção que o autor dá às transformações de uso de uma mesma forma ou edificação. Ele chama atenção para o fato de que a cidade é múltipla por natureza e pode abrigar usos que a interesse em situações distintas.

“(…)ficamos surpresos com uma série de questões intimamente ligadas a ele; sobretudo, surpreende-nos a pluralidade de funções que um palácio desse tipo pode conter e como essas funções são, por assim dizer, totalmente independentes da sua forma.” (ROSSI, 2001, p.16)

A questão da mudança de uso e as edificações servindo para diferentes finalidades foi abordada nesse presente trabalho, pois é

bem característica de algumas tipologias na região da Grande Tijuca, principalmente nas antigas fábricas sediadas em seu território.

A questão do parcelamento dos lotes e os processos que tornam a cidade dinâmica também recebem a atenção de Rossi e influenciam a presente análise.

O autor propõe categorias de análise tipológica e avança na estrutura dos fatos urbanos relacionando-os aos consecutivos parcelamentos do solo.

“A forma dos lotes de uma cidade, sua transformação, sua evolução, representa a longa história da propriedade urbana e a história das classes profundamente ligadas à cidade”

“(…) A modificação da estrutura fundiária urbana que podemos seguir com absoluta precisão através dos mapas cadastrais históricos indica o surgimento da burguesia urbana e o fenômeno da concentração progressiva do capital.”(ROSSI, 2001, p.36)

A abordagem do trabalho separada por períodos ou épocas de análise foi outro tópico influenciado pela obra de Rossi. Estruturar

os acontecimentos e perceber que o conjunto de fatores com características comuns está inserido em uma parcela de tempo, ajuda a delimitar mais precisamente a abrangência de tais fatos urbanos, além de referenciá-las historicamente.

“Esse conhecimento encontra, pois, no estudo das plantas da cidade, que possuem características formais precisas: o percurso das suas ruas pode ser reto, sinuoso, curvo. Mas também a linha geral da cidade tem seu significado, e a identidade de exigências tende naturalmente a se exprimir em construções que, para além das diferenças pontuais, apresentam inegáveis afinidades. Na arquitetura urbana se estabelece um vínculo mais ou menos visível entre as formas das coisas através das épocas.” (ROSSI, 2001, p.37)

Finalmente, Rossi condiciona a rua como unidade de expressão urbana. A rua adquire assim uma grande importância em sua análise do território, mostrando que a cidade nasce de uma determinada origem mas é a rua que a mantém viva.

Por essa razão, o presente trabalho valorizou os eixos estruturantes da malha urbana da Tijuca, onde acontecem os principais fatos urbanos. Os preceitos expostos por Rossi em *A Arquitetura da*

*Cidade* foram rebatidos nos objetivos específicos de entender a trama desses eixos. A partir desta constatação, o autor defende uma classificação entre as vias para, então, desta análise da rua direcionar-se para a análise do solo urbano efetivamente.

A obra de Rossi constitui ainda importante ferramenta de análise ao que se refere à obsolescência de espaços, onde há um processo de transformação baseado no abandono contínuo de um programa em relação à outro, fenômeno percebido no contexto da Tijuca em diversos momentos, como espaços de fábricas sendo utilizados como supermercados e cinemas sendo substituídos por igrejas ou usos de gênero diversificado.

Sua obra portanto foi bastante útil para uma análise do solo urbano do presente trabalho, consolidando e referenciando os principais objetivos e norteando uma análise focada nos parcelamentos e transformações de uso de seus espaços.

## 1.4 Análise Urbana

O trabalho sobre a publicação *Análise Urbana* (PANERAI, 2006), tem como objetivo identificar os aspectos através dos quais se torna possível encontrar uma contribuição para o presente trabalho, no caso, a evolução urbana da região conhecida como Grande Tijuca.

O autor Philippe Panerai produz em *Análise Urbana* uma importante contribuição para os estudos urbanos, abordando os fatos do fenômeno “cidade”.

O autor inicia *Análise Urbana* apontando que não é simples conhecer uma cidade, por ser um fenômeno resultante de diversas transformações que, com o passar do tempo, depositam-se uma acima da outra. Analisar a malha urbana da Tijuca não será diferente: a proposta será avaliar e reconstituir, em recortes temporais definidos, o desenho que cada época delineou e as razões para sua transformação.

“Sobre esses traçados que se adicionam, se superpõem, entram em conflito, se interrompem e ressurgem, a massa edificada renova-se e estende-se à medida de uma lenta densificação que procede por crescimento interno, verticalização, parcelamento de parques e ocupação de caminhos.” (PANERAI,1999)

Em *Análise urbana*, Philippe Panerai relaciona os limites, os bairros, os pontos nodais e os marcos como os elementos que formam áreas da paisagem definidas por percursos, setores, pontos nodais e limites. Panerai trata o tempo como elemento essencial. O autor conclui que esse processo é realizado aos poucos, reforçando a impossibilidade de apreender a cidade de uma só vez.

Para Panerai, as experiências não ocorrem individualmente, e sim considerando seu entorno. A análise urbana do espaço público pode ser feita, segundo Panerai, de vários pontos de vista: como um espaço específico, suscetível de ser apreciado em si mesmo; como um sistema local que organiza o tecido. Por esta razão o autor aponta a análise urbana como uma ferramenta capaz de contribuir para a compreensão da cidade contemporânea. Para atingir tal finalidade, deve-se considerar indissociáveis as abordagens histórica, geográfica e cartográfica, a análise

arquitetônica, a observação do sistema construtivo e do modo de vida.

Ao longo do século XX, Panerai afirma que o paradigma da cidade contemporânea se transforma, à medida que é invertida a relação entre o centro antigo e sua periferia, que passa a constituir a maior parte do aglomerado urbano. Panerai apresenta então sua visão da cidade como um organismo dinâmico, que através do tempo e de diversos interesses se desenvolve de diversas maneiras. A região da Tijuca parece reforçar suas posições e conceitos de diversas maneiras:

- *Os antigos caminhos se mantêm.* A rua Conde de Bomfim é a antiga Estrada da Tijuca, caminho primeiro usado para atravessar o conjunto de montanhas e então se chegar à Barra da Tijuca. O autor aponta que os caminhos traçados inicialmente, muitas vezes pelas condições da geografia local, como seu relevo ou o traçado de seus rios, têm uma força natural, sendo o eixo através do qual se inicia o processo de urbanização e ao longo do qual suas centralidades aparecem, como é o caso na região tijuicana.

- *Superposição de traçados.* Ao longo da estruturação da malha urbana, houve nesta região não apenas uma superposição de traçados assim como projetos que reestruturaram, retificaram ou simplesmente complementaram a malha existente.

- *Parcelamento de lotes.* Com o crescimento da cidade, a Tijuca era aproveitada para o abastecimento da cidade e em sua região existiam Engenhos num primeiro momento, e posteriormente chácaras. Com o passar dos anos e a aceleração de sua urbanização no século XIX, tais morfologias rurais passaram pelo processo de divisão de suas terras em lotes, posteriormente vendidos e edificados. À medida que os anos passaram e a massa edificada renovou-se, tais lotes passaram naturalmente por modificações mas seu surgimento definiu em grande parte as vias existentes até os dias de hoje no traçado do bairro.

- *Verticalização.* Aconteceu também na Tijuca assim como em diferentes regiões que sofreram especulação imobiliária decorrente do adensamento urbano. A verticalização é característica da segunda metade do século XX e foi potencializada na Tijuca com a

abertura do Túnel Rebouças (1967), que tornou a Tijuca uma região mais próxima da Zona Sul da cidade.

O autor aponta que a urbanização da segunda metade do século XX teve uma grande força na transformação da paisagem. As técnicas aplicadas para tal modelo de urbanização indicam uma ruptura, destoando da lógica de ocupação do que ele nomeia de “cidades tradicionais”.

É importante contudo que se reafirme a importância do desenho não apenas como maneira de compreender mas, segundo Panerai, também como um meio de representar o fenômeno urbano. Um aspecto tratado em sua obra refere-se exemplarmente à transformação urbana ocorrida na região tijuca: as transformações da estrutura fundiária existentes na cidade.

Ele avança com a ideia de que *“as práticas dos habitantes e a materialização dessas práticas no espaço construído, uma vez que as disposições materiais que constituem o contexto, o suporte ou o estímulo para a ação dos habitantes são também produto dessas práticas”*.

Essa definição põe em evidência os elementos que permitem que as diferentes partes da cidade sofram transformação de forma independente, sendo uma taxonomia conveniente para análise das diversas situações que usarei na dissertação.

A relação existente entre a forma dos lotes, a estrutura fundiária e os processos de expropriação estariam no cerne de um momento cultural e econômico necessário para as transformações da cidade metropolitana, podendo sua leitura ser feita em diferentes escalas: seja ela em vizinhanças, bairros, cidades ou regiões.

A definição e, sobretudo a sistematização dos elementos que serão usados nessa leitura, são primeiramente apontados no capítulo *“tecidos urbanos”* pelo autor, que os classifica em:

- 1) a rede de vias;
- 2) os parcelamentos fundiários;
- 3) as edificações;

O tecido urbano, portanto, é formado pelos agrupamentos referentes às três categorias citadas acima. Os elementos de

conexão, por sua vez, são formados por ruas, ferrovias, vias metroviárias e hidroviárias e também ciclovias e calçadas. Os elementos de conexão, além de sua função primeira de conectar, ligar e distribuir, apresentam enorme importância no espaço urbano por serem espaços referentes à vida na cidade, palco de convivência e troca entre os indivíduos.

Assim sendo, temos o sistema de vias indissociável do espaço público e dos demais elementos como largos, praças, cais, pontes, rios. Pertencem à coletividade, são públicos e acessíveis a todos.

A adequação e as transformações de função nestes referidos espaços ao longo dos anos também é um fenômeno à parte: a rua alargada proveniente de uma estrada antiga; a avenida que outrora foi um passeio, um parque ou uma chácara, por exemplo. Uma das principais características do espaço público é apontada por Panerai a partir deste momento: a permanência do traçado. O espaço público pertence à longa duração e não deve ser avaliado a partir da malha do momento presente. Sua reconstituição, que pretendo realizar no caso da Tijuca, pode revelar semelhanças e intenções.

Pode revelar inclusive políticas, interesses e planejamentos equivocados para a região.

Panerai também mostra que o conceito de estrutura urbana está diretamente relacionado à ideia de conexão e fluidez. A partir do século XX, com a popularização do transporte individual, existiu uma inversão na questão distância e fluidez: a distância passou a ter uma importância relativa, pois já existiam transportes capazes de resolver esse problema: A Tijuca ficou mais “próxima do Centro”. Por outro lado, a fluidez ganhou mais importância: as vias se alargaram para que o percurso rodoviário fosse privilegiado. Segundo Panerai, a geometria dos traçados e sua relação com a história da cidade e da propriedade fundiária, na Tijuca representado pelos antigos Engenhos, é outra ferramenta eficaz para a análise de um bairro ou região.

“O arrabaldes mais velhos distinguem-se dos loteamentos recentes, becos revelam algum fechamento antigo ou uma obra abandonada ... Em geral, as ocupações antigas apresentam irregularidades geométricas que não se encontram nos bairros novos, os bairros centrais têm uma trama mais fechada que os bairros periféricos.”(PANERAI, 2006,p.41)

Nesse aspecto, os elementos que devem ser considerados para uma análise da conectividade são:

“A largura das vias, as distâncias entre cruzamentos, os afastamentos entre ruas paralelas caracterizam o tecido de uma cidade e, com um pouco de prática, colocam questões novas por comparação com outras situações”.

Na questão dos parcelamentos fundiários, entende-se que a relação rua/parcelas é o fundamento para a existência e composição do tecido urbano.

“À rua – que conduz de um ponto ao outro, de um bairro a outro ao mesmo tempo em que dá acesso a outras ruas – estão associados os lotes, de um lado e de outro.”

Essa relação também estrutura a massa edificada. A parcela não é um terreno a ser ocupado de qualquer maneira, mas em uma unidade de solo urbano organizada a partir da rua.

É comum que o parcelamento conserve a memória de estados anteriores do território, a marca de antigos usos do solo e de

determinados limites. As edificações podem estar no alinhamento do lote ou recuadas, podem ser geminadas ou isoladas, altas ou baixas, mas têm sempre a rua como referência. Tal submissão do construído ao espaço público tem duas conseqüências:

- Ela permite que exista uma solidariedade entre as massas edificadas, mesmo quando estas pertençam a épocas ou tipos diferentes. Na Tijuca essa situação pode ser percebida nos principais eixos, onde a liberação de gabarito dialoga com antigas edificações;

- Ela cria características diferenciadas no interior da parcela, que ocorrem em todos os lotes edificados;

A caracterização dos espaços livres é então caracterizada pelos elementos capazes de serem absorvidos pela mesma. As vias, ou elementos conectores são: ruas e vielas, bulevares e avenidas, largos e praças, passeios e esplanadas, cais e pontes, mas também rios e canais, margens e praias.”.

A qualidade de acesso, portanto, está relacionada às características econômicas nas quais um ambiente urbano se insere. O autor

demonstra essa percepção apontando que pessoas com maior poder aquisitivo possuem maiores oportunidades de acessar de maneira qualitativa lugares e informações por possuírem, por exemplo, acesso diferenciado a transportes ou maior disponibilidade de recursos. O autor conclui dizendo que existem três características fundamentais no que diz respeito ao conceito de acessibilidade:

- a multiplicidade dos elementos disponível;
- a igualdade do acesso para diferentes grupos populacionais;
- controle do sistema de acesso;

Na região da Tijuca, a circulação e a mobilidade é um tema de extrema importância, uma vez que essa região se apresenta como centralidade para regiões adjacentes e que funciona também como conectora de bairros próximos ao Centro, como é o caso do Méier, Engenho Novo, entre outros. Na Rua Uruguai, por exemplo, existe o projeto de um túnel, que ligaria a Região da Tijuca, através da Rua Uruguai, à Gávea, evitando que a população precisasse dar uma volta na cidade para chegar de um ponto à outro. A mobilidade é um tema de extrema importância para a Tijuca e os

autores escolhidos podem ajudar bastante na análise desta temática.

“Parecem mais fortes os limites que não só predominam visualmente, mas têm uma forma contínua e não podem ser atravessados.”

Para o autor os limites são um dos elementos mais fortes na construção da imagem da cidade, e a montanha, sem dúvida, é um dos limites que mais influenciam nesse sentido e uma das características mais próprias da Tijuca.

Philippe Panerai considera Kevin Lynch o representante de um eficiente sistema para a compreensão do espaço urbano (em *A Imagem da Cidade*). Logo, incorpora a temática e o método de identificação dos elementos morfológicos, propostos por Lynch, à sua análise:

- *Vias / rotas*: Panerai define que é através das vias que os observadores registram os outros elementos ambientais, se organizam e se relacionam. As Rotas são elementos que permitem uma primeira aproximação do observador com a paisagem urbana.

A via é o lugar da acessibilidade e da permeabilidade, ou da continuidade.

- Limites: São vistos como fronteiras pelo observador, a divisão entre duas fases, podendo ser barreiras mais ou menos penetráveis, como as barreiras de crescimento do tecido urbano.

- *Bairros / setores*: uma característica comum apontada tanto por Panerai quanto por Lynch, em relação a esta categoria, é que correspondem a áreas de fácil identificação. Esta identificação pode ocorrer tanto pela homogeneidade quanto pela heterogeneidade. Panerai destaca que nem sempre os setores correspondem aos limites dos bairros mas referem-se a uma área percebida que possui características comuns em relação ao tecido, permitindo-se diferenciá-la do restante da cidade. É um critério visual e não necessariamente coincide com as divisões administrativas de bairros.

- *Pontos nodais / nós*: Conforme Panerai, “são pontos estratégicos de uma cidade através dos quais o observador pode entrar, são os focos intensivos para os quais, ou a partir dos quais, ele se locomove”. São pontos estratégicos na paisagem urbana, sendo o

foco de convergência, reencontro de rotas ou pontos de rupturas, como locais de interrupção do transporte, um cruzamento, uma esquina. Estes pontos são, ainda, o foco e a síntese de um bairro, podendo se tornar símbolo, pois dele se irradiam e se concentram fatos.

- *Marcos / pontos de referência*: nestes elementos o observador encontra-se externo a eles. Panerai diz que, geralmente, são elementos construídos com alguma forma particular que facilita sua identificação, podendo ser definido como um simples objeto físico.

Numa perspectiva mais próxima, marcos podem ser anúncios e sinais, fachadas, ou uma árvore. De acordo com Panerai o ponto de referência pode marcar um nó, caracterizar um setor ou então aparecer isolado.

As Rotas/vias, de acordo com o autor, são os canais de circulação pelos quais as pessoas se locomovem, proporcionando a permeabilidade. O grau de importância destas pode estar relacionado ao uso que lhe é destinado.

O presente estudo pretende dar um enfoque sobre o segundo aspecto: o papel do espaço público enquanto sistema local que organiza e estrutura o tecido urbano. O autor considera que a hierarquia das vias tem um papel importante na estruturação da forma urbana, diferenciando as situações em que o território é servido diretamente pela via (as parcelas que a circundam) e as em que é servido indiretamente (vias secundárias e as parcelas a elas ligadas).

Busca-se o entendimento da inserção do lugar no território e as suas relações nos níveis mais diversos. A análise do espaço urbano público pode começar pela identificação das grandes vias que interligam um bairro aos bairros vizinhos.

### **1.5 Aplicação Conceitual**

Através do método utilizado pelos autores citados, será apresentada uma análise da região estudada em dois níveis de aproximação:

- Região da Grande Tijuca com ênfase na análise abrangente da região e seus fatos urbanos.

- Eixos estruturantes da Tijuca revelando possíveis interrelações e apresentando o processo de parcelamento de lotes ocorridos ao longo do tempo.

A partir da análise do resultado, a proposta será a análise de mapas e imagens que exemplifiquem a aplicação da metodologia de Rossi e Panerai na região da Tijuca. A idéia é que esta aplicação de elementos colabore no entendimento específico deste espaço urbano e auxilie na análise urbana proposta na dissertação .

Os mapas e documentos analisados, assim como o levantamento dos fatos urbanos, ilustrarão o capítulo de análise e respeitarão o método sugerido pelos autores nas referidas obras.

APLICAÇÃO DO REFERENCIAL TEÓRICO				
autor	obra	justificativa	conceito	aplicação
Aldo Rossi	A Arquitetura da Cidade (1966)	- questões tipológicas e sua classificação	o que é tipologia	direcionamento da busca das informações urbanas
		- estruturas urbanas e memória (cidade = memória coletiva)	memória coletiva	acesso à informação selecionada
		- história urbana, "locus"	"locus"	compilação de dados relativos à região de "recorte"
		- interesse pela dinâmica urbana e influência política no tecido da cidade	fatos urbanos	catalogação dos fatos urbanos descritos nas fontes bibliográficas
Philippe Panerai	Análise Urbana (1999)	- pesquisa do parcelamento do solo para compreensão da malha atual	parcelamento	análise do crescimento e desenvolvimento
		- conceito de contiguidade para entender limites diversos	contiguidade	relação dos limites entre os bairros e da região com a cidade
		- visão da cidade como depósito temporal de transformações: estruturação da evolução urbana pesquisada	crescimento, desenvolvimento e ferramentas de análise	descoberta de interrelações entre as categorias de análise

Tabela 1 – Aplicabilidade do Referencial Teórico

## 2 METODOLOGIA

O estudo e o conseqüente aprofundamento sobre o entendimento do crescimento urbano da região da Grande Tijuca foi desenvolvido com a aplicação de uma metodologia própria desenvolvida para a abordagem do tema desta pesquisa. A partir da aplicação desta metodologia e de seu sucessivo realinhamento à medida que a pesquisa se desenvolvia, foi possível o aperfeiçoamento da aplicação do método no trabalho.

O principal objetivo para o desenvolvimento da metodologia é ter garantias de que a pesquisa, à medida que é realizada, encontra-se respaldada por um conhecimento já amadurecido, através de obras e métodos já reconhecidamente relevantes e aplicáveis, como é o caso das obras publicadas por Rossi e Panerai.

O desenvolvimento da metodologia para esta análise específica buscou, então, aplicar os conhecimentos de ambos os autores de forma complementar, ao ponto de sua conjugação permitir um entendimento profundo das dinâmicas específicas da região analisada.

A partir disso, a metodologia evoluiu da percepção e da aplicação de conhecimentos específicos resgatados das fontes citadas. Primeiramente, a partir da obra de Aldo Rossi, *A Arquitetura da Cidade*, iniciou-se o levantamento dos fatos urbanos. Este conceito é apontado pelo autor como pontos ou forças de inflexão do contexto urbano, capaz de mudar, alterar ou influenciar uma lógica de uso ou funcionamento da região onde ele acontece. Resumidamente, os fatos urbanos poderiam ser descritos como potencializadores de transformação do contexto da cidade, sendo entendidos em diferentes níveis e escalas, com mais força de inflexão em alguns casos, e em outros com menor capacidade de provocá-las.

A segunda parte que compôs o desenvolvimento da metodologia da presente pesquisa foi a aplicação de uma forma de analisar os fatos urbanos citados anteriormente. A partir de uma base de acontecimentos, de escalas e importâncias de diferente valor, a aplicação dos conhecimentos descritos em *Análise Urbana*, de Philippe Panerai, foram importantes para hierarquizar e categorizar os itens levantados e, principalmente, entender uma maneira, um método e um contexto que os integre e os explique.

## 2.1 Busca e Organização da Informação

A partir da definição dos acontecimentos relevantes para entender como ocorreu o processo de urbanização na Tijuca, pesquisa partiu para o levantamento das fontes de informações.

A partir de então, pesquisou-se a bibliografia não apenas sobre a Tijuca, mas também publicações que apontavam para trechos específicos de algum processo ocorrido na região de interesse da pesquisa.

À medida que a pesquisa nas fontes bibliográficas avançava, foi possível começar a separação por categorias específicas. Desta forma conseguiu-se uma maneira prática de entender e explicar um tema pela sucessão de acontecimentos com alguma similaridade, ou da mesma área de análise.

Nesse ponto, foi importante entender que os fatos urbanos encontrados precisavam de um lugar no tempo, ainda que não fosse um tempo específico e tão bem definido, mas que os posicionasse antes ou depois de acontecimentos afins. Desta forma, criou-se um encadeamento cronológico, a fim de integrá-los numa

leitura linear. Sempre que possível tais dados foram categorizados e relacionados na linha do tempo, possibilitando a verificação de uma relação gráfica entre eles.

Outra necessidade, gerada pela grande quantidade de informação iconográfica, foi estabelecer uma organização categorizada desse material. Não apenas para seu uso efetivo na ilustração da análise, mas para que o entendimento de outros processos, até então não facilmente percebidos, fosse potencializado através de sua ordenação por tópicos.

## **Bibliografia com a temática do Bairro**

Uma vasta pesquisa nas publicações já realizadas sobre os bairros da Grande Tijuca foi realizada. Conseqüentemente encontrou-se uma grande quantidade de informações, muitas vezes controversas, sobre os temas de interesse da pesquisa.

É importante ressaltar que a pesquisa ampliou-se ainda às publicações que faziam referência ao crescimento e desenvolvimento urbano da cidade do Rio de Janeiro, sendo proveitosas as descobertas que, ainda que não referidas ao objeto da pesquisa, colaboravam na compreensão de fenômenos que influenciaram a região de maneira indireta.

## Organização em Meio Digital

Para dar conta da variedade de informações que começava a se acumular sem uma ordem muito definida e sem um critério preciso que as ordenasse, definiu-se que as informações principais a serem registradas seriam iconográficas, no caso da catalogação de imagens, dados, informações e datas, para que os mesmos fossem organizados de forma cronológica.

Para a organização de fotos, mapas desenhos e gravuras, foi pensada a plataforma *Flickr*. E para os dados com referência temporal, foi definida a plataforma de linha do tempo online, *timeglider*.

A escolha de organizar a informação de maneira online vai de encontro às premissas de divulgação e colaboração que norteiam a pesquisa, considerando que o trabalho será divulgado em plataformas acessíveis aos interessados no conhecimento produzido e nas informações levantadas.

## Flickr

As imagens coletadas foram catalogadas e dispostas de forma *online* na plataforma *Flickr*, que dentre as plataformas pesquisadas apresentou vantagens por permitir a categorização dos álbuns criados, assim como a criação de etiquetas de classificação das fotos. O que ampliou as possibilidades de pesquisa, a execução de toda a busca e a efetiva aplicação das informações catalogadas no trabalho.

O endereço *online* onde a coleção está disponível é:

**<http://tinyurl.com/kuxsqsa/>**

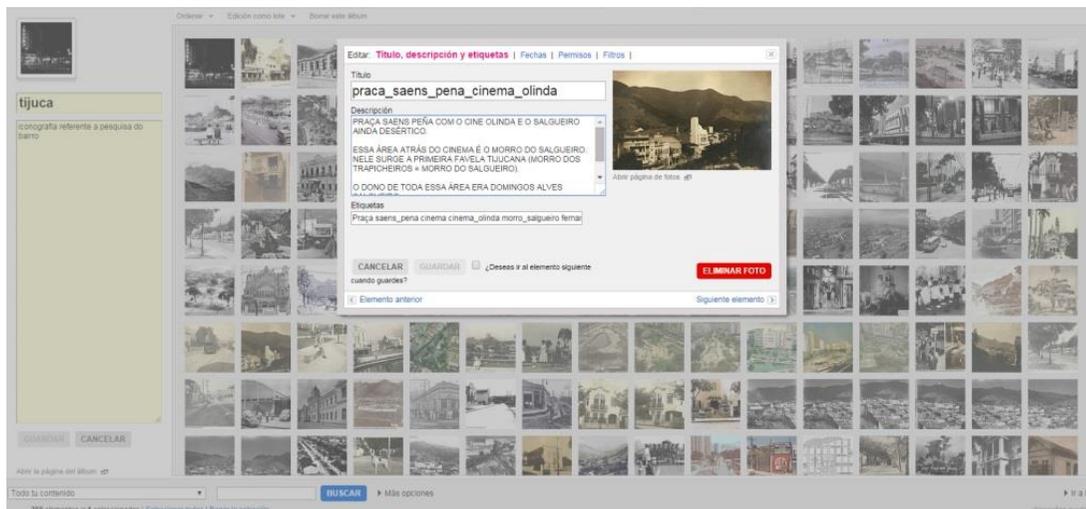


Figura 2.1 - Flickr - organização iconográfica

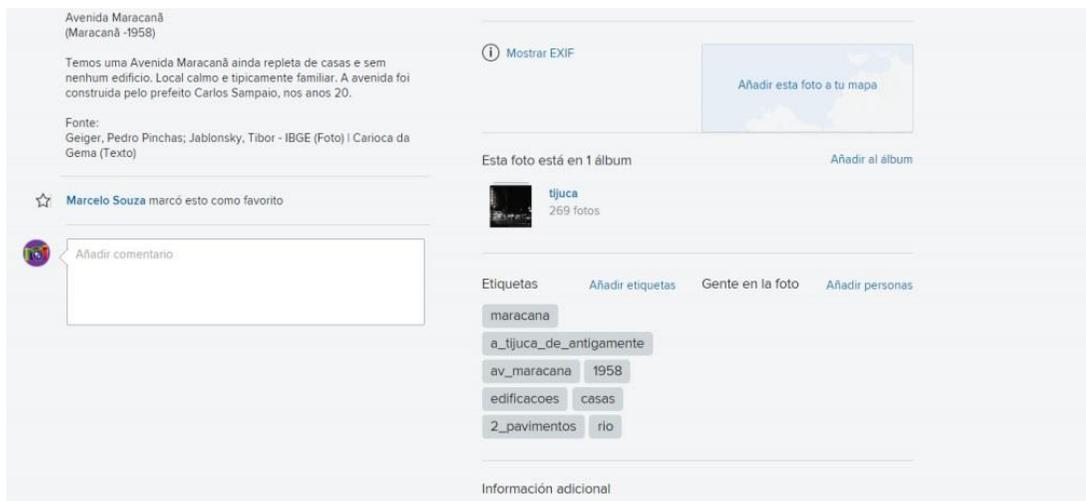


Figura 2.2 - Catalogação e criação de etiquetas

# Timeglider

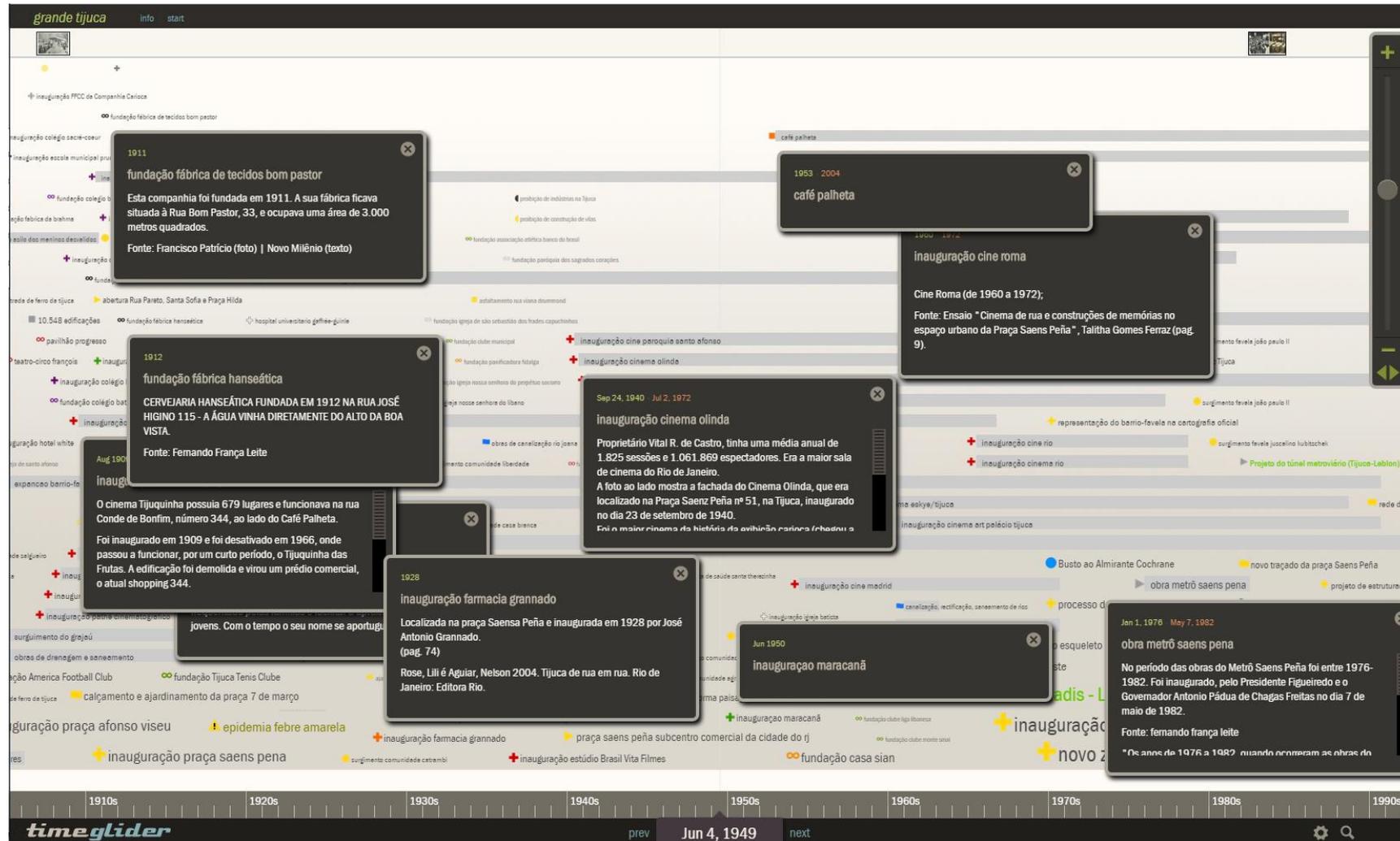


Figura 2.3 - Timeglider - interface



LEGENDA DE CORES		LEGENDA DE SÍMBOLOS	
<b>MORFOLOGIA</b>		"+"	INAUGURAÇÕES
HIDROGRAFIA	rios, reservatórios	"O"	SURGIMENTO
<b>TRANSPORTES</b>		"◀"	PROIBIÇÃO
MOBILIDADE	trem, bonde, metrô	"∞"	FUNDAÇÃO
<b>MALHA URBANA</b>		"▶"	OBRA
EDUCATIVO	escolas, institutos	"□"	MELHORIA
CULTURAL	cinema, teatro		
COMERCIAL	bar, café		
RELIGIOSO E SAÚDE	igreja, convento, hospital		
INDÚSTRIL	indústrias, fábricas		
DESPORTIVO	clubes, ginásios, estádios		
URBANIZAÇÃO	vias, túneis, praças		

Tabela 2 - Relação das categorias da linha do tempo em relação às categorias de análise

## 2.2 Informação aplicada à Análise Urbana

No segundo momento, após coletada grande quantidade de informação, foi necessário qualificá-la, ou seja, organizar suas propriedades de maneira que fosse aplicável à pesquisa e servisse à produção do material de análise. Para alcançar esse objetivo e avançar de forma coerente com o referencial teórico que embasa o estudo, as informações coletadas foram divididas em categorias de análise.

### Categorias de Análise

As categorias de análise referem-se a grandes grupos através do qual é possível realizar uma análise urbana aprofundada e coerente com a obra dos autores citados.

A Filosofia que permeia a elaboração das categorias de análise pode ser entendida através de níveis cada vez mais sutis e avançados de ocupação do solo urbano.

Num primeiro momento, temos apenas a Natureza, a base natural onde a cidade e suas relações irão florescer. O primeiro grande

grupo de análise portanto, chamado de *Morfologia*, refere-se à constituição natural do meio que virá a ser ocupado. Essa categoria relaciona basicamente as características geográficas da região e apresenta duas subdivisões:

- Topografia, apresentando a situação particular do bairro cercado pela cadeia montanhosa do Maciço e a consequência espacial que tal característica provoca.
- Hidrografia, demonstrando a importância das águas para o grande vale formado pela região até a chegada na Praça da Bandeira, local com reconhecidas dificuldades de infra-estrutura para o escoamento das águas pluviais da região em direção ao mar.

O outro grande grupo de Análise Urbana da região é o grupo de *Transportes*. Através dele é possível compreender como a região ainda desocupada e rural foi sendo “irrigada” pelas artérias urbanas que permitiram, através dos transportes, a potencialização da sua área ocupada. Essa análise apresenta as diversas sub-categorias de transportes que, ao longo da ocupação da região tijuicana, foram relevantes para seu crescimento e espraiamento de sua malha original.

Finalmente, a partir do entendimento da região original ainda não urbanizada e a posterior chegada dos transportes, avançamos para a análise da *Malha Urbana* - terceira e principal categoria de análise. Através dessa análise é possível a correta compreensão do fenômeno de uso do solo, parcelamentos e legislações que definiram o resultado que transformou a ocupação urbana da maneira que a conhecemos na atualidade.

Tais categorias de análise são aprofundadas no entendimento das dinâmicas dos eixos estruturantes e de sua dinâmica de loteamento e crescimento ao longo do tempo.

As análises de categorias serão capazes ainda de produzir o substrato de informação necessário para se produzir as interrelações, que transcendem os limites das categorias e relacionam-se entre as categorias de análise

## **Análise Histórico-Temporal**

É uma premissa do presente trabalho a apresentação da metodologia de forma clara e prática, permitindo ao leitor um acompanhamento do trabalho de forma a contextualizá-lo historicamente e de forma cronológica. Para alcançar esse objetivo, respeitando as categorias de análise propostas, a análise urbana aplicada aos fatos urbanos selecionados, será apresentada de forma cronológica dentro de cada categoria de forma linear.

Posteriormente, para expôr a relação entre tais fatos urbanos e a maneira pela qual elementos de diferentes categorias foram capazes de influenciar uns aos outros, foi elaborada uma série de interrelações de temas correlatos para expor a complexidade e as interferências intrínsecas que uma análise dos fatos urbanos é capaz de promover na dinâmica urbana.

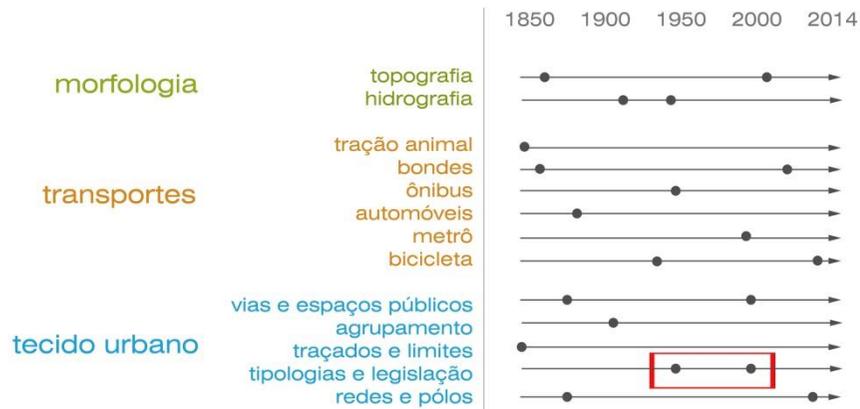


Figura 2.6 - Análise linear

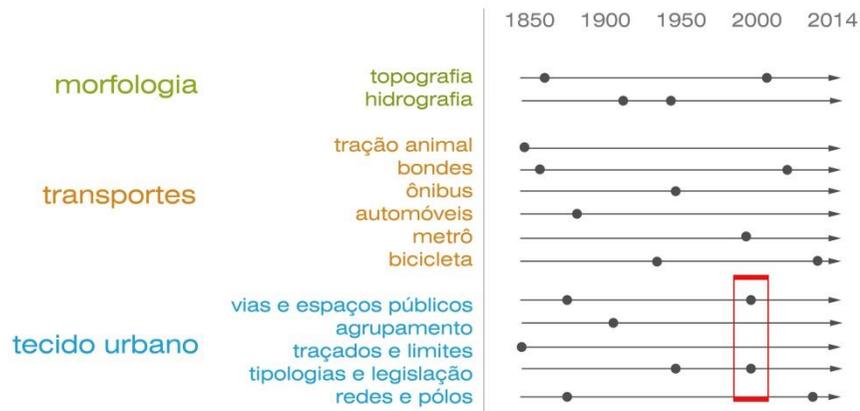


Figura 2.7 - Interrelação simples

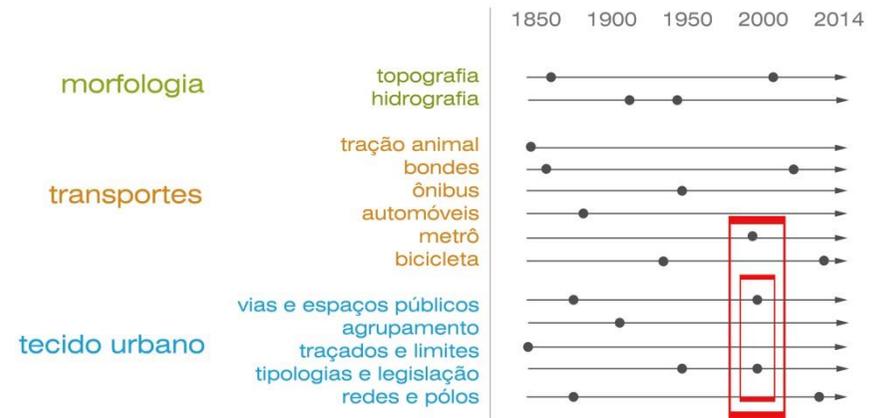


Figura 2.8 - Interrelação Avançada

Essas interrelações tem um alto grau de importância para a análise por mostrar que as categorias, separadas didaticamente, têm relações entre si, são capazes de influenciar umas às outras e seu entendimento reflete a aplicabilidade do estudo dessas dinâmicas urbanas.

### 3 CATEGORIAS DE ANÁLISE

A análise elaborada para o entendimento do desenvolvimento urbano da região tijuca foi desenvolvida a partir dos conhecimentos de cidade publicados por Rossi e Panerai. A partir das suas obras e de um método que possibilitou articular suas respectivas ferramentas analíticas desenvolvidas, a análise urbana apresentada neste capítulo visa esclarecer a sucessão de fatos urbanos ocorridos na região estudada e, de uma maneira aprofundada, mostrar como eles foram capazes de se relacionar, provocar outros fatos urbanos e assim, transformar a região na maneira como a conhecemos atualmente.

As informações geradas na pesquisa são de fundamental importância não apenas para ilustrar o resultado do trabalho, como para vivificar e comprovar os resultados obtidos. Assim é possível observar os ciclos de fatos urbanos, seu constante encadeamento gerando novas etapas e novos momentos na cidade e, mais especificamente, em toda a região da Tijuca.

É importante ressaltar que na análise realizada poderemos notar acontecimentos notáveis numa escala regional, ou seja, muito próprios da região estudada. Mas também será natural a verificação de fenômenos pertinentes à cidade contemporânea. Essa simultaneidade, de ter acontecimentos sendo percebidos de maneira coincidente, traz riqueza à maneira de entender não apenas uma região isolada e à parte do todo, mas sim uma região específica que, para além de suas particularidades, está inserida num contexto urbano de uma metrópole no século XXI.

Depois de um breve histórico sobre a formação urbana na região, a análise começa apresentando os limites e divisões formais pelas quais o bairro passou ao longo do tempo, e mostra a característica do processo de formação de cada um deles. A região era uma só e com o passar dos anos foi sendo subdividida por questões administrativas em bairros e regiões com limites nem sempre bem definidos ou perceptíveis para o morador da região.

A Análise contextualiza ainda a relação da Tijuca com os planos urbanos elaborados para a cidade do Rio de Janeiro, e as políticas

públicas que refletiam ora uma atenção maior para a região, ora um esquecimento e abandono integrais.

A partir disso, a análise investiga como as ruas que representam seus eixos principais foram formadas e apresenta um comparativo entre tais ruas, a Rua Conde de Bonfim e a Avenida Maracanã.

A partir deste entendimento, a análise começa a fazer a abordagem prática do método desenvolvido para o entendimento da área alvo do estudo. À medida que a pesquisa avançou e percebeu-se uma grande variedade de temas, foram eleitas categorias para uma melhor comunicação das informações encontradas e também para uma melhor concatenação posterior do material da pesquisa, uma vez que, separado por temas, ele volta a ser relacionado com outras temáticas, posteriormente, na parte de interrelações.

O conceito da abordagem está baseado no entendimento de:

- O que existia na área de estudo?
- Através de que caminhos ela se transformou?
- Como ela foi desenvolvida e o que resultou deste processo?

Com os temas **Morfologia, Transportes e Malha Urbana** pretende-se abarcar todo o processo de transformação que é de interesse do presente trabalho. Esses grandes temas são ainda subdivididos em temas mais específicos em cada uma das grandes áreas da pesquisa para uma investigação mais acertiva e uma catalogação mais acertiva da informação descoberta.

Entende-se por **Morfologia**, a base natural que serviu de molde para o crescimento da região, o substrato que permitiu que essa região surgisse de uma maneira e não de outra. A **Morfologia** neste trabalho está dividida em dois subtemas: **Topografia e Hidrografia**

O tema **Transportes** busca esclarecer a maneira através da qual essa base natural, exposta na Morfologia, foi capilarizada e assim conseguiu ser ocupada com maior velocidade. A pesquisa sobre como o transporte se desenvolveu na região é de extrema importância, uma vez que o transporte traz em si um componente político em sua essência e desvenda as vontades de expansão da cidade.

Através de uma abordagem cronológica os meios de locomoção para a região da Grande Tijuca são estudados desde sua forma

primeira, com tração animal, passando pela história dos bondes, chegada do metrô e das políticas rodoviaristas para a região.

O tema é concluído com a apresentação da maneira atual do funcionamento do sistema de transportes nas Rua Conde de Bonfim e Avenida Maracanã e a implicação disso para a dinâmica de ambas as vias.

A **Malha Urbana**, principal tema de estudo, é analisada sob uma ótica de parcelamento do solo, aprofundada por Panerai em seus estudos. A maneira como essa trama se desenvolveu e o que implicou seu crescimento e verticalização também são temas principais da pesquisa. À medida que essa Malha Urbana é compreendida, é possível realizar o fechamento de ciclos importantes para o entendimento dinâmica de funcionamento da região e como ela se integra ao restante da malha da cidade.

Finalizados a análise e o entendimento das categorias eleitas para nortear a pesquisa, parte-se para as **Interrelações**, ou seja, para a organização e divulgação das descobertas e constatações alcançadas na Análise Urbana realizada.



Figura 3.1 - Esquema demonstrativo do surgimento das interrelações

### 3.1 Formação Urbana da Tijuca

*“Primeiro, era só paisagem. Estranha e bela paisagem(...)”*

COSTA, 1969

A célebre frase usada por Lucio Costa em seu memorial para o *Plano Piloto para urbanização da baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá* caberia bem para descrever a Tijuca do século XVIII.

A cidade do Rio de Janeiro, fundada em 1565, após a vitória dos portugueses contra a invasão francesa, passaria 200 anos até avançar seus limites sobre a região da Grande Tijuca. Após a batalha, Estácio de Sá, militar português e primeiro governador-geral da capitania do Rio de Janeiro, realizou a doação das afastadas terras para os jesuítas, que auxiliaram na mobilização para a batalha contra os franceses.

Conhecida por Sesmaria de Iguaçu, a porção de terras concedidas aos jesuítas abrangia a região conhecida hoje como Catumbi e se estendia até o atual bairro de Inhaúma. Na parte mais próxima à

cidade, foi erguido então o primeiro Engenho, que foi nomeado de Fazenda de São Francisco Xavier por conta de uma pequena capela erguida para homenagear o santo.

Posteriormente, a então Sesmaria de Iguaçu, ocupando enorme porção de terras, foi dividida no ano de 1583 em diferentes engenhos, dando origem à Fazenda de São Cristóvão (que deu nome ao atual bairro), Fazenda do Engenho Novo (edificado mais ao norte) e ao engenho original que ocupava a região da Grande Tijuca, conhecido então por São Francisco Xavier do Engenho Velho.



Figura 3.2 - Capa do livro "Freguesias do Rio Antigo" de Noronha Santos

A região foi então batizada oficialmente como Freguesia de São Francisco Xavier do Engenho Velho sendo popularmente conhecida como Engenho Velho. Foi ainda renomeada de Andarahy (divididos em Andarahy Pequeno e Andarahy Grande), e finalmente ficou conhecida como Tijuca. A região então ocupada pelo antigo engenho é constituída atualmente pelos bairros do Rio Comprido, Estácio, São Cristóvão, Maracanã, Tijuca, Vila Isabel, Andaraí, Engenho Novo, Méier e Benfica.

Dois séculos mais tarde, com a expulsão dos jesuítas do Brasil e das colônias portuguesas pelo secretário de Estado Marquês de Pombal, administrador e representante da Coroa Portuguesa no reinado de Dom José I, as terras dos Engenhos, até então administradas pelos jesuítas, passaram por um processo de parcelamento do solo gerando uma nova dinâmica urbana na região até então estabilizada pela produção agrícola.

Somado a esse fato, no ano de 1763 a cidade é elevada à condição de Capital Colonial, antes representada por Salvador. Esse acontecimento traz recursos e visibilidade estratégica para a cidade

de forma geal e colabora para seu conseqüente desenvolvimento e expansão urbana.

A distribuição das novas terras realiza-se de maneira bastante heterogênea. São comuns as doações de porções de terra à nobreza colonial, à venda de terra aos estrangeiros e negociantes de passagem pela cidade e até mesmo a negociação de terras em troca de títulos de nobreza. Com as terras pertencentes à diversos proprietários é necessários pouco tempo para o solo ganhar novos usos e ser redividido, acompanhando o apetite expansivo da cidade, principalmente a partir da chegada da família real portuguesa no ano de 1808.

Os nobres e estrangeiros abastados já estabelecidos na região deram início à exploração econômica da região até então usada para a plantação da cana-de-açúcar. O plantio de café foi então introduzido e, por conta das favoráveis circunstâncias naturais, floresceu e se expandiu pelas encostas de toda a região.

A exploração dos cafezais na região acabou por destruir a vegetação original que cobria suas montanhas. Em meados do

século XIX, pouco havia sobrado da Mata Atlântica que antes ocupava toda as encostas da Tijuca.

Após decreto imperial, é iniciado o processo de replantio da floresta nas encostas. As fazendas da região começam a ser expropriadas para a restituição dos mananciais de água e uma praga atinge a produção de café, que já começa a avançar na direção do Vale do Paraíba.

A dinâmica de fazendas e grandes propriedades rurais começa a se redefinir. Nessa altura, a região testemunha o surgimento de chácaras e solares, constituindo um parcelamento do solo que representa uma transição entre as grandes propriedades de produção agrícola e a urbanização da região iniciada no século XX.

Na Tijuca das chácaras, ainda com reduzida produção agrícola para abastecimento da cidade, já começavam a ser testados os primeiros bondes e o caminho para o desenvolvimento já era traçado com políticas que incentivavam o parcelamento do solo e a ocupação.

A Tijuca do final do século XIX era então percebida pelos cidadãos da cidade como uma localidade de veraneio, com solares agradáveis

onde a nobreza e a burguesia tinha suas casas de campo e fugia da agitação própria do núcleo já urbanizado. Diversos são os relatos dos agradáveis passeios e excursões que eram realizadas nessa região e todo um ramo hoteleiro surgiu para dar conta da nova demanda na região.

A existência de lotes de grandes dimensões, a proximidade do Centro Colonial e a abundância de recursos naturais logo atraiu o setor fabril para a região. A Tijuca veria nos anos seguintes o surgimento de uma grande quantidade de plantas industriais e fábricas diversas nos antigos arrabaldes rurais.

A Tijuca Industrial acompanhou então o crescimento populacional e à transformação do seu território, cada vez mais com características urbanas, capilarizadas por transportes de massa e redesenho de suas ruas, simbolizando o paradigma de progresso da época.

A terra dos barões e dos viscondes começava a dividir espaço com os primeiros conjuntos operários que abasteciam de mão-de-obra as fábricas que proliferaram em seu território. O parcelamento do solo é agora formalizado através de dinâmicas de loteamento através de leilões. Os solares vão no decorrer dos anos que seguem,

cedendo lugar aos grandes lotes fabris e aos loteamentos residenciais.

As indústrias aceleram a urbanização do bairro que começa a desenvolver sua infra-estrutura a partir de 1907 através de melhorias desenvolvimentistas do governo vigente. A chegada da eletricidade, sistema de gás e também das melhorias urbanas como calçamento, criação de praças, torna a Tijuca um lugar atraente à medida que a cidade cresce. O bairro passa a ser ocupado então por uma classe abastada, descendentes dos proprietários de terra, assim como pela classe burguesa beneficiada pela produção das fábricas da região.

A partir de 1937, um decreto municipal determina a proibição da criação de novas fábricas na região da Grande Tijuca. O bairro consolida-se com um perfil aristocrático com instituições de ensino tradicionais e prestação de serviços à uma classe média com poder aquisitivo considerável. As indústrias migram para a baixada fluminense onde as condições de desenvolvimento são agora mais favoráveis por conta dos transportes facilitadores do escoamento

da produção assim como incentivos públicos para a instalações de fábricas no subúrbio carioca.

No começo do século XX, são criadas inúmeras praças e observa-se a proliferação de cinemas e espaços de convivência na região da Grande Tijuca. A cultura do “ver e ser visto” estimula o uso dos espaços públicos e potencializa as dinâmicas sociais.

No tecido urbano, novas ruas são abertas para capilarizar o traçado das vias geradas pelo loteamento das chácaras e criar uma trama regular que permita uma melhor apropriação das quadras e loteamentos realizados.

O poder público nesta época é bastante atuante realizando diversas operações urbanas de prolongamento de ruas, criação de avenidas e permitindo novos loteamentos. O traçado urbano é refeito para atender às premissas rodoviaristas do pós-guerra.

Ao longo do tempo, diversas reformas urbanas realizadas na região Central da cidade contribuíram para a alteração das dinâmicas urbanas da região como crescimento populacional, ocupação informal do solo e verticalização de suas edificações.

A tecnologia do concreto armado associada ao interesse econômico vigente para a região possibilitou a crescente verticalização do bairro. O processo de aumento de altura de gabarito foi também favorecido pela abertura de túneis para bairros adjacentes e criação de vias, viadutos de ligação rápida com o Centro, gerando um incremento no valor do solo das regiões centrais do bairro.

Por muitos anos a Tijuca passou por um processo de valorização de seu solo. Esse fenômeno estagnou-se na segunda metade do século XX por uma conjuntura específica de fatores.

A glamourização da vida à beira mar causou a migração de uma população enriquecida pelas dinâmicas econômicas na região. Migraram então para os bairros que propiciavam esse modo de viver e que cada vez mais ofereciam uma qualidade de vida que decaía na Tijuca.

Não apenas a Zona Sul mas também a Barra da Tijuca, por ser uma região em expansão, com novos loteamentos e proximidade do mar, atraiu muitos tijucanos.

A violência na região, principalmente a partir da década de 80, contribuiu para a estagnação do bairro e saída dos investimentos necessários ao seu desenvolvimento urbano.

A partir da década final do século XX e início do século XXI essa dinâmica de esquecimento do poder público passa a ser lentamente modificada: intervenções pontuais através do programa de revitalização urbana Rio Cidade, realiza a renovação urbana em alguns trechos da Grande Tijuca, como na Praça Saens Pena, Boulevard 28 de Setembro, Largo da Segunda Feira além de trechos no Grajaú e no Andaraí.

Iniciado em 1994, o Programa tem sua efetividade limitada por revitalizar pontualmente apenas pequenos trechos urbanos. Seu nome denuncia ainda a timidez de sua abrangência e o esquecimento causado por anos de falta de investimentos: ***Microurbanismo, Projeto Rio Cidade: o urbanismo de volta às ruas.***

Novas políticas urbanas no tema de segurança pública com a implantação da política de Unidade de Polícia Pacificadora, ou UPPs, mostram-se bastante frágeis no seu efetivo papel de garantir

a segurança nas áreas urbanas mas tiveram um efeito imediato à medida que foram implantadas nas favelas da região: aumento considerável do valor das unidades habitacionais e retorno de investimentos imobiliários na região.

O fato da cidade ser eleita como sede de importantes eventos esportivos também teve um reflexo decisivo na reestruturação do crescimento da região. A revitalização da área do Maracanã e os investimentos realizados no seu entorno foram positivos se avaliados os benefícios urbanos conquistados.

Em 2014 o Estádio Mário Filho, conhecido pelo nome do Rio que passa à sua frente, sediou os jogos da Copa do Mundo FIFA 2014 e teve o jogo final realizado em suas dependências.

## 3.2 Morfologia

A parte de **Morfologia** refere-se ao entendimento da base natural na qual a região estudada se desenvolveu. Através de seu estudo pretende-se compreender o nível de desenvolvimento que ela permite, limita ou regula, relacionando-os com as políticas de uso do solo, fatores tecnológicos e a abordagem urbana perante o meio natural.

Como foi explicado na Introdução do presente trabalho, a cidade do Rio de Janeiro, ao se expandir, travou um embate com seu meio natural não favorável à implantação de uma cidade. A primeira dificuldade na expansão em direção ao Norte foram as regiões alagadiças e os mangues no entorno da região onde a cidade teve início.

Em 1900, obras de drenagem e saneamento no entorno do Centro da cidade permitiram a ocupação das terras ao Norte:

"A transposição dessa "fronteira" ficou facilitada com a abertura de uma "passagem", após obras de drenagem e saneamento no começo do século XX, dando início ao desenvolvimento da

configuração espacial urbana, que atualmente constitui os bairros Praça da Bandeira, Maracanã, Vila Isabel, Andaraí, Grajaú, Tijuca e Alto da Boa Vista." (SANTOS, 2003, p. 09)

A partir desse momento, com a barreira do acesso à região sendo ultrapassada, a expansão urbana depara-se com a região abraçada pelo Maciço da Tijuca e no sopé da cadeia de montanhas começa a se estabelecer.

A geografia particular da região favoreceu a ocupação e o espraiamento da malha urbana nas suas cotas mais baixas principalmente pela facilidade de ocupação de um terreno plano e menos acidentado. E nessa base plana, entre as serras circundantes a Tijuca floresceu e testemunhou a transformação de seu território, e arrabalde rural em cidade.

A região menos acidentada se desenvolveu rapidamente porém esse fator não impediu que as encostas fossem menos ocupadas: desde o início o relevo com maior declividade das montanhas foi usado para as plantações de café, construção de palacetes e solares, área de preservação ambiental e também ocupação

informal do solo através do surgimento de inúmeras favelas na região.

A região do conglomerado de bairros que formam a Grande Tijuca é caracterizada por ser um grande vale e seu desenvolvimento se inicia pelo caminho que surge do principal talvegue gerado pelo seu relevo. Através dele escoam também suas águas que se reúnem na altura da Praça da Bandeira e passam pelo Canal do Mangue antes de alcançarem a Baía de Guanabara.

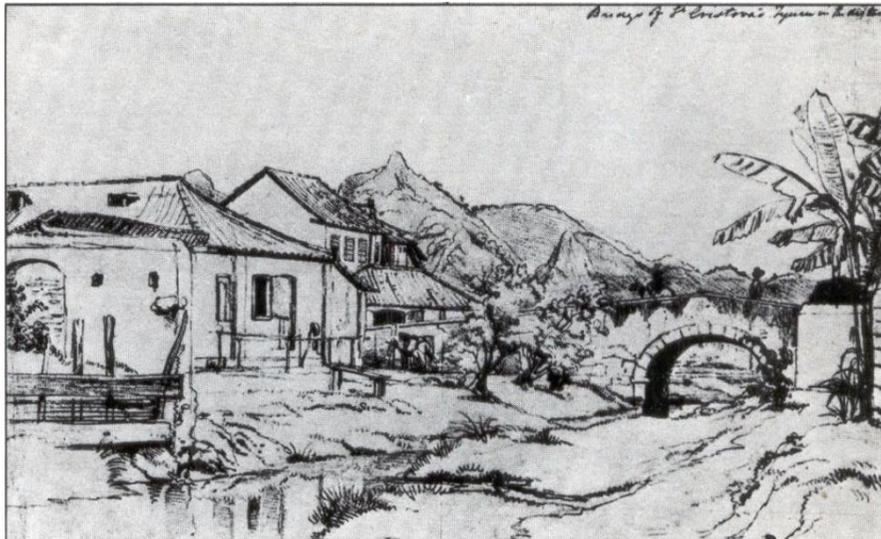


Figura 3.3 - LANDSEER, Charles, 1826 - Ponte de São Cristóvão e Tijuca

O mais relevante fato urbano de toda a região na temática Morfológica é a criação do Parque Nacional da Floresta da Tijuca. De grande importância não apenas para a região da Tijuca, como para toda a cidade do Rio de Janeiro, a floresta surge da crise de abastecimento de água gerada na cidade por conta da exploração inadequada de suas encostas, principalmente com a monocultura do café.

Desde o ano de 1823 a cidade sofria sucessivos períodos de seca e de estiagem. Nos anos de 1843 e 1844, a cidade do Rio de Janeiro passou pela maior seca da época e fez-se necessária uma solução política para o enfrentamento da crise de abastecimento. A solução trazida pelo governo Imperial, na figura do Ministro Almeida Torres, seria o replantio das árvores e restauração da Mata Atlântica original nas regiões de mananciais, na época ocupadas pelos cafezais que se proliferaram por toda a região.

A cultura do café, iniciada em 1760 na região, encontrava na Serra da Carioca um clima propício ao seu desenvolvimento. Contudo as plantações demandavam grande quantidade de água para sua

irrigação e à medida que tomavam o espaço da vegetação original, deixavam expostos os mananciais descobertos.

A solução implicava conseqüentemente na futura desapropriação das fazendas de monocultura da região, gerando atritos com os produtores e um demorado processo de negociação e arrecadação de recursos para a indenização pelas terras desapropriadas. O então Ministro do Império Couto Ferraz, deu início a esse processo no ano de 1854, 10 anos depois da grande seca.

“Em 1861, o imperador D. Pedro II e o barão do Bom Retiro, ministro do Império, determinaram o reflorestamento da Tijuca após anos de embate com os latifundiários para desapropriar suas terras.”(OLIVEIRA, 2004, p. 26)

Por conta da morosidade e dificuldade do processo de negociação de terras e desapropriação das antigas fazendas, em 1861, o Imperador D. Pedro II cria por decreto a primeira área de proteção ambiental das Américas: o plantio e conservação das florestas da Tijuca e das Paineiras.

Abaixo seguem os artigos mais relevantes do decreto para a presente análise do ponto de vista morfológico.

DECISÃO 577, Na sua integridade e estilo - Agricultura, Commercio e Obras Públicas.

Portaria de 11 de Dezembro de 1861.

Sua Magestade o Imperador ha por bem approvar as seguintes Instrucções provisórias para o plantio e conservação das florestas da Tijuca e das Paineiras.

Art. 1º Nos terrenos nacionaes sitos no Tijuca e Paineiras estabelecer-se-ha uma plantaço regular de arvoredos do paiz.

Art. 2º Esta plantaço se fará especialmente nos claros das florestas existentes nos ditos lugares pelo systema de mudas, devendo-se estabelecer, nos pontos que forem para isso escolhidos, sementeiras ou viveiros de novas plantas.

Art. 3º A plantaço se fará em linhas rectas parallelas entre si, sendo as de uma direcção perpendiculares ás das outras. O trabalho começará das margens das nascentes para um e outro lado, com a distância de 25 palmos entre umas e outras arvores.

Art. 4º As mudas que se empregarem não terão menos de três annos, nem mais de 15 de idade, e poderão ser colligidas nos matos das Paineiras, devendo a plantaço ter lugar na estação propria.

Art. 6º Além destes empregados haverá um feitor em cada floresta, encarregado especialmente da plantaço e escolha dos mudas, com o vencimento diário de 2\$000, e tantos serventes quantos forem julgados necessarios, conforme o desenvolvimento do serviço com o vencimento tambem diario de 1\$500.

Art. 8º Aos Administradores, feitores e serventes das florestas, incumbe impedir a damnificação das arvores, devendo prender e remetter à autoridade policial mais vizinha para ser processada a pessoa que for encontrada em flagrante delicto.

Art.9º Empregarão todo o zelo na conservação das estradas que atravessão ou atravessarem as florestas; não admittindo dentro das ultimas individuo algum que não esteja competentemente autorisado com a necessária portaria de licença, quer seja ou não para caçar e inspecionando-as de modo que não sirvão de asylo a mal feitores.

Art. 10º Os Administradores serão de nomeação do Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas; os outros empregados serão nomeados pelo Inspector Geral das Obras Publicas do município da Côrte, e por elle despedidos conforme as exigências do serviço.

Art.14. Os guardas das matas coutadas e encanamentos coadjuvarão os Administradores em tudo que fôr relativo ao serviço das florestas e em harmonia com as suas respectivas obrigações, prestando-se ás suas requisições sempre que as necessidades do mesmo serviço exigirem.

Art. 15. Os Administradores e mais empregados serão obrigados a residir nos lugares que lhes forem designados para o trabalho ordinario de todos os dias, podendo ser transferidos temporariamente de um ponto para outro sempre que fôr isso necessario.

Art. 16. He expressamente prohibido o córte de madeiras de qualquer qualidade, ficando por isso responsaveis os Administradores, guardas das matas e mais empregados.

Art.17. No principio de cada mez até o dia 8 fará o Administrador o relatório do estado do serviço mencionando o numero de arvores plantadas, sua qualidade e idade provavel, e o numero de braços empregados, informando sobre o estado da floresta, e se as novas plantações prosperão, e descrevendo qualquer outro serviço que se houver feito durante o mez. Este relatório será enviado ao Engenheiro do districto, que o remeterá à Inspeção Geral das Obras Publicas, depois de fazer sobre elle as considerações que julgar convenientes.

Art.18. O Inspector Geral das Obras Publicas e os Engenheiros dos districtos que comprehenderem as florestas das Paineiras e

Tijuca, inspeccionarão os trabalhos das mesmas, e darão mensalmente conta do que nellas observarem.

Palácio do Rio de Janeiro em 11 de Dezembro de 1861.

Manuel Felizardo de Souza e Mello

Ministro da Agricultura do Império

(Coleção de Leis, BRAZIL, 1992)

Após o Decreto, a restituição da floresta avança através do Major da Guarda Nacional, Manuel Gomes Archer, responsável pela Floresta da Tijuca e também Tomás Nogueira da Gama, responsável pelo replantio da Floresta das Paineiras. A partir do ano de 1875 e até o ano de 1888, a floresta se expandiu sobre a administração do Barão Gastão d'Escragnolle. As iniciativas de restituição da forração vegetal naquela época totalizaram mais de cem mil mudas de árvores plantadas. A partir de então a região não sofreu grandes alterações e continuou um crescimento natural da mata que crescia naturalmente.

Na década de 30, Alfred Agache, contratado pela administração Municipal para pensar o crescimento da cidade, confirmou em seu parecer que as áreas verdes da Florestas deveriam ser preservadas.

É de esperar que pela acção dessas duas leis, a destruição dos monumentos antigos assim, como o afeiamento progressivo dos sitios admiraveis, serão, num futuro muito proximo, embargados no Brasil.

III. — Como já o temos dito noutra logar, a aglomeração do Rio de Janeiro desenvolve-se toda em volta dos massiços da Tijuca e da Serra da Carioca. Esses morros são o grande reservatorio arborisado e o reservatorio de agua, ar e frescura. É pois de maximo interesse conservar a maior parte desses massiços no actual estado com todos os seus importantes cumes.

A feição particular ao Rio é sobretudo caracterisada pelo conjuncto desses morros que fazem d'elle um centro turistico ideal. É este conjuncto que será destinado a formar o Parque Nacional do Rio de Janeiro. Na realidade, este parque já está todo feito, falta apenas crear algumas estradas e a natureza se encarregará de completal-o.

Este Parque Nacional possui todas as vantagens dos parques afastados das outras cidades estando ao mesmo tempo de 15 a 20 minutos de bond do Largo da Carioca para as partes proximas (Sylvestre), e de 30 a 60 minutos de automovel para as partes mais distantes (Furnas, etc.).

É preciso conservar as partes arborisadas e salvaguardar os horizontes. Felizmente as mattas das Paineras, da Tijuca, do Andarahy, de Jacarepaguá e da Serra do Mathews, sem contar as terras da administração das aguas pertencem ao Estado. É absolutamente necessario preservar da destruição este patrimonio, manancial de belleza e de hygiene para o Rio.

Assim como para o « zoning », é indispensavel determinar claramente os limites intangiveis dentro dos quaes nenhuma modificação e nenhum desenvolvimento urbano poderá ser auctorisado. Esses limites poderão talvez englobar certas propriedades particulares. É esta uma necessidade que será preciso estudar minuciosamente na occasião da applicação da lei proposta.

**Figura 3.4 - Recomendação da criação do Parque da Floresta da Tijuca**

No ano de 1961, à época do antigo Estado da Guanabara e após 100 anos do decreto do Imperador D. Pedro II, é criado o Parque Nacional do Rio de Janeiro englobando as florestas das Paineiras, Tijuca, Corcovado, Gávea Pequena, Andaraí, Trapicheiros, Três Rios e Covanca.

Em 1967 os limites são alterados e as regiões do Parque são setorizadas (setores A, B, C e D). A Área de Proteção Ambiental

recebe então a denominação de Parque Nacional da Tijuca, nome pelo qual é conhecido até os dias de hoje.

O Decreto Imperial é um marco na afirmação de uma politica ambiental assertiva para a preservação do meio natural e foi determinante para a consolidação das características formais da região.

Através dessa medida as características naturais das serras foram preservadas e o desenvolvimento da região é caracterizado pela ocupação mais densa e verticalizada na sua área plana. Em oposição, a região de cota elevada, a partir da Estrada Velha da Tijuca e da Avenida Edson Passos, é notadamente rarefeita e com um controle maior do espaço edificado.

A partir da grande transformação sofrida nas dinâmicas das terras da Floresta, a Grande Tijuca sofreu alterações módicas em sua topografia e hidrografia.

Sobre o tema topográfico, pode-se destacar a construção da Avenida Edson Passos, que alterou o traçado geométrico da nova subida para o Alto da Boa Vista, ainda assim sem interferências

consideráveis, uma vez que toma partido do próprio relevo para a constituição de seu trajeto. Outro ponto importante, relacionado ao crescimento e verticalização da malha urbana da Tijuca é a abertura de túneis em pontos estratégicos de seu relevo para escoar os fluxos que antes deviam contornar boa parte do relevo para atingir seu destino.

A parte ***Hidrografia*** complementa a série das transformações morfológicas mostrando as transformações ocorridas no seu curso d'água, com as operações de canalização e mudança de trajeto de diversos rios da Grande Tijuca. Complementa a dinâmica hidrográfica da área com a complexa operação de construção de uma série de reservatórios subterrâneos visando minimizar os alagamentos pluviais sofridos pelas suas regiões mais baixas à época das chuvas tropicais.

### 3.2.1 Topografia

A Topografia montanhosa que caracteriza a região influenciou o crescimento da Tijuca de diferentes maneiras. O seu relevo funciona na maioria das vezes como um delimitador do crescimento urbano. É notável que à medida que as cotas se elevam, a trama da cidade torna-se progressivamente mais tímida. Esse fator, em boa parte preserva a área verde ocupada pela parte alta do relevo e torna-se o símbolo da região, uma área notadamente preservada em meio ao tecido estruturado da cidade, visível a partir de diversos bairros e por toda a cidade.

*“Rio é excepcional, pois, além de não ser uma cidade plana, é cercada por morros e montanhas recobertos pela exuberante Floresta da Tijuca. A liberdade do olhar que a cidade possibilita, com seus espaços vazios que nos permitem ver o horizonte, as águas e a floresta, me deixa extasiado”*

fotógrafo Roberto Rosa, 12 de novembro de 2014

Uma outra característica do crescimento numa área cercada pelo relevo montanhoso, é o isolamento da área urbana desenvolvida,

uma vez que seus limites não encontram outros bairros ou regiões de forma direta, dificultando ou limitando suas formas de integração.

A natural limitação imposta pelas serras do seu entorno, obrigava que a comunicação entre a região e os outros bairros fosse realizada pelos talwegues resultantes de seu relevo.

Conseqüentemente, a circulação originada da área em estudo só era facilitada na sua direção Centro. A ligação entre a sua parte Norte até a região do Itanhangá e Barra da Tijuca se dava inicialmente pela Estrada Velha da Tijuca e depois também pela Avenida Edson Passos mas, em ambos os casos, existe a necessidade de transpor a penosa subida da Serra da Carioca.

A Grande Tijuca se conecta ainda com a região Oeste através da Estrada Grajaú-Jacarepaguá, no gargalo formado pela Serra da Covanca, nas proximidades do bairro do Grajaú.

A região possui ainda, através de sua área plana, facilidades de se comunicar com o Centro da cidade e com São Cristóvão através de diferentes vias de acesso e integração do tecido urbano das áreas mencionadas.

O constrangimento da malha urbana representada pelo limite imposto por seu relevo fez com que a abordagem para a expansão e interligação com o resto da cidade perfurasse a Topografia em pontos estratégicos: surgiram os túneis que conectaram a região da Tijuca diretamente com outros bairros cariocas. A Tijuca aproximou-se então de um Rio de Janeiro que se expandira à beira mar e à Oeste.

Em 1962, na gestão de Carlos Lacerda, inicia-se a construção do Túnel Rebouças. Com o objetivo de conectar Zonas Norte e Sul, o túnel ainda proveria um rápido acesso às saídas da cidade e ao aeroporto internacional sem passar pelo Centro.

Em 3 de outubro de 1967 é inaugurado o Túnel Rebouças que representou a integração viária entre as dinâmicas urbanas de regiões que desenvolveram-se em paralelo e que a partir de agora, apesar do relevo, estavam mais próximas.

Logo depois, na década de 70 surge o Túnel Noel Rosa que atravessa a Serra do Engenho Novo a partir de Vila Isabel, ligando o bairro à localidade do Riachuelo.

A partir deste momento, com essa conexão efetiva entre o bairro e suas adjacências, o relevo não mais isola a região.

O surgimento dos túneis e a conexão com novos trechos da cidade estabelecem uma nova dinâmica urbana para a região. As consequências de seu surgimento serão aprofundadas mais adiante, na análise da malha urbana.

### 3.2.2 Hidrografia

A hidrografia tijuicana foi sempre muito representativa para o desenvolvimento da região. O próprio nome Tijuca deriva das palavras de origem indígena “*ty*” e “*îuk*”, que em Tupi remetem à lugar de água estagnada, charco ou mangue.

O fato curioso é que a palavra, finalmente designada para nomear a região, não se referia exatamente às áreas inundadas ou aos manguezais existentes na região do antigo Engenho Velho. Isso faz sentido se entendermos que a Tijuca já se encontra afastada do mar e em seus registros históricos não se encontram evidências de regiões com tais características e nem mesmo relatos de possíveis aterros realizados.

A explicação para isso é que a região Tijuicana adotou esse nome pois servia de caminho para a Lagoa da Tijuca, localizada na outra face do Maciço da Tijuca, e essa sim uma região com manguezais, barras e alagados que apesar de distante, emprestou seu nome ao bairro, depois de diversas trocas de nomes.

Além da questão da nomeação, as águas da Tijuca estão diretamente relacionadas à forma de crescimento da região. Os seus rios surgem de mananciais no topo da cadeia de montanhas e por conta das características topográficas, convergem em diferentes rios para a parte rasa do Vale, encontrando-se nas proximidades da Praça da Bandeira.

"(...)Vindo do Morro do Excélsior, o “rio dos morcegos” descia as encostas da Serra do Andaraí e se espriava pela planície, onde abundavam as frutas (amêndoas, sapotis e outras) que atraíam os morcegos. Possuía vários trechos navegáveis e muitos peixes, tendo sido canalizado, em 1809, para “reforço do abastecimento da água à cidade” (SILVA, 1961: 30). Por sua importância para a vida na região, o “rio dos morcegos” ou andirá-y nomeou sucessivamente – embora seu próprio nome tenha sido posteriormente alterado para Rio Joana – a serra e dois vales (Andarahy Grande e Andarahy Pequeno), um caminho e uma rua, o antigo arrabalde e o atual bairro". (CARDOSO et al., 1984: 26)(SANTOS, 2003, p. 56)

As águas das Serras da região serviram para abastecer a cidade desde seu surgimento. As águas vindas da montanha eram de excelente qualidade ao contrário das águas encontradas na região central que eram salobras por conta do contato com os mangues e com o mar.

Desde o período no qual se desenvolviam as culturas da cana-de-açúcar e café, assim como as plantações e pequenas criações de gado, a água que corria nos rios do então Engenho Velho eram usadas para a irrigação das lavouras.

A medida em que a Tijuca foi sendo urbanizada, as Fábricas se instalavam sempre próximas aos cursos d'água provenientes da serra e se beneficiavam da abundante oferta hídrica para a produção industrial, muitas vezes contando com a água como ingrediente principal, no caso, por exemplo, das fábricas produtoras de cerveja.

Além de contribuir na facilidade da ocupação dos primeiros núcleos urbanos que se consolidavam, os rios foram também definidores da forma urbana.

Com o desenvolvimento da malha urbana ao seu redor, os cursos hídricos de todos os bairros da Grande Tijuca passam por um processo de adequação. Esse processo tinha por objetivo a integração de tais cursos à malha urbana em crescimento. Por conta disso, os rios sofreram um processo de canalização e retificação com diversas alterações dos cursos hídricos ao longo dos séculos XIX e XX.

Nos anos de 1920 a 1924 são realizadas diversos melhoramentos na temática hidrográfica. São melhorias com a finalidade de drenagem das águas, decorrentes das chuvas que provocavam alagamentos e também obras de canalização, essas com o objetivo de prover abastecimento para a crescente região.

Nesse contexto de viabilizar a integração entre o meio natural e o espaço construído, são notáveis os casos do Rio Maracanã e do Rio Trapicheiros, dois importantes cursos de água desta área que localizam-se relativamente próximos durante grande parte de seus percursos.

A Avenida Maracanã surgiu a partir de 1922 às margens do rio que a batiza e foi implementada quase integralmente de acordo com o plano seu original. O Rio Maracanã inicia seu contato com a região urbanizada já no Alto da Boa Vista, chegando a Usina e descendo pela Muda, já toma então o alinhamento que servirá de eixo para a construção da Avenida.

Um projeto para o Rio Trapicheiros também foi desenvolvido no começo do século XX e não foi implementado da maneira imaginada. Ainda assim, é possível notar trechos do projeto que conseguiram sair do papel e ganhar forma às margens do rio. O projeto ficou conhecido como Avenida Trapicheiros que, após inúmeras alterações e dificuldades para sua implementação, deu origem à Avenida Heitor Beltrão.

“O uso do solo, resultou na devastação da serra Carioca e na destruição de quase toda na Floresta da Tijuca. As áreas florestadas que protegiam os mananciais de água potável começaram a se extinguir, levando o governo imperial, em 1840, a iniciar trabalhos sistemáticos de reflorestamento na região.”  
(OLIVEIRA, 2004, p. 24)

Apesar da abundância dos cursos hídricos da região, como já descrito anteriormente, a região já enfrentou problemas de abastecimento de água. Seja por conta de grandes secas, pelo mau uso do solo e exposição das fontes dos mananciais ou até mesmo de políticas urbanas deficientes, a Tijuca apresentou problemas no fornecimento de água em diversos momentos de sua história.

“O bairro-favela e o bairro-asfalto expandiram-se e densificaram-se de maneira relativamente sincrônica, durante quase todo o século XX. O aumento da população nesses dois subespaços ocasionou uma crescente demanda por água, que, em momentos diferentes e de formas diferentes, colocou a questão da falta d’água no cotidiano de seus(suas) moradores(as).”  
(SANTOS, 2003, p. 19)

São diversos os relatos pesquisados que tratam de problemas no abastecimento da região, principalmente nas regiões ocupadas informalmente, que já são desprovidos de serviços essenciais e recorrentemente, privados do fornecimento regular de água.



O reflexo das latas causou alucinação

### Cidade Seres espaciais da Tijuca eram da terra mesmo

A vizinha botou a boca no mundo e parte da Tijuca ficou em polvorosa porque o marido de Dona Aparecida, que é locutor de rádio, deu a notícia em primeira mão: seres espaciais procedentes de outro planeta teriam descido num morro do bairro

Ao abrir a janela do quarto na manhã de ontem, dona Aparecida Curi, mulher do locutor Alberto Curi, tornou a ver «estranhos seres vestidos de alumínio e sem braços», andando apressadamente pelas trilhas do Morro da Formiga, na Tijuca. E seu marido acabou divulgando a notícia pela estação de rádio onde trabalha.

Algumas horas depois o equívoco era esclarecido: os «marcianos», eram apenas moradores da favela que seguiam as trilhas para baixo e para cima em busca da bica de água existente do outro lado do morro. O brilho das roupas de alumínio, visto por dona Aparecida, não passava do reflexo das latas d'água ao sol. A aparente falta de braços dos «seres espaciais», notada pela mulher do locutor é explicada pela impossibilidade dos moradores da favela mexerem os braços, naquelas circunstâncias, por causa do peso que carregavam.

#### O PROBLEMA DA AGUA

Os moradores da favela da Formiga são obrigados a andar quase um quilômetro para conseguirem água, proveniente de uma nascente no Sumaré. Eles vão buscá-la principalmente nas primeiras horas da manhã, o que foi notado por dona Aparecida. Apesar do peso que carregavam — geralmente duas latas presas em cada um dos lados de um pedaço de pau —, e das trilhas íngremes, eles andavam depressa. Um

grande número de spanhadores de água é constituído de crianças. Muitos deles ganham Cr\$ 3.00 por «balança» levada até a porta dos barracos.

— Mas não dá para ganhar muito dinheiro porque a gente perde muito tempo na fila. A qualquer hora do dia, tem sempre muita gente aqui na bica.

Quem dá a explicação é Válder da Silva, o Valtinho, de 13 anos, pernas e braços magrinhos mas musculosos. As primeiras latas que carrega são para a sua casa, depois ainda dá para carregar cerca de 4 «balanças» para a freguesia. Cada viagem, contando o tempo perdido na fila e o gasto andando, nunca sai por menos de duas horas.

#### UM LIGEIRO DESCANSO

Junto à bica as mulheres da favela conversam e riem enquanto suas latas enchem. O lugar tem muita sombra e das aproveitam para descansar do sol e da subida até ali. Lembram que antigamente era pior. Eram obrigadas a caminhar até a nascente, mais um quilômetro acima. Agora a água vem mais perto porque um morador comprou canos e mangueiras.

— Se a gente ficar esperando alguma coisa das autoridades, vai morrer de sede. O problema da água aqui na favela é muito antigo, diz uma das moradoras, dona Arlete Silva.

### A volta da lata d'água na cabeça

Salgueiro cancela evento e culpa a Cedae



Figura 3.6 - "Marcelo observa, da padaria, o drama dos moradores sem água foto andré balocco agencia o dia"

Figura 3.5 - Reportagem Diário de Notícias - Seca no Salgueiro

Elas já não são mais de metal, mas voltaram a fazer parte do cenário do Salgueiro. Há um mês convivendo com constantes cortes no fornecimento de água, os moradores da favela apelaram para os baldes, num vaivém constante pela Rua Francisco Graça.

“Tive de cancelar nossa participação na 22ª Roda de Leitura, da prefeitura (que seria hoje). Não posso nem abrir o banheiro”, lamenta Marcelo da Paz, dono da Padaria Caliel, misto de restaurante e centro cultural da comunidade. “A gente se esforça para trazer as pessoas do asfalto para conhecer o morro, para integrar, e acontece isso.”

O problema, diz Marcelo, seria causado por uma bomba d'água que puxa o líquido para o reservatório no topo da favela. Como o aparelho é velho e queima constantemente, segundo ele, o fornecimento fica irregular.

“Nosso faturamento cai até 80%. Hoje (sexta-feira) não consegui fazer nossa feijoada, que atrai muita gente do asfalto. O pior é que queremos pagar pela água, mas não conseguimos.” Contactada de manhã por email e telefone, a Cedae não respondeu.

Agência O Dia, 01/12/2014

Porém, não apenas a escassez de água se torna um problema para a Tijuca como também o seu excesso. Desde quando possuía uma urbanização incipiente, a porção baixa dos bairros da Tijuca sempre sofreu com alagamentos, principalmente no verão, época de fortes chuvas tropicais. A Praça da Bandeira sofre alagamentos históricos causados pela sua cota abaixo do nível do mar mas por também ser

a região na qual desemboca diversos rios que acumulam as águas provenientes das montanhas da região.

Por conta da Topografia com considerável declividade, as águas que descem do Maciço da Tijuca, atingem a planície com velocidade considerável, não permitindo um rápido escoamento de suas águas e, conseqüentemente, acumulando-se em grandes superfícies de cota reduzida.

A questão das águas da Tijuca já foi pensada em diversas ocasiões em que o planejamento para a região veio de encontro à interesses políticos. O plano Agache, por exemplo, foi sensível à questão e fez recomendações que posteriormente não foram concretizadas.

Devendo ser as interrupções do serviço ainda frequentes antes da completa remodelação da rede aconselhamos o emprego de hydrometros volumetricos aperfeiçoados que não registram o ar e dão a maior garantia ao consumidor e a Administração.

**NOVOS RECURSOS AQUIFEROS PROPOSTOS** No estudo do problema das inundações (capitulo II), propomos uma solução que comporta, ao mesmo tempo que o preparo do massiço montanhoso Carioca-Andarahy-Tijuca que evita a enxurrada, — causa principal da submersão do sólo urbano, — a construção de grandes barragens-reservatorios nas partes baixas das bacias vertentes, destinadas a utilizar uma parte das aguas das ditas bacias para os serviços publicos : lavagem das ruas, regas, incendio, etc., e para a industria.

A reserva assim constituida traria uma contribuição minima de 50 litros diarios para cada habitante. A quantidade seria, por assim dizer, illimitada durante a estação humida e este minimo só se produziria durante dois mezes do anno. Este excedente seria feito em condições excepcionalmente interessantes. As proprias barragens-reservatorios collocadas a uma altitude de 80 a 100 metros preencheriam a função de reservatorio de distribuição, o que evitaria a construção de novas obras na aglomeração e alliviaria sensivelmente as existentes, que são insufficientes. Além disso, as disposições projectadas comportam a criação de uma rede especial de canalisações para a distribuição dessa agua não considerada potavel, porém bem decantada, e por conseguinte, adequada aos usos indicados.

Desta fórmula a rede actual encontrar-se-ia consideravelmente melhorada, sendo unicamente affectada á distribuição d'agua destinada aos usos domesticos. A pressão seria augmentada em toda a rede e muito menos variavel. Como consequencia, o abastecimento dos bairros elevados ou afastados dos reservatorios actuaes, far-se-ia com maior regularidade, em melhores condições e as interrupções de serviço seriam, em grande parte, evitadas.

Figura 3.7 - Plano Agache, Novos Recursos Aquíferos Propostos

Identificado o problema, a partir de 2012 o governo municipal inicia a construção de grandes depósitos para escoamento das águas pluviais da região através do programa Plano de Controle de Enchentes da Tijuca. Esse programa é integrante do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) que prevê investimentos diversos em infraestrutura.

Conhecidos como “piscinões”, esses grandes reservatórios foram estrategicamente locados em espaços livres de edificações. Totalizando 5 unidades, o sistema de escoamento espera minimizar

o antigo problema de alagamentos da região. O primeiro reservatório a ser construído localiza-se na Praça da Bandeira e tem a capacidade de receber 18 milhões de litros. Com 20 metros de profundidade, o reservatório foi inaugurado em dezembro de 2013 e a previsão de conclusão de novo sistema integrado de drenagem aponta para a conclusão das obras em 2016.

### Saiba onde ficarão os reservatórios



Figura 3.8 - Mapa da rede de reservatórios



Figura 3.9 - Local do Túnel de escoamento em 2007



Figura 3.10 - Túnel escavado em obras, 2014



Figura 3.11 - Reservatório Subterrâneo na Praça da Bandeira

### 3.3 Transportes



Figura 3.12 - Lalaise, Caravana de Comerciantes em direção à Tijuca, 1838

O transporte traz consigo o potencial de unificar territórios. Através de sua implantação, a ocupação urbana é potencializada pelas facilidades permitidas pela circulação de pessoas e mercadorias.

Através da implementação dos sistemas de transportes, evidenciam-se também as dinâmicas de apropriação do espaço pelos poderes vigentes. É possível então, gerar desenvolvimento e alterar dinâmicas urbanas, como especulação imobiliária e elevação do custo do solo, a partir da expansão da malha viária ou da implementação de um novo meio de transporte.

A série de fatos urbanos contribuintes ao desenvolvimento urbano da área da Grande Tijuca possui articulações essenciais com a temática dos transportes na região e o aumento de sua oferta.

Na Tijuca, os Transportes desenvolveram-se de forma típica se comparada ao crescimento padrão da cidade contemporânea, com excessão das linhas ferroviárias que ligam o Centro à periferia das metrópoles, se tornando estas regiões naturais de expansão e vetor de desenvolvimento das mesmas.

O fenômeno ferroviário não aconteceu através da Tijuca por questões geográficas: a linha de trem contornou o Maciço, à medida que ao encontrar a cadeia montanhosa não poderia avançar, e seguiu a direção da Baixada Fluminense seguindo por São Cristóvão.

No entanto a região foi pioneira na cidade na implantação dos mais variados sistemas de transportes que surgirão. Assim sendo, após as diligências e caravanas com saídas regulares do Centro para o Engenho Velho, a região testemunhou a implantação do sistema de bondes, inicialmente alavancados por tração animal e posteriormente alimentados pela rede elétrica.

Após a extinção dos bondes e com as facilidades rodoviaristas, foi alimentada por serviços de ônibus que ligavam a região para todas as partes da cidade e no final do século XIX recebe as estações de Metro, reduzindo ainda mais as distâncias de seus espaços com o resto da cidade. Os meios de transporte são então articuladores de uma Tijuca que se desenvolve. Por intermédio dos transportes e da articulação gerada por eles, a Tijuca consegue estar integrada à malha urbana da cidade.

### 3.3.1 Veículos de Tração Animal

O Rio de Janeiro colonial era ocupado por um núcleo reduzido permitindo que as curtas distâncias fossem vencidas sem a necessidade de um sistema de transportes dedicado à esses breves percursos. O território para além do núcleo original era explorado através de tração animal e as cargas e mercadorias transitavam carregados por cavalos e mulas e em pequenas carroças.

As saídas da região Central, por conta da distância a ser percorrida, era realizada através de tropas montadas para reconhecimento do território ou expedições às terras mais afastadas.

Com o avanço para o Norte e o estabelecimento de caminhos, ainda que precários, para a região dos Engenhos, surgem as primeiras diligências (carro de quatro rodas puxado por quatro cavalos ou mulas) e com elas a primeira forma de transporte regular para os arrabaldes fora da região central da cidade.

**EMPRESA DE CARROS DE ALUGUEL DA SERRA DA TIJUCA**  
em Freguesia e Katanga dos Bonfins. SITA NA RAIZ DA SERRA. Rua da Coadju de Esau, nº 119.

**TIJUCA**

EMPRESA DE CARROS DE ALUGUEL	EMPRESA DE VOTIVOS DE LOANJE	IMPRESA DI NETOPE DI MOLO	EMPRESA DE CARROZAS DE ALUGUEL	CARRIAGES FOR HIRE	WIEN-WAGEN-UNTERNEHMUNG
<b>Serra da Tijuca</b> ALUGUEL DE CARROS DE ALUGUEL 120 Rua de São João de Deus 120	<b>Montanhas de Tijuca</b> ALUGUEL DE CARROS DE ALUGUEL 120 Rua de São João de Deus 120	<b>La serra da Tijuca</b> ALUGUEL DE CARROS DE ALUGUEL 120 Rua de São João de Deus 120	<b>La Serra de la Tijuca</b> ALUGUEL DE CARROS DE ALUGUEL 120 Rua de São João de Deus 120	<b>Montañas of Tijuca</b> ALUGUEL DE CARROS DE ALUGUEL 120 Rua de São João de Deus 120	<b>Tijuca Berges</b> ALUGUEL DE CARROS DE ALUGUEL 120 Rua de São João de Deus 120
<b>PREÇOS</b> Carro de 4 rodas com 4 cavalos ou mulas Carro de 2 rodas com 2 cavalos ou mulas Carro de 1 roda com 1 cavalo ou mula	<b>PREÇOS</b> Carro de 4 rodas com 4 cavalos ou mulas Carro de 2 rodas com 2 cavalos ou mulas Carro de 1 roda com 1 cavalo ou mula	<b>PREÇOS</b> Carro de 4 rodas com 4 cavalos ou mulas Carro de 2 rodas com 2 cavalos ou mulas Carro de 1 roda com 1 cavalo ou mula	<b>PREÇOS</b> Carro de 4 rodas com 4 cavalos ou mulas Carro de 2 rodas com 2 cavalos ou mulas Carro de 1 roda com 1 cavalo ou mula	<b>PREÇOS</b> Carro de 4 rodas com 4 cavalos ou mulas Carro de 2 rodas com 2 cavalos ou mulas Carro de 1 roda com 1 cavalo ou mula	<b>PREÇOS</b> Carro de 4 rodas com 4 cavalos ou mulas Carro de 2 rodas com 2 cavalos ou mulas Carro de 1 roda com 1 cavalo ou mula

**\* PASSEIOS PITTORESCOS E PICK-NICKS RESTAURADORES**

Grande Pátio - Vista da Serra  
Parque Lage - Vista da Serra  
Parque Lage - Vista da Serra  
Parque Lage - Vista da Serra

ALUGA-SE: Carros de 4 rodas com 4 cavalos ou mulas, Carros de 2 rodas com 2 cavalos ou mulas, Carros de 1 roda com 1 cavalo ou mula.

Figura 3.13 - Oferta de transporte por tração animal

Em 1817, através do **Aviso Régio de 18 de outubro de 1817** foi realizada a concessão para estabelecer-se o primeiro serviço de diligências de condução coletiva do país. O novo serviço, cedido a Luis Fábregas Suriqué, constituía-se de carros de 4 rodas puxados por 2 pares de cavalos e foram precursoras dos ônibus de tração animal, das gôndolas e bondes puxados por burros.

*“São seis horas da manhã. Os sons agudos das trombetas fazem-se ouvir. É o condutor que nos chama à diligência. As mulas impacientes batem o chão com patas frementes. Entrem, entrem! Partamos!”* (STIEL, 2001, p.28)

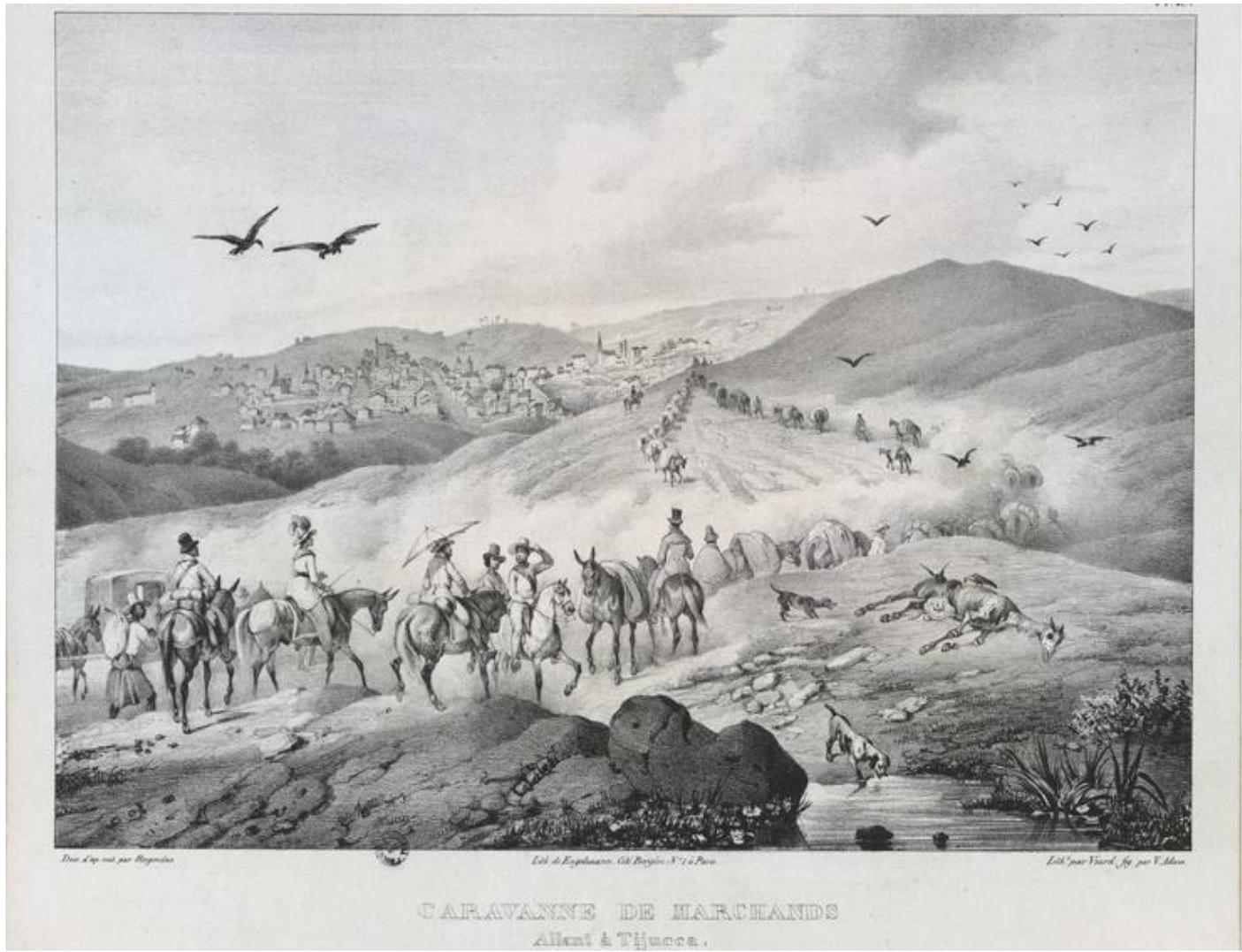


Figura 3.14 – Rugendas, 1820 – Viajantes à Tijuca no Rio de Janeiro seguindo a caravan de mulas.

O Aviso Régio expõe em seu texto as indicações estratégicas pelas quais os transportes eram percebidos pelo Império. A seguir o texto do Aviso Régio e os estatutos que deveriam ser seguidos pela empresa favorecida pela concessão:

*O Regente, em nome do Imperador, senhor D. Pedro II, tomando em consideração que lhe representou Carlos Augusto Taunay, na qualidade de agente da Companhia de Ônibus, que pretende estabelecer nesta corte, sobre a utilidade que dela resultará ao publico, em razão da comodidade e facilidade de seus transportes, multiplicando as correspondências entre seus habitantes, e sendo ouvidor a este respeito o Conselho Procurador da Coroa, Soberania e Fazenda Nacional, que julgou muito digna de favor e proteção do governo esta empresa; há por bem conceder à referida Companhia de ônibus, o privilégio exclusivo, pelo tempo de dez anos para estabelecer nesta corte, por meio de coches à carreira regular e invariável de comunicações e transportes, em três linhas, que devem partir de um ó ponto para três diferentes sítios indicados nos estatutos da mesma companhia, os quais são por este aprovados em todos os seus artigos, para terem a sua devida empresa no prazo de hum ano depois de ter sido aprovada pela Assembléia Geral Legislativa.*

*Manuel Alves Branco, do Conselho de Sua Majestade o Imperador, Ministro e Secretário d'Estado dos Negócios da Fazenda, encarregado interinamente do Império.*

*Palácio do Rio de Janeiro.(STIEL, 2001, p.29)*

Algumas exigências foram então elaboradas e organizadas pelo governo Imperial para a primeira regulação específica da área de transportes realizada que apresenava entre seus principais termos:

Artigo 1º - A companhia tem por objetivo a introdução e exploração no Brasil, da condução em coches chamados ônibus sobre três linhas, partindo todas do largo da Constituição e dirigindo-se a primeira a São Cristóvão; a segunda partida à praia do Botafogo e a terceira à ponte de Segunda Feira, Engenho Velho, devendo as duas primeiras ser exploradas desde logo por quatro coches, dando cada uma seis viagens entre ida e volta e a terceira quando a companhia julgar vantajoso. O preço por pessoa em cada viagem será de 320 réis.

Artigo 2º - O fundo social é de 30:000\$000 representando trezentas ações de 100\$000 cada, com numeração de hum a trezentos pagas em quatro pagamentos, sendo o primeiro de

30\$000 feito à vista, o segundo também de 30\$000 feito na ocasião em que chegar da França o agente com os coches; o terceiro de 20\$000 quando o diretor da companhia fizera chamada dos fundos e o último também de 20\$000 em igual circunstância.(STIEL, 2001, p.29)

Além da concessão para a diligência de Fábregas, outras também começam a surgir na cidade aumentando consideravelmente o trânsito entre os novos espaços surgidos na cidade. Existem registros das diligências de Joaquim José de Melo (1818), João Batista Boneille (1821), Jacques Bourbousson (1844), Ramon Benito Perez (1850), Theodor Klett (1852) entre outras.

Nessa mesma época, no ano de 1930, tem início do serviço de Tilburis, pequenos veículos de 2 rodas puxados por um animal onde o passageiro senta-se ao lado do cocheiro.

A partir de 1947 as diligências ganham cor (amarelas e roxas) para facilitar sua diferenciação pelo seu público. Nesse momento as diligências já transportam passageiros para todas as regiões com ocupação urbana.

Pouco depois, no mês de outubro do ano de 1837, instala-se a Companhia de Ônibus. O presidente da Comissão que fundou a Companhia, o Desembargador Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, defendia a abertura de 3 linhas iniciais, que ligariam o Centro com Botafogo, São Cristóvão e Engenho Velho e profere então o seguinte discurso:

Meus senhores. Em um país nascente como o nosso, onde tudo está por fazer, sente-se naturalmente a falta daqueles cômodos da vida e daqueles embelezamentos que tornam tão agradáveis, já não as principais, porém as medianas cidades da Europa, onde as comodidades e os monumentos d'arte atestam grandemente os progressos da civilização e do espírito humano. Ao grande número de cidadãos que habitam os famosos arrabaldes da populosa cidade do Rio de Janeiro, e que neles encontram mais liberdade, melhores ares e outras vantagens, que faleceu nas grandes províncias, não podia deixar de ser já mui sensível, a falta de prontos e cômodos transportes, que, facilitando a horas certas, a condução de suas pessoas, diminuísse um dos inconvenientes da habitação nos arredores da cidade.

Este sentimento, expresso em uma reunião familiar, em que eu tive a honra de me achar com os ilustres cidadãos, os Srs. Paulo Barbosa da Silva, Carlos Augusto Taunay, José

Ribeiro da Silva e Manuel Odorico Mendes, nos levou ao desejo de formar uma companhia de carros de posta, para pessoas decentes, denominadas em França, de Omnibus, e que ali, como em outros países civilizados da Europa, servem magnificamente o fim desejado. (...)

O discurso do Desembargador Aureliano continua expondo sua visão de transporte como meio de desenvolvimento urbano:

“(...)Os ônibus trarão, sem dúvida, o aumento dos edifícios, da população e do comércio nos arredores da capital e esse aumento dos edifícios, da população assegurará progressivamente um acréscimo de interesses à companhia dos ônibus; assim é que a indústria e as artes se coadjuvam e auxiliam mutuamente.”  
(STIEL, 2001, p.30)

Aparecem então os primeiros “omnibus” de tração animal a partir de 1837, que foram importados da França e tinham capacidade de transportar 24 passageiros. Os carros inicialmente tinham como

local de partida a Praça da Constituição (atual Praça Tiradentes) em frente ao Hotel Itália, sendo inaugurada definitivamente a linha para o Botafogo, em janeiro de 1839, além de outras linhas, partindo em direção ao Engenho Velho e indo para São Cristóvão.

As linhas de *omnibus* existentes na época da operação provisória que deixavam a Praça Tiradentes pegavam a direção de **Botafogo, Areal das Laranjeiras, Engenho Velho, Rio Comprido, Andaraí Pequeno, São Cristóvão e Rua Nova do Imperador** (atual Mariz e Barros).

As gôndolas, veículos mais leves e mais rápidos começam a circular a partir de 1846 e no ano seguinte as ruas já dispunham de sentido único para o trânsito de veículos.

A partir de meados do século XIX começam a aparecer as iniciativas que apontam para a criação de um sistema de transportes mais efetivo. Abre-se espaço para a exploração desse serviço na cidade por investidores estrangeiros e é gerado um novo vetor de desenvolvimento ao Norte.

“Em 29 de março de 1856, foi concebida ao inglês Thomas Cochrane autorização para organizar uma companhia com o fim de estabelecer e manter um serviço de transporte de passageiros desde o largo do Rossio até ao lugar denominado Boa-Vista, na Tijuca, por médio de carros puxados por animais, sobre trilhos de ferro.” (DUNLOP, 1957, p.178)

Nesse termo, Cochrane consegue a permissão para explorar um empreendimento com possibilidades promissoras no Império que se alinha com as idéias de modernização sugerida pela implantação de um novo sistema de transporte e a partir de então, organiza essa nova empresa.

“9 de julho de 1856, foi organizada a Companhia de Carris de Ferro da Cidade a Boa-Vista na Tijuca.” (DUNLOP, 1957, p.180)

Os primeiros bondes de tração animal da América do Sul tráfegaram de forma experimental na Tijuca no ano de 1859, em carros da Companhia de Carris de Ferro, do Centro à Boa Vista. Eram conhecidos como “maxabombas” ou “carros da Tijuca”. A implementação dos bondes de tração animal popularizou os passeios à Tijuca, aproximando-a de todos os cariocas da época.

“Os bondes, carros de tração animal sobre trilhos, da Companhia de Carris de Ferro da Tijuca, circularam em 30 de janeiro de 1859.” (OLIVEIRA, 2004, p. 36)

No dia 26 de março do mesmo ano, é realizada uma viagem com a presença do imperador, inaugurando solenemente a linha de 9 quilômetros de extensão que ligava a praça Tiradentes ao Engenho Velho.

O Brasil, em seu âmbito desenvolvimentista acelerado pelo Império, foi na época o quinto país a dispor de uma linha de tração animal, ficando apenas atrás dos Estados Unidos (1832), França (1855), Chile (1857) e México (1858).

“Os “bondes de burro” transportavam 30 passageiros com suavidade e rapidez, atraindo investidores que criaram várias empresas como a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, a Rio de Janeiro Street Railway (1870), a Companhia Ferro Carril de Vila Isabel (1872) e a Companhia de Carris Urbanos (1878) (RENAULT, 1982 citado por SANTOS, 2003, p. 56).

Nos primeiros meses de funcionamento transportava por volta de 10 mil passageiros por mês com apenas 2 carros disponíveis. Depois

de 4 anos de seu surgimento, em 1863, a Carris de Ferro da Tijuca transporta 300 mil passageiros e em 1866, ela acaba extinta por problemas financeiros.

Sobre a extinção da promissora empresa, relatos publicados pelo Barão de Mauá, investidor associado desta estrada de ferro, tratam de elucidar um pouco a história de sua decadência:

“Foi esta uma empresa que em seu começo teve apenas a minha simpatia, como era natural de suceder, desde que se tratava de melhorar o trânsito entre a cidade e um dos seus arrabaldes mais salubres. O Dr. Cochrane, ao organizar-se a companhia que tomou a seu cargo a construção da estrada de ferro de D. Pedro II, recebera do governo £ 30,000, compensação que lhe era inquestionavelmente devida pela tenaz perseverança com que lutara durante longos anos pela realização dessa via férrea, incorrendo em dispêndios de maior ou menor vulto nesse empenho, embora o prazo do contrato se achasse vencido.(...)”

(...)Declaro que não tive fé no resultado financeiro da empresa. Declarei, pois, ao Dr. Cochrane que não contasse comigo para nada; que apenas subscreveria algumas, porém poucas ações, para que se não dissesse que deixava de aparecer meu nome em

uma empresa útil (era ainda a época da dedicação sem limites aos melhoramentos materiais do país); mais tarde o Dr. Cochrane fez uma distribuição de ações e, para animar os acionistas que procurava obter, anexou uns prazos de terras que subiam até os pontos mais inacessíveis das escarpadas montanhas da Tijuca, a cada lote de 22 ações.

(...)Prosseguiu a empresa o seu caminho, e o desastre financeiro se foi patenteando. Nessas circunstâncias, fizeram-se esforços desesperados para conseguir de mim fortes adiantamentos que as condições da companhia tornaram necessárias: não anuí a coisa alguma. Em seguida tive de fazer uma das muitas viagens que as proporções gigantescas que assumiram as transações monetárias da casa de Montevideu aconselhavam, e em meu regresso encontrei realizado um grande empréstimo à companhia do caminho de ferro da Tijuca sob a responsabilidade individual das firmas dos diretores da companhia, que nessa ocasião se consideravam boas, sendo a de um deles muito boa. Nada tive que objetar a uma transação que parecia ter ótima garantia, e mesmo não podia mais interpor o meu voto. Seguiu, porém, seu caminho o desastre financeiro, e não amortizada, antes consideravelmente aumentada a dívida ao Banco Mauá, além de

outras responsabilidades para com terceiros, em Assembleia geral dos acionistas da companhia foi resolvido entregar a empresa ao banco em pagamento do seu débito. E apresentando-me o Sr. Ginty, engenheiro da fábrica do gás, em quem eu confiava, cálculos e demonstrações favoráveis à substituição do serviço de locomoção que a companhia desempenhava pelo vapor, minha confiança nesse engenheiro, e a ideia favorável que me inspirava o emprego da força motriz representada nessa potência, me fizeram aceitar o alvitre proposto. Tratei desde logo de liquidar a responsabilidade subsidiária que se achava representada nas firmas dos três diretores em letras a favor do banco. Um dos diretores, porém, se achava já então legal e materialmente impossibilitado de honrar sua firma. Um outro diretor, que se acreditava ter alguma fortuna, declarou-me terminantemente que não a sacrificava para pagar uma dívida que não era sua e sim da companhia, que se eu insistisse talvez não encontrasse de que lançar mão — e o terceiro responsável, despachante de grande nomeada e que passava por sócio de uma casa de importação inglesa de primeira ordem, e era considerado homem de grande fortuna, 95 declarou-me em termos de fazer fé, que só entrava com uma terça parte do débito por que era responsável, única intenção que tinha na mente ao endossar as letras, visto que aos

outros dois endossantes competia igual quota de responsabilidade. Não houve argumentos que o convencessem de que sua responsabilidade era solidária, e durante as discussões havidas fiquei convencido que se tinha acautelado, para que a execução o encontrasse sem bens a dar à penhora que correspondessem nem mesmo à cifra que oferecia entregar: para não perder tudo, aceitei o que ele quis dar, e o novo serviço de locomoção a vapor se achou onerado com um grande débito desde o começo, e os dispêndios para montar esse mesmo serviço, sendo grandes, em breve se conheceu que, em vez de salvar coisa alguma, um prejuízo de mais 300 contos tinha de ser adicionado à quantia original. Da Inglaterra, onde me achava de 1864 a 1866, manifestei minha repugnância em continuar um serviço, que não deixava renda líquida, e ao regressar, dizendo-se-me que era preciso um forte remonte de trilhos, desanimei, e mandei levantar os velhos que existiam, liquidando-se em seguida a empresa com um prejuízo ao Banco Mauá de mais de 700 contos! Outros capitais são agora favorecidos com renda suficiente, nesse mesmo serviço. — Não é isso novo na história financeira do mundo!” (SOUZA, 1878, p.65)

A Cia. de Carris de Ferro da Tijuca foi então administrada por Mauá e alguns de seus colaboradores (principalmente o engenheiro em que confiava, Ginty) de 1861 a 1865. Posteriormente, como pagamento da dívida existente, a empresa teve seus bens leiloados e colocados à disposição de outros possíveis interessados em levar adiante os negócios de transporte.

Em março de 1868, o Governo Imperial concede através do Decreto 4133, permissão para o Barão do Rio Negro e Quintino de Souza Bocayuva restaurarem a então “empresa de carris de ferro entre esta Cidade e a serra da Tijuca”.

(...)Hei por bem conceder-lhes permissão para restaurarem a empresa de carris de ferro entre esta Cidade e o alto da Boa-Vista, na serra da Tijuca, sob as condições que com este baixão, assignadas por Manoel Pinto de Souza Dantas, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenham entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro aos vinte oito dias do mez de Março de mil oitocentos sessenta e oito, quadragesimo setimo da Independência e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador  
Manoel Pinto de Souza Dantas  
(BRAZIL, Coleção das leis, 1992)

Em seguida o decreto explica as circunstâncias nas quais ocorrerão a renovação da concessão, e permite que os trilhos, equipamentos e carros da antiga companhia sejam incorporados pela nova Companhia São Cristóvão de bondes, que logo expandiu a antiga linha até a região conhecida hoje como Usina.

"Vale lembrar que, em 22 de fevereiro de 1872, Drumond tinha obtido, por meio do Decreto no 4.895, a concessão para estabelecer a linha de trilhos urbanos entre a Corte e os bairros de Andarahy Grande, Engenho Novo e São Francisco Xavier." (ROCHA, 1986; RENAULT, 1982 citados por SANTOS, 2003, p. 56)

Em 1872, nas regiões da Praça da Bandeira e Maracanã, chegaram as extensões das linhas da Street Railway Company e no ano seguinte, foi inaugurada a primeira linha da Companhia Carris de

Ferro de Vila Izabel. Ambas as linhas foram de grande importância para o desenvolvimento da região, sendo que esta segunda, estava intimamente ligada com o projeto de loteamento da Fazenda dos Macacos, empreendimento idealizado pelo Barão de Drummond, que deu origem ao bairro de Vila Izabel.



Figura 3.15 - MALTA, 1905 - Bondes de tração animal com destino à Tijuca

Por conta da tradição e hábitos gerados pelo uso dos bondes, sub-regiões do bairro da Tijuca receberam nomes que se identificavam com esse meio de transporte.

A região conhecida como Muda, localizada entre a Praça Saens Pena e o Alto da Boa Vista, ganhou esse nome pois lá era realizada a muda ou troca das parselhas de animais que puxavam os bondes e chegavam à essa altura já desgastados do trajato desde a praça Tiradentes.

Outro exemplo é a região conhecida como Usina, um pouco antes do começo da subida para o Alto da Boa Vista, onde existia uma usina termoelétrica que gerava energia para os bondes elétricos que até ali chegavam. Nesse ponto existia ainda a volta que os bondes faziam para descer novamente em direção à parte baixa do bairro.

### 3.3.2 Bonde Elétrico

A criação dos bondes elétricos e sua sucessiva substituição aos transportes puxados por animais representou um avanço logístico considerável para a época. Agora não era necessário depender de uma paralela criação de animais para disponibilizar o serviço de transportes mas sim de pequenas usinas termoeletricas.



**Figura 3.16 - Usina termoeletrica, 1956**

No que interessa à região da Grande Tijuca, é fundada em 1877 a Companhia Ferrocarril Carioca sendo a mesma responsável pela implantação dos bondes elétricos na região.

Em 1892 inicia-se o serviço de bondes elétricos na cidade e Em 1898, essa empresa obteve a autorização, através do Decreto Municipal 552, de prolongar as linhas de bonde de Santa Teresa até a Tijuca.

“Fundada em 1877, e desmantelada em 1959. Foi o segundo bonde elétrico inaugurado no Rio de Janeiro em 1895. Desde Praça Tiradentes até Alto da Boa Vista.” (MORRISON, 1989, p.93)

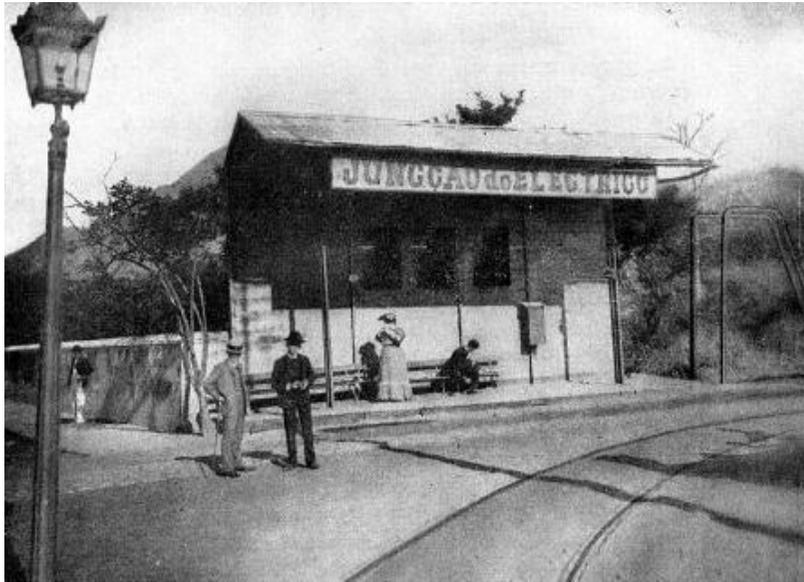
As linhas elétricas de bonde na Tijuca foram precursoras no avanço em terrenos de maior inclinação e tal avanço abria espaço para a aplicação da malha urbana beneficiada por esse serviço.

“Estrada de Ferro da Tijuca, foi a primeira via-férrea no Brasil a empregar a eletricidade no tração dos seus carros. Inaugurada no dia 14 de setembro de 1898, desde a Tijuca até ao Alto da Boa Vista.(...)”



**Figura 3.17 - Bonde Elétrico no Alto da Boa Vista, Praça Afonso Vizeu**

Inicialmente, com a implantação do sistema de bondes elétricos, existiu um período de transição entre os dois modelos. Por conta disso, existia as “junções”, ou seja, estações que recebiam os passageiros trazidos através de tração animal e que seguiam levados pelos novos bondes elétricos.



**Figura 3.18 - "Junção do Electrico" - transição entre dois sistemas de bonde**

(...) No dia 16 de setembro de 1899, foi inaugurado o segundo trecho, da Usina descendo a linha pela margem esquerda do rio Maracanã pelas ruas São Miguel e Pinto Guedes.” (DUNLOP, 1957, p.201)

A Companhia Ferrocarril Carioca passaria então por transformações próprias das dinâmicas de transporte público vigentes na época. Passou por uma fusão de empresas do setor, unindo-se às

empresas Companhia Locomotora, Companhia Carioca e Riachuelo e Companhia Carris Fluminenses.

Com essa nova organização, a empresa é negociada com um grupo de investimentos estrangeiro e passa para o controle da Companhia Rio de Janeiro Tramway Light and power no ano de 1907.

Através do transporte por bondes, as regiões no entorno da região Central tiveram um expressivo crescimento e consolidação. Durante boa parte do século XX o bonde foi o transporte principal que servia à região Tijuca.

A partir dos anos 30, o sistema de bondes já é considerado atrasado e os projetos de reformulação da época apontam para sua extinção.

A planta de remodelação e de extensão depende em grande parte da reorganização dos meios de transporte em geral e do deslocamento e o preparo da nova rede principal das vias férreas em particular. Esta reorganização é exigida :

- 1º pela necessidade de suprimir a maior parte dos bonds que estorvam a circulação e não satisfazem mais a velocidade imposta pelo regimen actual da existencia;
- 2º pela obrigação de encontrar arterias-principaes que penetrem até ao centro da cidade;
- 3º pela criação de vias de comunicação com certo numero de bairros excentricos;
- 4º pela construção de uma rede metropolitana de transportes permittindo um trafego rapido.

**Figura 3.19 - AGACHE, 1930 - Proposta de reformulação dos transportes**

### 3.3.3 Transporte Automotivo

A partir de meados do século XX, com a intensa industrialização, populariza-se o uso de veículos automotores que começam a competir com os tradicionais bondes.

A dinâmica do transporte automobilístico e a individualização da locomoção colocam o bonde como o vilão responsável por tornar lenta a locomoção na cidade republicana. A questão perpassa também pela ideologia da época. O bonde representava o atraso, era símbolo de uma outra época que se queria deixar para trás, no passado.

Os impulsos progressistas definiram então as facilidades de um desenho urbano rodoviarista, que facilitava a locomoção por grandes vias, agora abertas para servirem aos transportes automotores.

A transição do sistema de transportes de trilho para os veículos motorizados foi bastante rápida a partir dos planos de remodelação urbana, que já surgiam prevendo sua extinção.

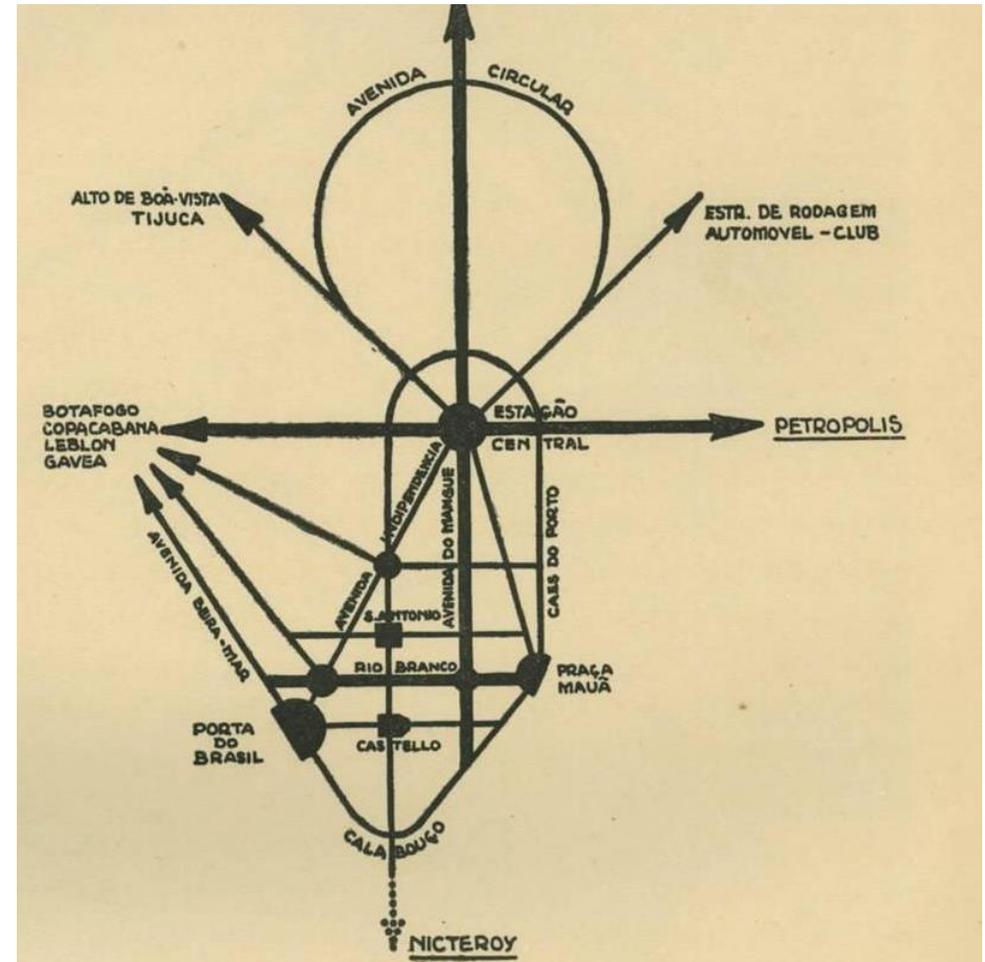


Figura 3.20 - AGACHE, 1930 - novo diagrama de transportes para o Rio de Janeiro

Além disso, por conta de dificuldades surgidas com a concessionária de bondes na época, o governo acaba por substituir a frota de bondes por ônibus à diesel. É o fim dos tempos do bonde que deixam de circular já nos anos 60.

O carro estabelece então uma nova dinâmica espacial e o tecido urbano se restabelece segundo às necessidades do uso rodoviário.

O transporte automotivo estabelece também uma nova relação entre os territórios da Tijuca, que agora estão mais próximos e articulados entre si e entre a malha da cidade. O uso de transporte automobilístico, principalmente após 1950, potencializou a ocupação dos territórios desocupados e deflagrou processos de verticalização do tecido urbano e de valorização do preço do solo.



**Figura 3.21 - Transporte Automotivo, 1974**

### 3.3.4 Metrô

O metro chega tardiamente ao Brasil e em terras cariocas. Sendo iniciado com um trecho de pouco mais de 5 km na Estação Glória, ele chega à Tijuca apenas em 1982 com as estações Afonso Pena, São Francisco Xavier e Saens Peña.

Apesar de existirem estudos que planejam a integração de linhas de metrô ao tecido da cidade desde 1928, esse sistema chega à Região da Grande Tijuca, mais especificamente, do Centro à Saens Peña, com a malha urbana da região já estruturada.

Em 1930, o urbanista Alfred Agache, em seu plano de “subways” para a cidade, indica a chegada do metrô na região da Tijuca.

Em 1965, em seu plano de reorganização urbana para a cidade, Doxíades planeja uma ligação entre a Tijuca e Lebon pelo prolongamento da Rua Uruguai.

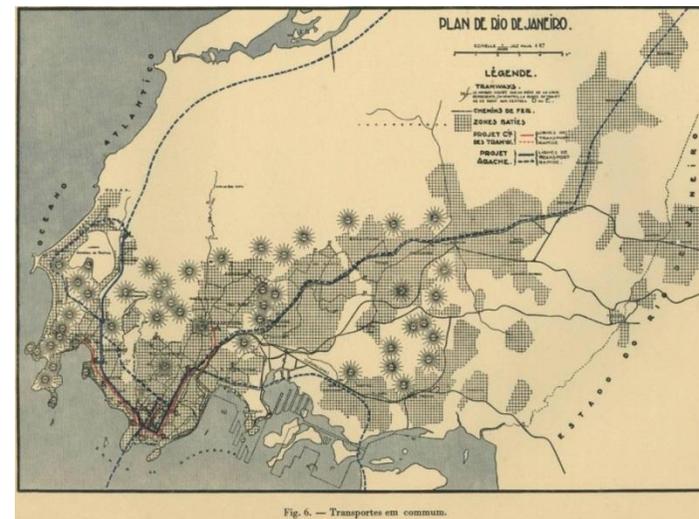


Figura 3.22 - Agache, tramways - em vermelho, linha de metro até a Tijuca

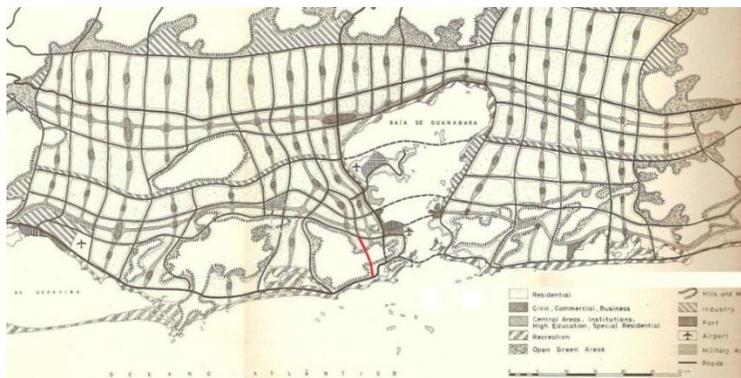


Figura 3.23 - Plano Doxiades, 1965 - Em vermelho ligação Tijuca - Jardim Botânico

Na época, o projeto do Engenheiro Haroldo Couto prevê a mesma solução mas a idéia de integração entre Tijuca e Jardim Botânico, seja por túnel, seja por estações de metrô, nunca foi levada à diante.



Figura 3.24 - Haroldo Couto - Túnel Tijuca - Jardim Botânico

# Tome o metrô na Tijuca e vá beber um chopinho no Leblon

**D**aqui a três anos, em cinco minutos você poderá sair da Tijuca e curtir um chopinho no fim da tarde do Leblon. Pode parecer um sonho, mas a Companhia do Metrô garante que não é: o metrô vai chegar ao Leblon e já tem definido o local da futura estação — a Praça Antero de Quental.

O projeto Tijuca-Leblon, que está sendo detalhado, é considerado um dos dois eixos prioritários para a expansão da rede básica do metrô (o outro é a ligação Botafogo-Lado). Ambos, no entanto, dependem de financiamento do Governo Federal, que receberá nos próximos meses de 1983 uma exposição de motivos, com os respectivos orçamentos. As obras até o Leblon custarão mais de Cr\$ 20 bilhões.

O projeto para o Leblon depende do prolongamento do metrô até a Rua Uruguaçu, na Tijuca. Da Praça Saens Peña — atual terminal — até Uruguaçu, são cerca de 1.200 metros de galerias, dos quais 800 já estão prontos. Nesta, portanto, o trecho da Rua Conde de Bonfim, entre as Ruas Dona Dolina e Palácio Mito (esta, a segunda transversal a partir da Uruguaçu). Ali ficará a estação Uruguaçu, ocupando, ao que tudo indica, a área do Colégio Batista Brasileiro, que seria desapropriada e ganharia outro terreno na Tijuca.

A estação para o Leblon passaria pelo maciço da Tijuca, através de um túnel a ser aberto na rocha. A linha seguiria pela Rua Major Rubens Vas até a Praça Santos Dumont, em frente ao 35º Reg. Cabos, onde seria construída uma estação. E prolongaria pela Rua Bartolomeu Mitre, terminando na Praça Antero de Quental. A extensão total é de 2.200 metros.

As obras para a construção do túnel sob o maciço da Tijuca, a Companhia do Metrô diz que evitar desapropriações, que encareceriam bastante o projeto. Assim, é provável que haja desapropriações apenas num trecho da Rua Major Rubens Vas.

O trecho da Rua Bartolomeu Mitre não deverá causar transtornos ao trânsito, uma vez que a via é bem larga e o metrô só ocupará uma parte dela. A Companhia do Metrô diz que a linha que vai passar necessariamente pelo Centro. Assim, quem mora no Leblon, Ipanema, São Conrado e Barra poderá se beneficiar da rapidez, do conforto e da pontualidade do metrô.

Os planos de integração ao metrô incluem a criação de linhas de metrô-bus para São Conrado e Barra. Os estudos de tráfego revelam que em 15 minutos os moradores daqueles bairros sairiam de casa e chegariam à estação Miguel, através da auto-estrada Lagoa-Barra. Para a estação Leblon, convergiriam os corredores de Ipanema, parte da Lagoa e Alto Leblon.

## TODO MUNDO NO METRÔ BARRA, SÃO CONRADO IPANEMA E LAGOA

O objetivo da linha Tijuca-Leblon é facilitar os deslocamentos entre as Zona Norte e Sul, sem passar necessariamente pelo Centro. Assim, quem mora no Leblon, Ipanema, São Conrado e Barra poderá se beneficiar da rapidez, do conforto e da pontualidade do metrô.

Os planos de integração ao metrô incluem a criação de linhas de metrô-bus para São Conrado e Barra. Os estudos de tráfego revelam que em 15 minutos os moradores daqueles bairros sairiam de casa e chegariam à estação Miguel, através da auto-estrada Lagoa-Barra. Para a estação Leblon, convergiriam os corredores de Ipanema, parte da Lagoa e Alto Leblon.

**DIVIDAS PODEM DIFICULTAR O PROJETO**

— Nunca mais adotaremos técnicas que tumultuem os balneiros, deslocando a população com o metrô. A linha vai prosseguir obedecendo a dois princípios: causar o menor transtorno possível e manter a qualidade dos nossos serviços — disse o presidente do Metrô, Carlos Theóphilo.

## COMPARADO COM O CUSTO DA CONSTRUÇÃO DA REDE BÁSICA DO METRÔ — CERCA DE Cr\$ 325 BILHÕES, SEGUNDO DADOS OFICIAIS —, O ORÇAMENTO PARA LEVAR A TUBA ATÉ O LEBLON NÃO É TÃO EXCESSIVO. MAS É CERTO QUE, SEM A AJUDA DO BRASIL, O PROJETO TERÁ QUE SER ENCAIXADO, POR FALTA DE VERBAS.

Como avaliadas os empreendimentos, o Governo Federal terá que pagar a dívida, já que o Governo do Estado não dispõe de orçamento para fazê-lo. O prazo para amortização é 1990, mas à medida que o tempo passa os juros aumentam. Se este ano o Governo pagará aos credores cerca de Cr\$ 150 milhões de juros.

Os planos de integração ao metrô incluem a criação de linhas de metrô-bus para São Conrado e Barra. Os estudos de tráfego revelam que em 15 minutos os moradores daqueles bairros sairiam de casa e chegariam à estação Miguel, através da auto-estrada Lagoa-Barra. Para a estação Leblon, convergiriam os corredores de Ipanema, parte da Lagoa e Alto Leblon.



Os departamentos de arquitetura e de engenharia do Metrô já têm o obra devidamente planejada, com o traçado visando toda economia de custos.

“(...)Em 1982, no trecho Norte, começaram as operações das estações Afonso Pena, São Francisco Xavier e Saens Peña, na Tijuca.”

O Globo, 2014

As obras de abertura das galerias do Metrô, ao contrário do processo subterrâneo que ocorre nesse tipo de operação atualmente, abriam grandes canteiros de obras e no caso da Tijuca gerou uma grande “cicatriz” urbana, fruto do arrasamento dos trechos urbanos destruídos para a passagem deste novo modal.

Além de desapropriações e demolições de edificações notáveis, o maior prejuízo que o Metrô ocasionou através de sua implantação foi a alteração de dinâmicas urbanas que desestabilizaram o espaço urbano ao longo do trecho por onde passou.

O exemplo da Avenida Heitor Beltrão, onde se planejava implantar a Avenida Trapicheiros mostra bem essa situação. Com lotes desocupados, quadras inteiras fechadas por muros e pouca circulação de pedestres, é um exemplo de via que não conseguiu se integrar ao espaço urbano da região.

Figura 3.25 - reportagem sobre a ligação Tijuca - Leblon, O Globo, 1982

“Depois de desapropriações de imóveis para as obras em áreas próximas à linha do metrô, que cortaram ruas da cidade e castigaram os moradores, o serviço para o carioca foi inaugurado pelo presidente Ernesto Geisel, acompanhado de uma comitiva de 400 pessoas.(...)”

Após 30 anos de estagnação, o Metrô finalmente avança para mais uma estação para além da Praça Saens Peña: é a Estação Uruguai, que curiosamente fica entre as ruas Dona Delfina e José Higino e começa a servir os moradores da região da Muda em 2014 .

### 3.3.5 Políticas de Transporte

As políticas de transporte para a região da Tijuca conseguem ser reveladoras. Ao longo do tempo é possível perceber a criação de intenções que na maioria das vezes não são executados mas que parecem servir ao propósito de sua divulgação: uso político da visibilidade provocado pela expectativa de melhorias.

Ainda é possível perceber ao longo do tempo, as mudanças de política que ora desejam integrar o território tijucano à malha da cidade, ora deseja que ele fique isolado pelas barreiras naturais já existentes.

Existem dois projetos, de épocas diferentes que preveem a construção de teleféricos na Tijuca.

O primeiro projeto, mais antigo, previa um teleférico para uma Tijuca turística, atrativa e que deveria se conectar à outros bairros residenciais e turísticos. O outro projeto prevê um teleférico com a função de resolver os problemas de acesso às comunidades informais localizadas nas encostas dos morros da região.

### Teleférico Tijuca – Copacabana

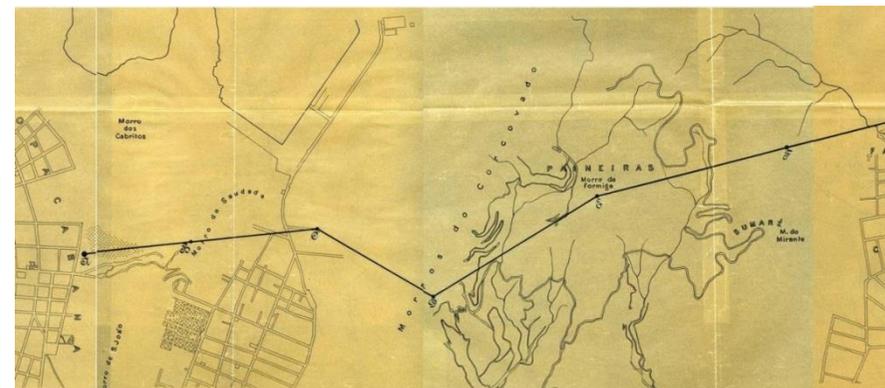


Figura 3.26 - Mapa Teleférico Tijuca – Copacabana

Na ocasião da comemoração do centésimo aniversário do bondinho do Pão de Açúcar, descobre-se pela empresa alemã responsável por sua elaboração, um projeto que ligaria Copacabana à região conhecida como Fábrica de Chitas (atual Saens Peña). Esse mapa revela uma Tijuca que é alvo de um projeto integrado de ocupação do território.

O projeto data de 5 de novembro de 1912, época de desenvolvimento da região quando ela tinha força política para estar integrada ao restante do território nobre da cidade.

A praça Saens Peña acabava de ser inaugurada (1911) e a aristocracia fazia dela um meio de mostrar uma característica socializante cada vez mais crescente. O “ver e ser visto” era experimentado socialmente e o transporte seria um facilitador desta expressão nos territórios da cidade que promovessem tal dinâmica.

Em reportagem sobre a descoberta do mapa, mais informações importantes elucidam a maneira como era pensada essa integração:

“(...)Por isso faltam informações que expliquem por que o teleférico Copacabana-Tijuca não saiu do papel.

— Talvez o projeto não tenha sido realizado por motivos financeiros — acredita Soénius.

Diretor do Clube de Engenharia, Luiz Carneiro de Oliveira analisou o mapa alemão. Ele nunca tinha ouvido falar sobre o ambicioso projeto.

— O mapa mostra a ligação através de teleférico de Copacabana até a Fábrica das Chitas, perto da Praça Saens Peña. O desenho

parece perfeitamente viável em termos de engenharia. Na época em que foi concebido, seria um projeto espetacular, caro e turístico, já que não tem capacidade de transporte de massa. Era para quem quisesse passear vendo a paisagem — afirma Oliveira, que acredita que o projeto teria sido idealizado por Augusto Ramos.”

FLORKE, Solveig, O Globo, 28/10/2012

## PAC II e outro teleférico

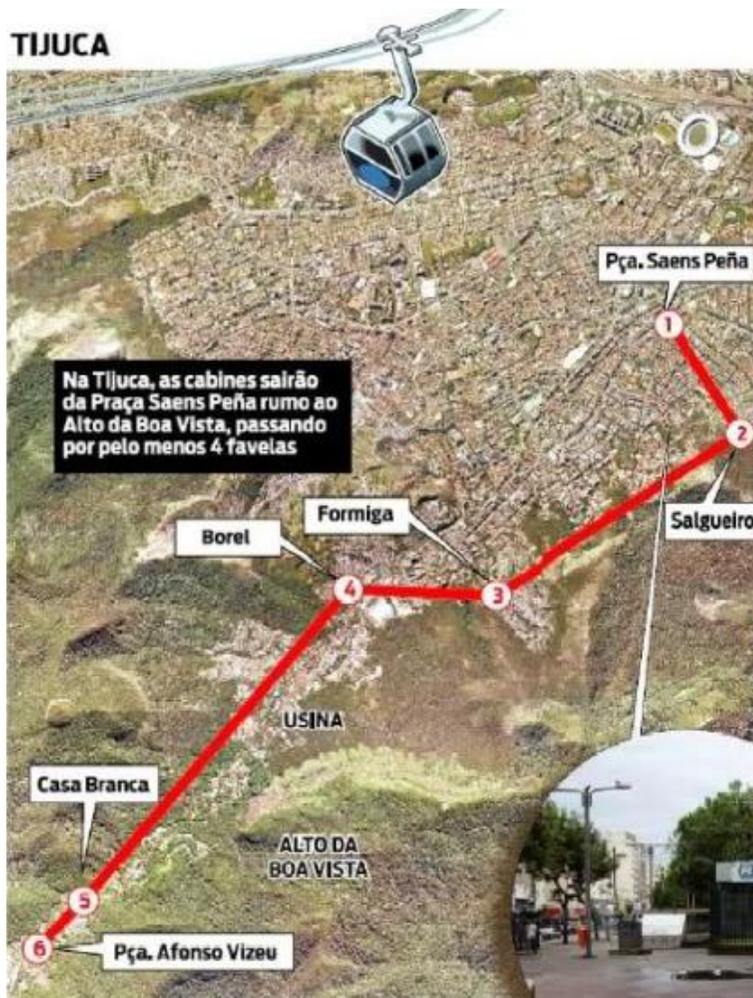


Figura 3.27 - PAC II - Projeto de Teleférico

O Programa de Aceleração do Crescimento também prevê a construção de um teleférico na região da Tijuca mas agora, a prioridade parece não ser a de integrá-la com o restante da cidade em um roteiro turístico. No século XXI, a política de inserir um novo vetor de transporte na conformação da malha tijuicana visa atender à dificuldade de mobilidade provocada pela ocupação, muitas vezes irregular, de seu relevo.

Nesse contexto, o Teleférico seria integrado à malha urbana em cotas superiores para atender aos espaços ocupados pela mesma, facilitando a circulação pelo vale formado por suas montanhas.

No projeto, o teleférico ligaria os morros do Borel, Casa Branca e Formiga e iria da Saens Peña até o Alto da Boa Vista.

Logo após a divulgação, o projeto foi paralisado e deixou claro a falta de comprometimento em se levar à diante políticas de transporte que beneficiem as camadas populares existentes na região.

### 3.4 Malha Urbana

Existe uma grande probabilidade de que um visitante de outro bairro, ao buscar pelas ruas da Tijuca o endereço que o trouxe ao bairro, perca sua orientação, erre seu caminho, ou pelo menos enfrente dificuldades para encontrar seu endereço de destino.

Esse recorrente fenômeno se explica pelo fato de que o desenvolvimento da malha urbana na Grande Tijuca aconteceu de maneira desigual e heterogênea. O parcelamento de seu solo desenvolve-se de forma não uniforme e sem planejamento ao longo de anos de crescimento. Somado à isso, os parcelamentos de grandes propriedades e, posteriormente, o loteamento destes grandes lotes, realizados em diferentes épocas, contribuiu para a falta de contiguidade do espaço, precisando ser resolvida posteriormente com projetos urbanos para expropriação de lotas, demolições e abertura de abertura.

É importante salientar também que o controle do crescimento urbano, com regras urbanísticas, fiscalização e legislação específica para nortear o crescimento da região só começa a aparecer no

século XX e ainda assim com os olhos voltados para a região central da cidade onde grande reformas urbanas ocorrem e disputam a atenção disponibilizada pela administração pública com operações de grande visibilidade.

### Evolução da Infraestrutura

Os primeiros investimentos em infraestrutura na região são coincidentes com o período inicial de sua ocupação urbana, a partir de meados do século XIX.

Alavancados pelo acesso facilitado gerado pelos transportes, a infraestrutura urbana como drenagens e canalização de rios tem um grande avanço a partir de meados do século XIX.

A infraestrutura de abastecimento energético condicionava o crescimento da região, principalmente a expansão das fábricas que dependiam de gás e eletricidade para sua produção.

“Em 1863, se procedeu aos estudos para substituição do antigo sistema de iluminação das paróquias de São Cristóvão, Andaraí Grande e Engenho Novo pelo da iluminação a gás.” (DUNLOP, 1957, p.54)

A inovação da energia elétrica também estava prestes a chegar. Permitiu a geração de energia para a iluminação pública e para os bondes a partir de centrais termoelétricas construídas na região.

“Na noite de 26 de janeiro de 1884, a "Brush Swan Electric Light Company", de Ohio, fez uma demonstração de lâmpadas de arco e incandescente no Hotel Cannebiere, em Vila Isabel, próximo ao antigo Jardim Zoológico.” (DUNLOP, 1957, p.80)

Novas fontes energéticas agora disponíveis tornavam a região mais atraente e estruturada para receber investimentos.

A 9 de fevereiro de 1887, o Governo aprovou a planta apresentada pela "Société"(\*), determinando a localização de um dos novos gasômetros que, em virtude do contrato, teria que construir para o suprimento ao 3° distrito (bairros de Vila Isabel, Aldeia Campista, S. Francisco Xavier, Riachuelo, Engenho Novo e circunvizinhanças). Este gasômetro a 27 de abril deu-se início a sua montagem, na rua Oito de Dezembro, em Vila Isabel. (DUNLOP, 1957, p.98)

## A Grande Tijuca e suas regiões

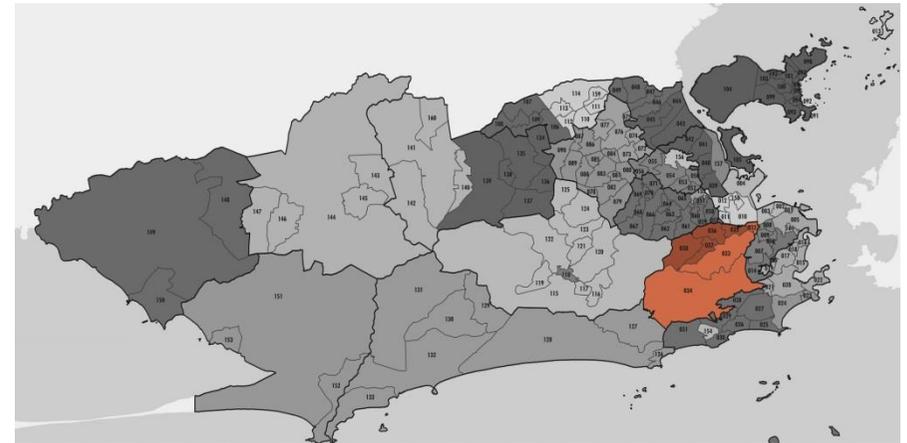


Figura 3.28 - Grande Tijuca na Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Hoje, a Grande Tijuca está dividida em regiões administrativas e bairros para uma melhor organização funcional de seu território mas ao longo de séculos de mudanças, algumas regiões crescem, outras somem ou ainda se unem à outras sob uma nova denominação.

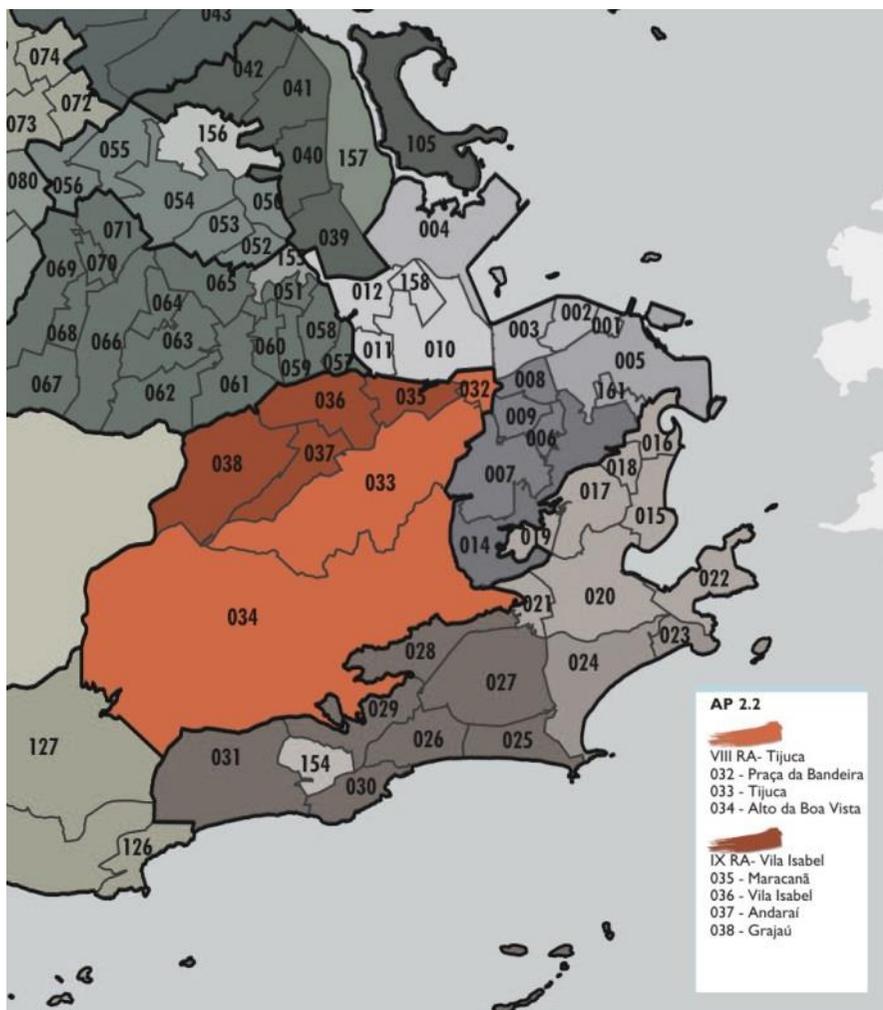


Figura 3.29 - Grande Tijuca, área de planejamento 2.2

Por essa razão é necessário entender algumas denominações que aparecerão nos mapas históricos da região e sua relação com a denominação dos bairros que conhecemos atualmente.

Nos dias de hoje a região da Grande Tijuca está dividida administrativamente em Tijuca (propriamente dita), Maracanã, Vila Isabel, Andaraí, Grajaú, Alto da Boa Vista e Praça da Bandeira.

Entretanto, há até pouco tempo atrás, no início do século XX, a região da Praça Saens Peña, por exemplo era conhecida como Fábrica das Chitas e a região que divide Tijuca e Andaraí era conhecida por Aldeia Campista.

Há ainda as regiões que são reconhecidas no bairro de maneira informal, sem uma delimitação oficial dos órgãos públicos como por exemplo: Saens Peña (região no entorno da Praça de mesmo nome), Largo da Segunda Feira, Muda, Usina, entre outros.

O crescimento da região acontece de maneira homogênea mas através de princípios diversos: Vila Isabel, Andaraí e Grajaú contam com um traçado urbano planejado, diferente do resto da região que cresceu a partir de sucessivos desmembramentos de lotes.

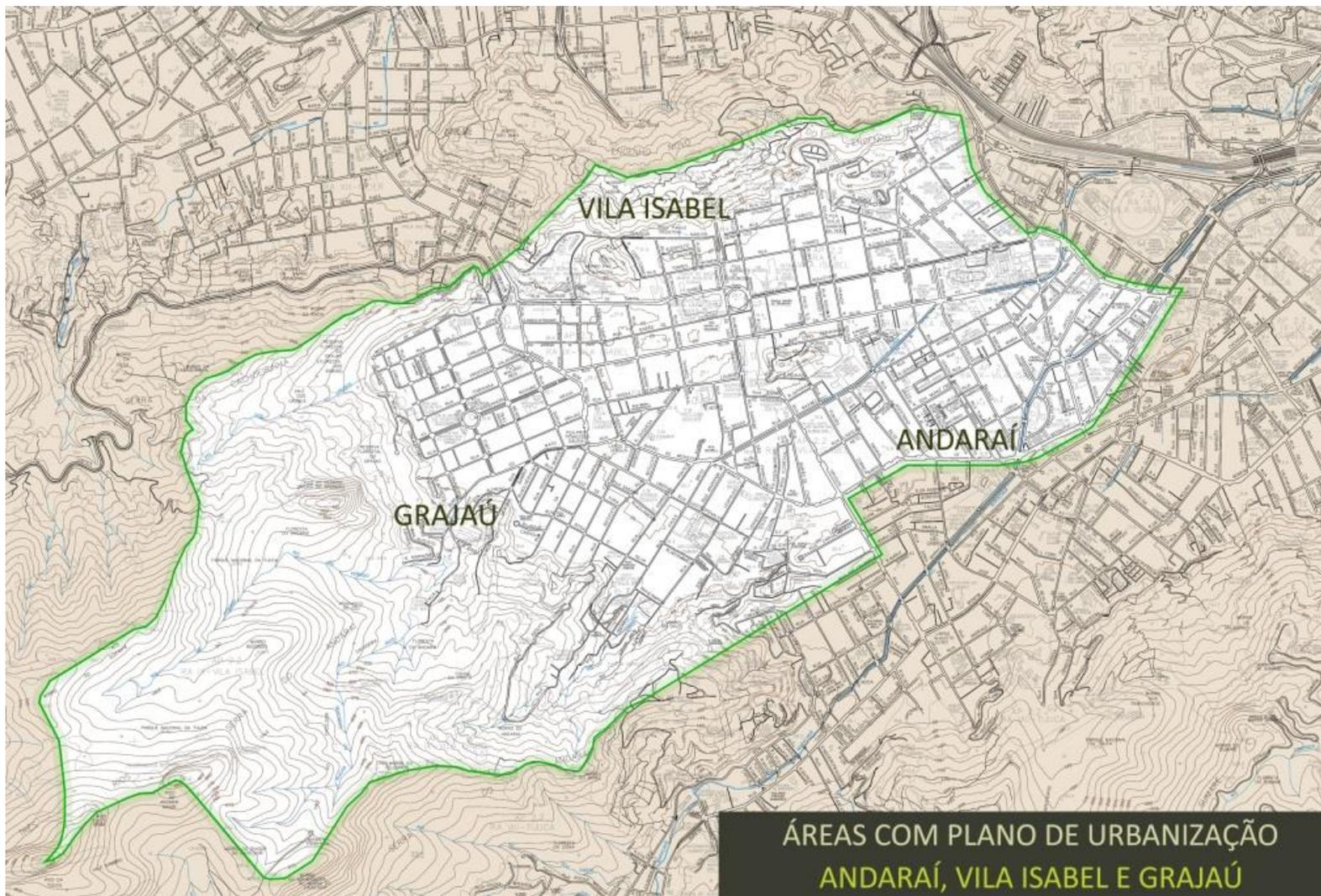


Figura 3.30 - Traçado em Malha regular dos bairros planejados

O aprofundamento do estudo da malha urbana gerou uma compilação mais abrangente e organizada, já que a malha se relaciona diretamente com cada período pesquisado e que por sua vez é influenciado também pelo momento político da época.



**Figura 3.31 - Esquema Cronológico da Organização por Épocas**

Para enfatizar os momentos históricos e sua influência no desenho urbano da região, assim como o uso do espaço urbano pelos seus habitantes, o próximo capítulo elucida o crescimento urbano e o planejamento político da região através de épocas específicas e também momentos especiais, principalmente de ordem funcional, experimentados durante a evolução urbana da Grande Tijuca.

## 4 ÉPOCAS E ERAS

(...)Desde os cafezais,

Imemoriais,

De tantos barões que batizaram ruas

Aos tempos de após,

Já industriais,

Fios que teceram as histórias tuas.

Fábrica apitou:

“Moleque vai pra escola”;

Lambe-lambe registrou

Rei-Rainha, pião, bate-bola.

Pique, chafariz,

Volta de charrete.

E no carnaval do asfalto, beijo e confete.

Divino ! Insano !

Tempo de menino é muito mais humano.

Tempo de menino é muito mais suburbano(...)

(LUIZ, Pedro. Tempo de Menino. In: Tempo de Menino, 2011. Faixa 7)

Ao longo do desenvolvimento da região as alterações decorreram não apenas das especificidades locais mas também das mudanças decorrentes da cidade contemporânea.

A Tijuca, em seu processo de transformações urbana, passou pelo espraiamento de sua região urbanizada, alteração de seu desenho urbano, adensamento e verticalização através de inúmeros fatores e acontecimentos que estão interrelacionados e marcam a história dos fenômenos urbanos no bairro.

A seguir, os fatos urbanos que explicam a formação urbana da Grande Tijuca são descritos de forma associada às épocas de seus acontecimentos. Dessa forma é possível o entendimento mais abrangente dos acontecimentos de mudança urbana e seus porquês.

Ainda é importante ressaltar que a relevância dos fatos urbanos, selecionados como determinantes para entender esse crescimento, está baseado no “como” e não no “porque”.

Isso é de fundamental importância pois o trabalho estará atento à maneira de crescimento da região e não necessariamente estará

preso às causas ou motivos que levaram ao crescimento de uma ou de outra maneira .

Através disso será possível então acompanhar o modo de crescimento da região através dos períodos históricos que marcaram a região nas épocas da Colônia, Império e República e entender as diferentes motivações e planos que cada época conseguiu imprimir à forma de crescimento.

Associados aos períodos, estão também os usos predominantes identificados ao longo de diferentes parcelas de tempo, como por exemplo as épocas com predominância de chácaras, de fábricas e também de cinemas.

A descrição da Malha Urbana, explicada aqui através de suas épocas e usos predominantes, é complementada com a apresentação de sucessivos mapas da área em questão, através dos quais é possível claramente acompanhar o processo de crescimento do traçado urbano ocupando o espaço do vale onde se situa a Tijuca.

#### 4.1 Arrabalde Colonial



Figura 4.1 - Plantações de Monocultura na Tijuca

O período Colonial da Tijuca evidencia a exploração do uso agrícola de seu solo e a conseqüente estagnação das dinâmicas de ocupação urbana.

A cidade sofria àquela época diversas tentativas de invasão por parte da França, muitas das quais avançavam pela região das montanhas visando surpreender a retaguarda da cidade que tinha sua baía protegida. Por essa razão a cidade não buscava expandir sua restrita fronteira para evitar uma situação de maior vulnerabilidade: as terras mais afastadas e agrestes serviam ao abastecimento e seriam ocupadas mais lentamente.

#### 4.1.1 A Era dos Engenhos

“A relação entre família rural e latifundiária da colonização portuguesa no Brasil, confrontada com a teocrática idealizada pelos jesuítas e com a espanhola e francesa, tem uma enorme importância na formação da cidade da América do Sul.” (ROSSI, 2001, p.10)

Esse período refere-se à primeira utilização dada às terras da região, restringindo-as à produção de exploração de seu solo fértil e das características climáticas propícias à produção de espécies tropicais.

Logo após a vitória dos portugueses sobre os franceses no episódio da “França Antártica”, em 1565, a região do atual bairro da Tijuca foi ocupada pelos padres jesuítas, que nela instalaram imensas fazendas dedicadas ao cultivo de cana-de-açúcar.

Após a expulsão dos franceses do Rio, Estácio de Sá doou, em 1 de julho de 1565, uma extensa área a Companhia de Jesus, tornou-se a maior proprietária de terras da capitania até sua expulsão do

Brasil, em 1759. Duzentos anos de administração dos jesuítas sobre a região que compreende, os atuais bairros, entre outros, Tijuca, Alto da Boa Vista, Maracanã, Andaraí, Grajaú. (OLIVEIRA, 2004, p. 15)

Os jesuítas optaram então por explorar as monoculturas de cana de açúcar no grande território adquirido. Construíram então diversos engenhos que além da cana, produzia mandioca e outras hortaliças que abasteciam a cidade em crescimento.

Além dos religiosos existiam nestas terras pequenos produtores rurais que se mantinha sobre a tutela e administração dos jesuítas que, evidentemente, lucravam com sua produção.

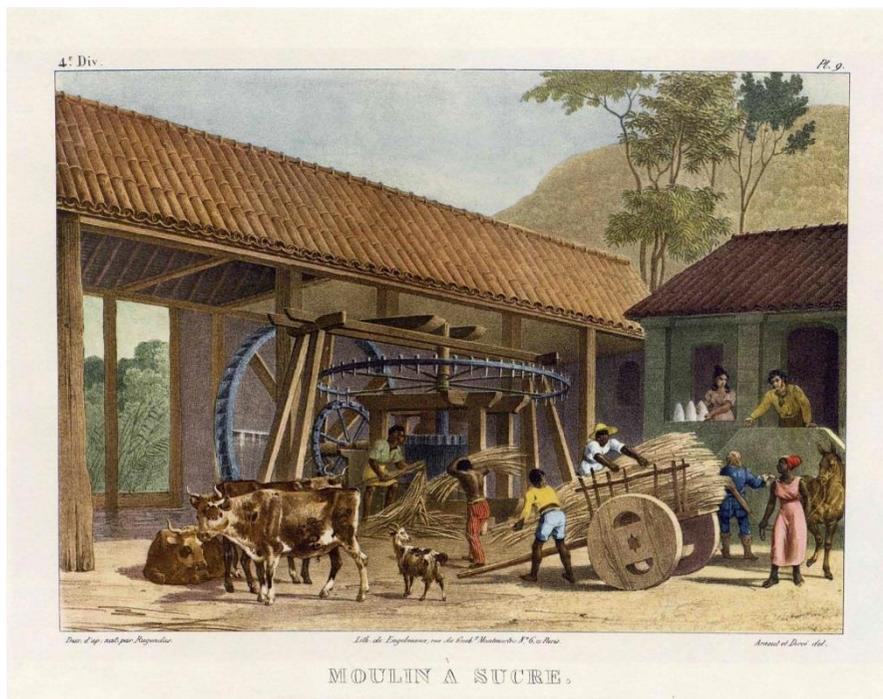


Figura 4.2 - RUGENDAS, 1825 - Moinho de Açúcar

A expulsão dos jesuítas nos meados do século XVIII contribuiu para as alterações das dinâmicas de uso do solo ocorridas até então. As terras, até então pertencentes à Igreja, passaram a compor o território da expansão e especulação urbana da cidade, ainda que num primeiro momento, permaneçam com características rurais.

Tais terras compreendiam toda a região da Grande Tijuca, na época conhecida como Engenho Velho. Assim que Marquês de Pombal decretou a expulsão dos jesuítas, as referidas terras foram empossadas automaticamente pela Coroa Portuguesa e, eventualmente, distribuídas entre a nobreza e a burguesia presentes na cidade.

"Quando a Companhia de Jesus foi expulsa do Brasil, em 1759, pelo marquês de Pombal, a Fazenda dos Macacos foi confiscada e passou a ser propriedade da Coroa Portuguesa, tendo sido arrendada aos portugueses Manuel de Araújo, Leonor Fonseca e João Gomes. Abandonada pouco depois, com a não-renovação desses contratos, tornou-se um local agradável para passeios e caçadas, por sua beleza, inúmeros cursos de água e abundância de frutos e caças. Segundo Nilde Aragão: "D. Pedro I, amante da natureza, freqüentemente fazia seus passeios a cavalo e caçava naquelas terras onde, dizia ele, recuperava suas energias" (1997: 11)". (SANTOS, 2003, p. 56)

A ocupação na região da Grande Tijuca limitava-se à uma dinâmica rural que pouco contribuía para a alteração de sua paisagem. Representava então um espaço lúdico, de aventuras, caçadas e

contato com a natureza tropical para além dos limites da cidade colonial.

No entanto, mesmo com poucas alterações em todo o século XVIII, os antigos percursos e caminhos utilizados pelos seus primeiros ocupantes no início de sua ocupação se mantiveram e serviram como eixo inicial dos parcelamentos de terra realizados nesse território posteriormente. É o caso da Rua Haddock Lobo, antiga Estrada do Engenho Velho, primeiro vetor de ligação com o Centro original e até os dias presentes, eixo estruturante de grande importância para a região.

#### 4.1.2 A Era das Fazendas, Chácaras e Solares



Figura 4.3 - Bella Vista da Tijuca, Martinet, 1849

As grandes extensões de terras ainda desocupadas começam a sofrer no século XIX um processo de desmembramento a partir de fatores históricos e políticos que acontecem na cidade.

Portanto, a divisão das terras fez com que o antigo pólo, representado então pela sede do Engenho fosse pulverizado através das sedes da fazenda recém surgidas.

Com as terras tijucanas disponíveis para a comercialização ou suscetível aos interesses políticos vigentes, começa a redistribuição do território de acordo com as novas forças existentes no momento.

“Estimulados pela fertilidade do solo, pelos rios e pelo clima das montanhas da Tijuca, estrangeiros e brasileiros compraram terras, iniciando as primeiras plantações de café. O café foi o fator econômico que possibilitou uma ocupação intensiva do bairro, por volta de 1760.” (OLIVEIRA, 2004, p. 22)

A partir de 1760 começa a proliferação de plantações de café em direção às encostas da floresta da Tijuca, até então intacta, ocasionando o desmatamento da mata nativa de toda a Serra da Carioca (região dos Morros do Trapicheiro, Sumaré, Corcovado e Paineiras).



Figura 4.4 - RUGENDAS, 1825 - Desmatamento de uma Floresta

O gesto de destruição da floresta gera não apenas a limpeza dos terrenos, necessária para a implementação e plantio dos cafezais mas também permite uma lucrativa exploração do carvão decorrente da madeira derrubada.



Figura 4.5 - RUGENDAS, 1825 - Colheita de Café

Os cafezais se alastram por toda a serra e estrangeiros, principalmente franceses, adquirem fazendas na região, introduzindo novas espécies de café e intensificando a exploração dessa cultura na região.

Ao longo de algumas décadas, o gesto predatório do desmatamento causou a decadência dos cafezais, por conta de inúmeras pragas (como a praga da borboletinha) e perda da produtividade, já na primeira metade do século XIX.

Associado ao prejuízo local causado pela exploração, o resto da cidade também sente os prejuízos da monocultura de café, principalmente por conta da diminuição da oferta de água.

Em 1857 ocorrem desapropriações nas fazendas da região e conseqüentemente uma série de leilões colocam à disposição dos compradores lotes e parcelamentos de porções menores de terra.

"Até o início do século XIX, o Andaraí Grande ainda tinha características rurais. No entanto, com a decadência do café do Rio de Janeiro devido à produção paulista, as antigas fazendas foram retalhadas em chácaras e casas de recreio, e o perfil do Andaraí Grande foi se alterando." (SANTOS, 2003, p. 65)

A partir de 1808, com a chegada da Família Real Portuguesa, a cidade tem um acréscimo representativo em seu número de

habitantes e, sobretudo, de investimentos propiciados pela visibilidade trazida à cidade.

A Tijuca, que teve seu solo transformado de Engenho em fazendas de café, começa a assistir um novo fenômeno de transformação do uso de seu solo.

As fazendas perdem sua função de produtora agrícola de monocultura e começam a dividir-se em terrenos menores: as chácaras, que apesar de manter pequenas plantações estão mais associadas ao status social de poder receber convidados ilustres em uma grande casa inserida num terreno igualmente generoso.



arrabalde rural de Engenho Velho, destacam-se as obras dos artistas Jean-Baptiste Debret e Nicolas-Antonine Taunay.

No período colonial, a Realeza de Portugal tomou medidas diversas para fomentar a dinâmica da antiga colônia, considerando que estava acolhido pela mesma e se beneficiaria diretamente com as melhorias realizadas nela.

Por conta disso, a região da Tijuca teve seu crescimento fomentado, principalmente por conta da Nobreza estabelecidas em suas terras, tão próximas do Centro e do bairro imperial de São Cristóvão.

A Grande Tijuca testemunha então seu primeiro período de crescimento considerável da infraestrutura urbana que é potencializado durante o Império, com o estímulo das atividades industriais e fabris em seu solo.

## 4.2 Tijuca Imperial



Figura 4.7 - Clark, John, 1822 – Montanhas da Tijuca

## Cartografia

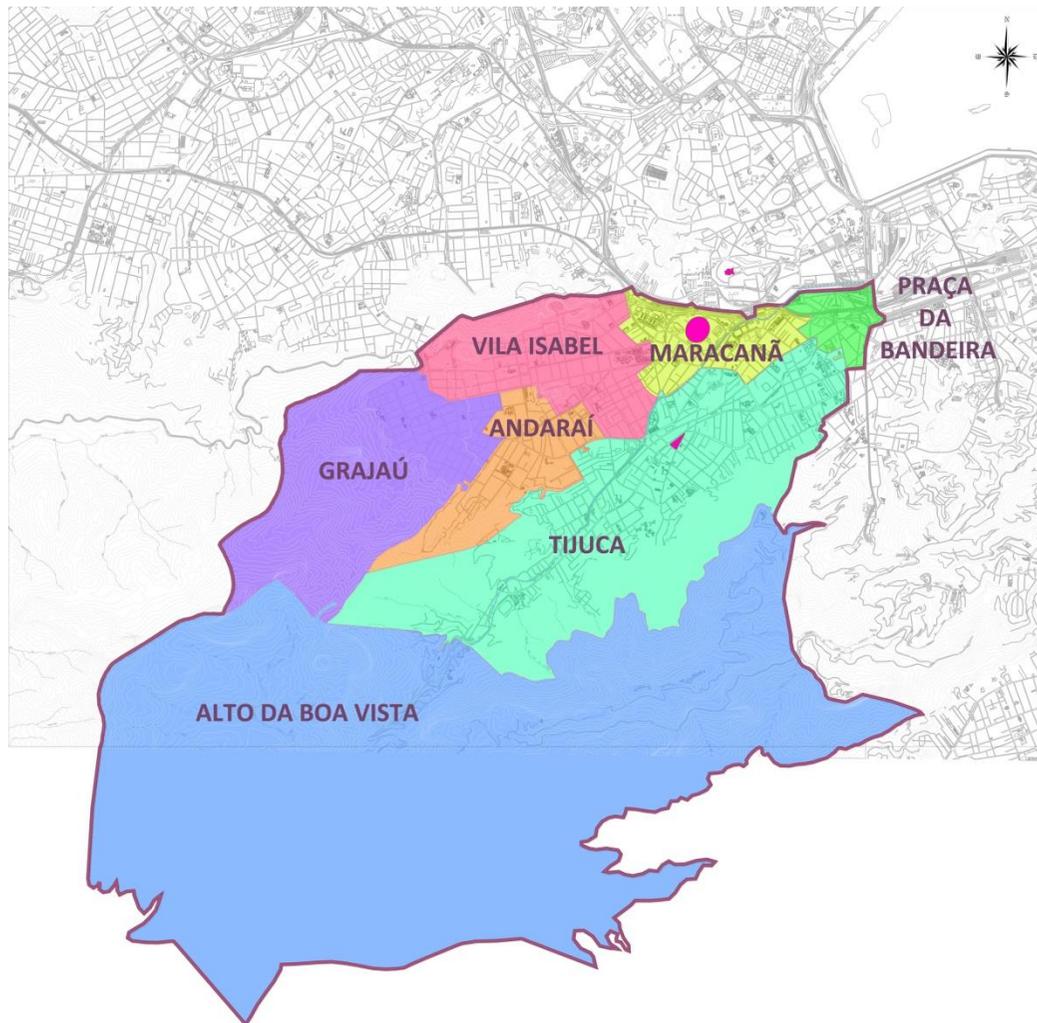


Figura 4.8 - Cartografia Atual com base na cadastral de 2000

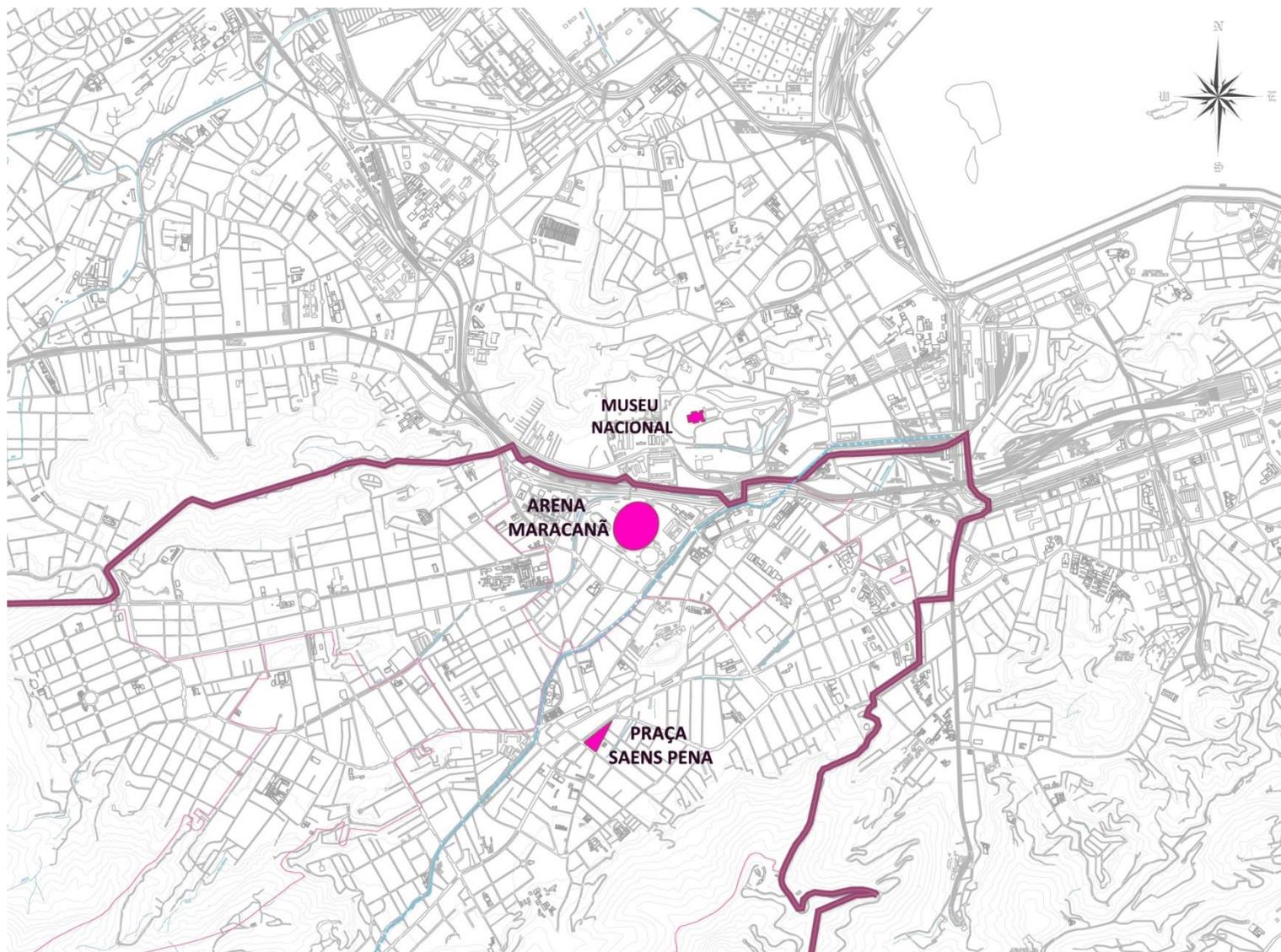


Figura 4.9 - Aproximação da Cartografia atual. Em destaque, Praça Saens Peña, Arena Maracanã e Museu Nacional da Quinta da Boa Vista



Figura 4.10 - Mapa de 1850, detalhe

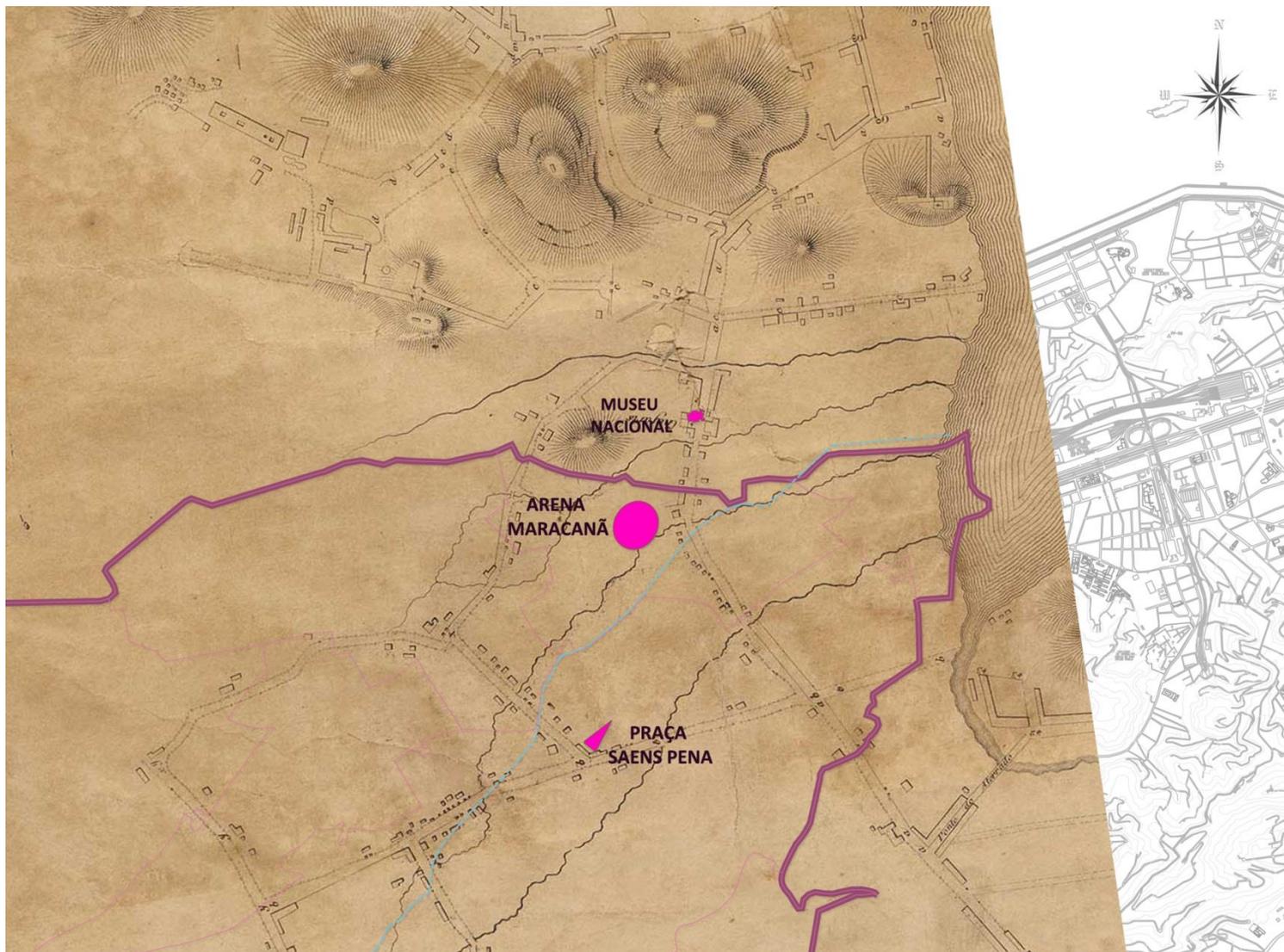


Figura 4.11 – Sobreposição no mapa de 1850



Figura 4.12 - Mapa de 1875, detalhe

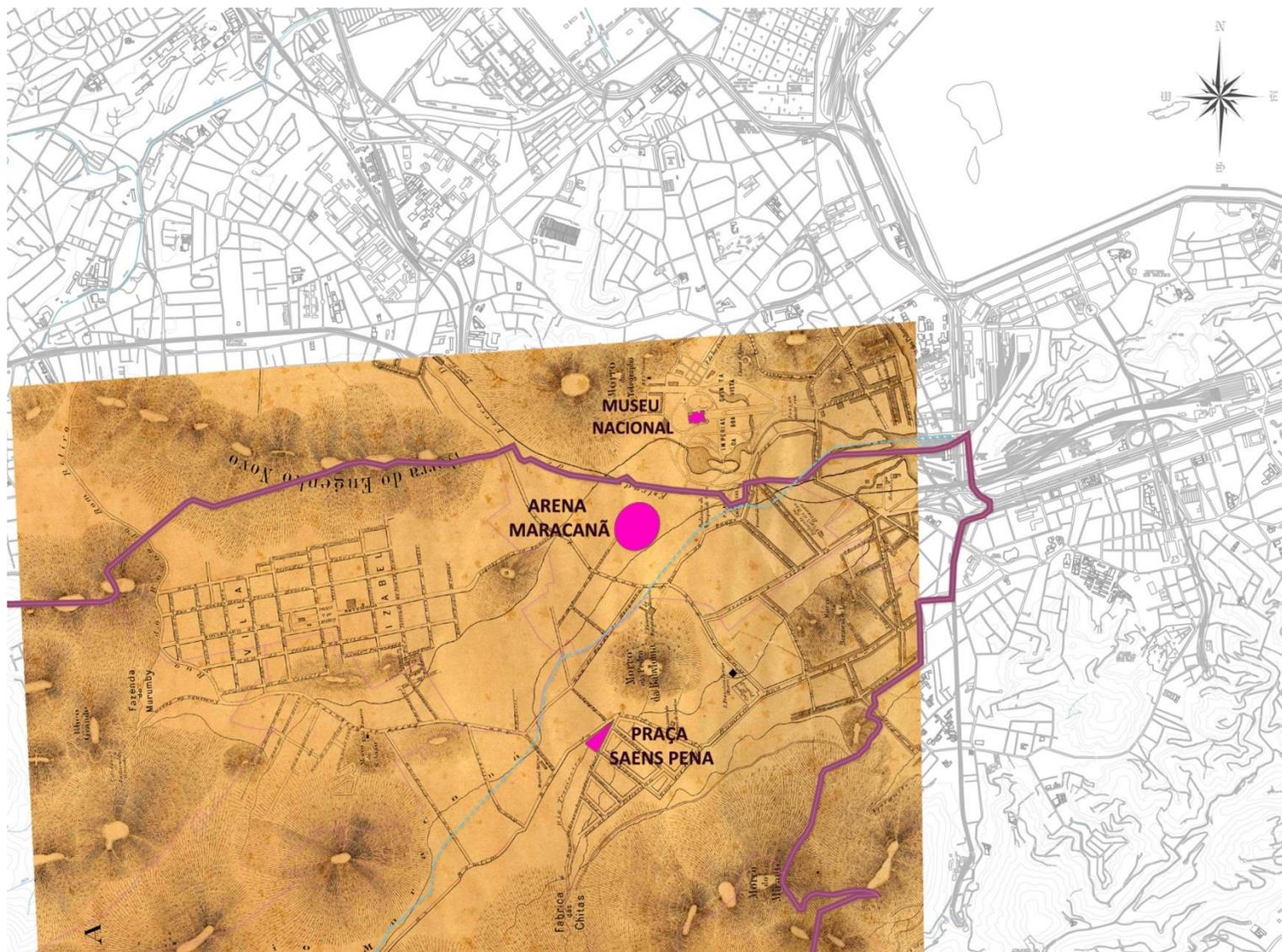


Figura 4.13 - Sobreposição no mapa de 1875



Figura 4.14 - Mapa de 1885, detalhe

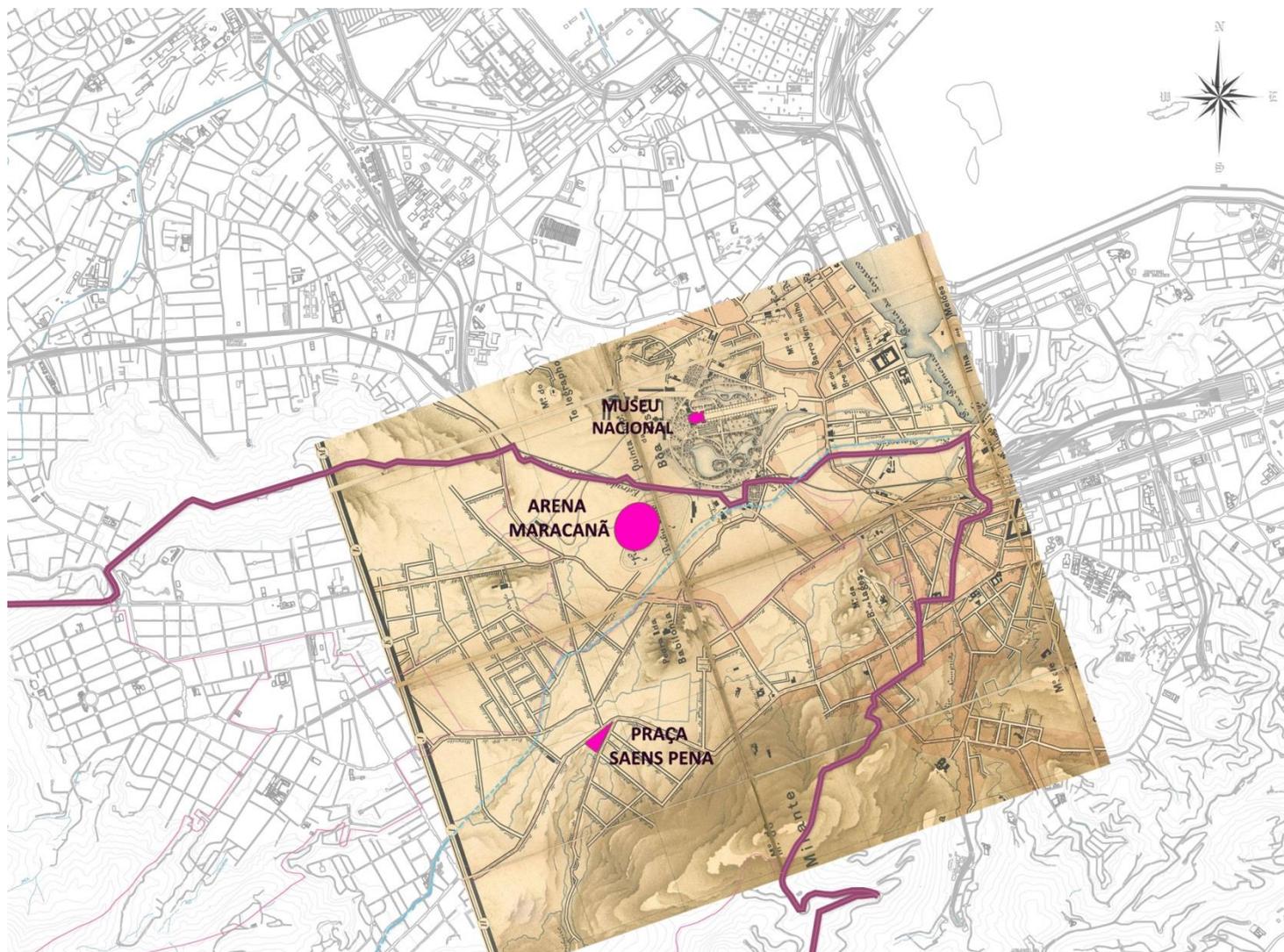


Figura 4.15 – Sobreposição no mapa de 1885

## Dinâmica Urbana

Com um Ministro do Império dedicado e um Imperador obstinado em tornar o país alinhado com as transformações nas cidade européias, as transformações na Tijuca promovidas pelo Império permitiram um crescimento qualitativo, impulsionado pelos interesses do alto escalão imperial residente na Tijuca.

Pode-se ressaltar também a proximidade ideológica compartilhada entre o Império e a aristocracia que ocupava a região. Ambas de cunho progressista, entendiam que o desenvolvimento da Grande Tijuca e da cidade como um todo deveria estar alinhado às inovações tecnológicas que transformaram as cidades européias do século XIX.

O Rio de Janeiro, após anos de ocupação e crescimento irregulares enfrenta problemas sanitários diversos. Em 1850 uma grande epidemia de febre amarela ataca a cidade e leva a classe ligada à nobreza Imperial a buscar locais mais salubres para fixar residência.

Chega à Tijuca então uma aristocracia que não quer estar tão próxima dos ares insalubres do Centro e seu porto ( que já ganhara fama internacional, sendo conhecida como “cidade da morte”).

Junto à aristocracia, começam a ocupar as terras da Tijuca grande quantidade de estrangeiros pelo fato de se aclimatarem de melhor forma aos “ares mais frescos” do vale da Serra do Andarahy.

A sociabilidade burguesa constituída por estes grupos era permeada por saraus e declamação de poemas. Num ambiente tropical e úmido, as elites locais comportavam-se como estrangeiros desterrados, numa relação contraditória com a realidade climática imposta pela própria natureza.

A busca pela modernização desejada pela aristocracia sediada na região implicava não só em inovar o Centro Histórico mas também alterar as dinâmicas dos arrabaldes rurais, transformando-os na extensão natural da cidade já constituída.

As chácaras abundantes na região começam a sofrer a transformação incentivada pela valorização do território e pela demanda crescente por terrenos na região.

Zeferino José da Silva, tem dois negros para vender Setrados, res e de todo o serviço de massa, huma negra lavadeira, e cozinheira e de todo o serviço de caza, e de rossa: quem quizer dirija-se ao largo do Rocio do Catete. N. B. tambem se alugão por mezes os ditos escravos

Vendem-se as bemeiteorias de huma grande chacara, sita a diante da Igreja do Engenho Velho, com boa caza de vivenda, sanzalla para pretos, bastante capim plantado, muito arvoredado de espinho, e outras de diversas fructas, terreno por cultivar, cortada toda ella com hum bellissimo rio de excellente agoa; com duas carroças e quatro bestas: quem a pertender dirija-se á rua do Cayno na caza N.º 46, indo para sima á esquerda que la se dirá quem he seu dono.

Na rua do Fogo N.º 9, ha para vender hum moinho de mão ou de bestas, proprio para moer todo o grão.

Figura 4.16 - Diário do Rio de Janeiro - 1828 a 1858 - Venda de Chácara

Além da negociação direta dos terrenos, os investidores ou proprietários de lotes maiores realizavam também leilões mantendo às vezes lotes com o casario original da propriedade e desmembrando os demais em parcelas distintas.

Como pode-se prever, esse tipo de parcelamento vai produzir um sucessivo crescimento heterogêneo da malha urbana, uma vez que o loteamento é realizado numa abrangência muito individualizada, não fazendo parte de uma via arterial ou loteamentos adjacentes.

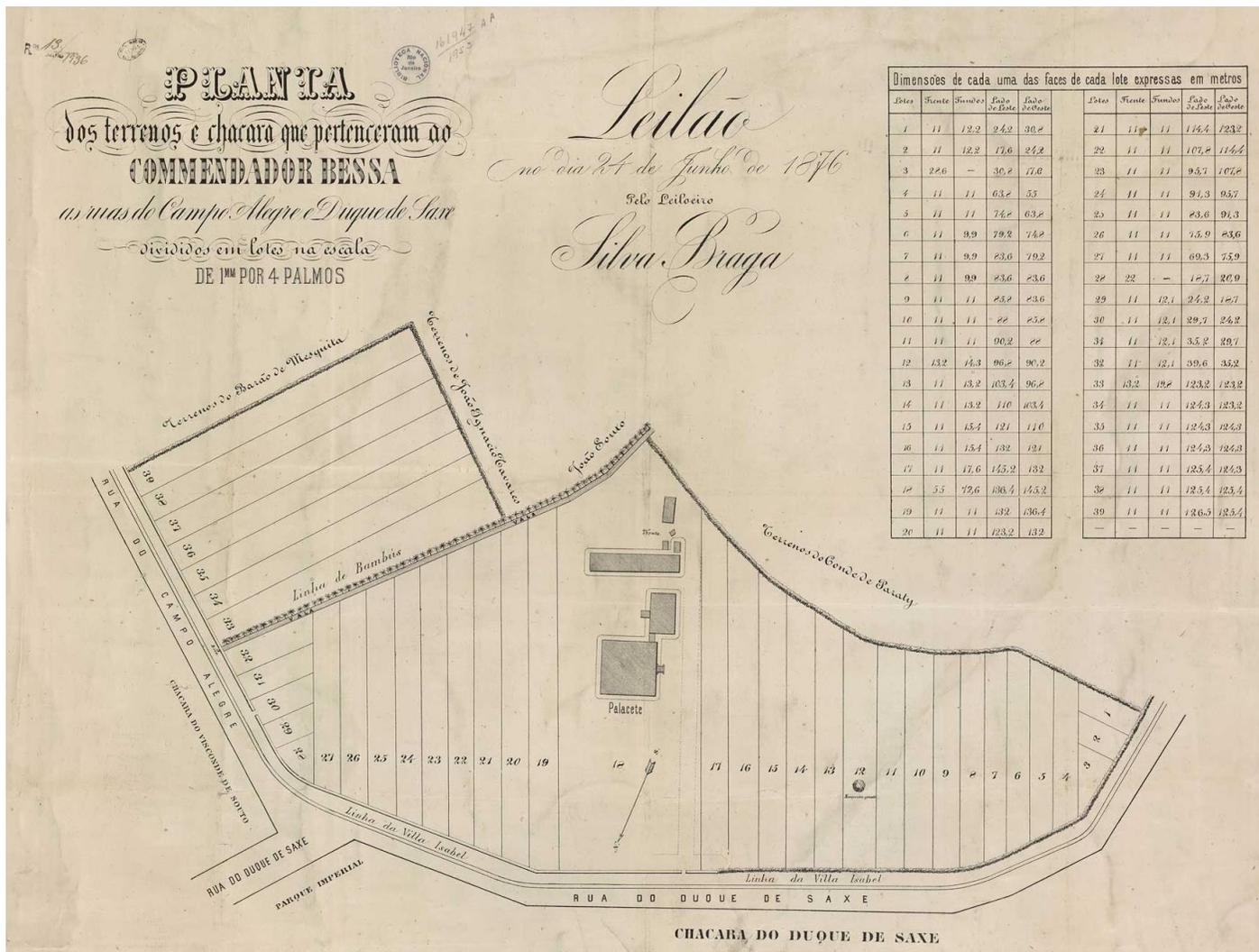


Figura 4.17 - Leilão 1867 - Planta dos terrenos e Chácara que pertenceram ao Comendador Bessa

## **A Comissão de Melhoramentos**

Para nortear a grande quantidade de transformações urbanas dessa época e para assegurar que elas seguissem na direção desejada pelo Império, surge as primeiras formas de regulação do crescimento urbano e da construção.

Para isso, no dia 27 de maio de 1874, é iniciada a Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, constituída pelos engenheiros Jerônimo Rodrigues de Moraes Jardim, Marcelino Ramos da Silva e Francisco Pereira Passos (futuro prefeito da cidade que na Comissão fiscalizada as obras do Império).

A Comissão de Melhoramentos apresentou em 12 de janeiro de 1875, o seu plano de melhorias e a região da Grande Tijuca (então Engenho Velho) estava contemplada.

A planta geral abrangia, além da região central, os novos bairros do Catete e de Botafogo e também os bairros do Engenho Velho, Andaraí, São Cristóvão. A primeira parte era referente ao vetor norte de expansão da cidade, indo até a raiz da serra do Andaraí.

A Comissão, influenciada pelo traçado urbano de cidades européias na época, projetou avenidas, ruas, praças e também melhorias como a correção de caminhos e realização de aterros.

O alto custo financeiro e político impedia uma imediata aplicação das medidas demolidoras, sugeridas pela experiência européia contemporânea, na área de maior densidade habitacional como o Centro Histórico. Porém nos novos arruamentos abertos nos bairros novos, como a Tijuca por exemplo, as ruas eram projetadas visando a ampliação futura de suas demandas.

Para a comissão responsável pela elaboração dos melhoramentos à época do Império, essa passagem é esclarecedora:

“Um dos maiores defeitos que se notam na parte antiga da cidade é a estreiteza e a grande sinuosidade de suas ruas do que resultam não só dificuldades à circulação dos veículos e das pessoas a pé, mas ainda impedimento sensível à renovação do ar viciado por tantas causas no interior das habitações. No traçado das ruas dos novos bairros, a comissão teve muito em vista evitar esse inconveniente, dando às que projetou, e que devem servir de

base às subdivisões de quarteirões, larguras muito acima do comum no Rio de Janeiro” .

Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 1875, Códice 80-5-11, p. 6.  
Apud Jaime Benchimol, op. cit., p.142.

No segundo trecho do relatório, a Comissão de Melhoramentos definia as regras estéticas referentes à construção de edifícios na cidade. Os projetistas acreditavam que a arquitetura deveria comunicar a função que abrigava, comunicando a finalidade da edificação com seus próprios elementos arquitetônicos.

Outro problema era que a construção na época estava nas mãos dos “homens práticos, sem instrução profissional”. Considerados em boa parte responsáveis pela falta de critério do espaço construído, os engenheiros e arquitetos buscaram restringir a atuação dos mestres-de-obras.

A Comissão proporia, nesta direção, o estabelecimento de um engenheiro ou arquiteto, nomeado como fiscal dos planos de construção e obras das casas particulares, para cada distrito da cidade. Isso permitiu o registro técnico das construções liberadas

para a execução na região da Tijuca, representando o primeiro material técnico registrado no tema do espaço construído.

Jaime Benchimol chamou a atenção para o fato de que a institucionalização dessas normas “técnicas” legitimaria a presença da indústria da construção a serviço das classes que necessitavam de tais serviços.

O plano apresentado pela Comissão ia de encontro ao processo que caracterizou o projeto civilizatório do Império.

As aspirações formais do Império, em busca da superação do passado colonial, encontravam na Tijuca um espaço propício para acontecerem.

A aristocracia alinhava sua maneira de construir com os preceitos divulgados pelo Império. Sobre a mudança do processo de construção e a conseqüente substituição dos mestres de obra pelos engenheiros e arquitetos, o trecho a seguir traz bastante clareza:

“Alheios às mais simples noções de estética e até muitas vezes aos mais insignificantes preceitos de arquitetura, esmeram-se os nossos mestres-de-obras em sobrecarregar as fachadas dos

prédios com molduras e cimalthas sem sujeição, já não diremos, às regras da arte em que tanto primaram a Grécia e a antiga Roma, e que ainda hoje merecem tanto cuidado nos países mais cultos, mas às leis mais simples da conveniência e da harmonia; intercalam ornamentos sem gosto, nem justeza nas proporções; distribuem irregularmente as aberturas dos edifícios, empregando nelas pesadas e dispendiosas ombreiras e vigas de cantaria mal lavrada, que às vezes são mais tarde pintadas ou caiadas; decoram as vidraças com vidros de cores variadas e mal combinadas, cujos efeitos são, além de prejudiciais, desagradáveis à vista; forram freqüentemente as paredes exteriores com azulejos que absorvem o calor solar e aquecem horrivelmente o interior das casas; fazem, enfim, como essas, muitas despesas inúteis, que, além de darem às nossas ruas uma aparência sem arte e sem gosto, imprópria sem dúvida de nossa civilização, tornam-se ainda nocivas ao conforto no interior do lar. “

Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 1875, Códice 80-5-11, p. 7-8.  
Apud Jaime Benchimol. Op. cit., p. 146.

Para Abreu (2013), o período que vai de 1870 a 1902 é considerada a primeira fase da expansão acelerada da malha urbana do Rio, o

que indica que os problemas vividos na cidade também aumentam de proporção.

Na Tijuca a malha urbana tem franca expansão e ao final do Império já apresenta núcleos urbanos consolidados.

Os bondes provocam uma onda de crescimento habitacional no bairro, levando a ocupação acelerada da então freguesia do Engenho Velho.

#### 4.2.1 A Era das Fábricas



FABRICA DAS CHITAS (Hospital Evangelico)

“A industrialização caracteriza a sociedade moderna” (LEFEBVRE, 2001, p. 03)

A Abertura dos Portos às Nações Amigas e os decretos que permitiam a constituição de indústrias em solo nacional iniciaram um processo de industrialização do qual a Tijuca participou.

As fábricas, ocuparam os grandes loteamentos deixados pelas chácaras e no intervalo de poucas décadas a Tijuca dos proprietários de terra se tornou a Tijuca dos donos do capital Industrial.

Em 1820, surgiu no Andaraí Pequeno a Fábrica das Chitas, a qual estampava tecidos de algodão vindos da Índia. (OLIVEIRA, 2004, p. 73)

As indústrias sediadas por toda a Tijuca produziam os mais diversos artefatos e produtos e aproveitavam a proximidade de escoamento para o porto e a mão-de-obra abundante na época para prosperar.

Além da Fábrica de Tecidos Confiança, as mais antigas fábricas do bairro seriam, segundo novamente Aragão (1997): de Sabão Santelmo, Fábrica de Barcos, Fábrica de Vidro Scaronne, Fábrica

de Uniformes Militares Moraes Alves, Fábrica de Móveis Walter Soares, Fábrica de Cerveja Portugal, Indústria de Bebidas Amazônia S.A., Fábrica de Penas de Aço e Fábrica de Borracha – localizada na rua Teodoro da Silva. Deve-se registrar, entretanto, uma controvérsia. Para outros autores, várias dessas fábricas estariam situadas no bairro do Andaraí, que também sediou a primeira favela da região. (SANTOS, 2003, p. 59)

A industrialização da região gerou também a vinda de uma nova classe de trabalhadores que se alojaram em seu entorno. Começam a surgir então os primeiros núcleos urbanizados ao redor das fábricas e apareciam nessa época também as vilas operárias onde residiam os trabalhadores.

"O Andaraí, surgiu e se desenvolveu, em meados do século XIX, concentrando fábricas, vilas operárias e favelas. (...) (SANTOS, 2003, p. 39)

"Entretanto, esse bairro elegante também abrigava fábricas e vilas operárias. Data de 1885 a fundação de um de seus maiores empreendimentos, a Fábrica de Tecidos Confiança, que funcionou por 85 anos e, hoje, é parte integrante da memória de Vila Isabel,

lembrada por seus poetas e compositores, especialmente na famosa música de Noel Rosa, “Os três apitos” (SANTOS, 2003, p. 59)

Com o desenvolvimento local de sua economia e avanço da industrialização, a partir de 1870 a Tijuca tem sua urbanização já desenvolvida, com ruas surgidas do parcelamento de terras iniciados há mais de 100 atrás. As ruas, que antes eram os antigos caminhos de terra que ligavam uma chácara à outra, começam a sofrer uma nova dinâmica do parcelamento do solo e observam também ao escoamento da produção fabril em direção ao porto.

São abertas novas ruas para facilitar a venda de loteamentos e as chácaras vão dando lugar a uma série de quadras irregulares ou são oportunamente ocupadas pelas fábricas.

“Desde o final do século XIX, várias fábricas foram se instalando no Andaraí, atraídas pela quantidade e qualidade de água na região, pelo sistema regular de transporte e pelo preço relativamente mais baixo dos terrenos. Podemos citar, por exemplo, várias olarias, três grandes fábricas de tecidos (América Fabril, Fábrica Confiança e Cruzeiro) e muitas outras, de porte variado, como Vidros Escarroni, Lanifício Ideal, Indústrias

Reunidas Alba (de material sanitário), Fábrica de Projetis de Artilharia, Hanseática, Botões Hashya, Orlando Rangel, Capivarol, Merck, Knoll, Hidroesb.” (FILHO, 1995; LEITE, 2001 a)

A partir da década de 1930, com o Plano Agache e com decretos que proíbem sua permanência, as indústrias deixam a Tijuca e transformam os usos das edificações que mantinham seu funcionamento.

ros residenciaes e commerciaes livrando-os da vizinhança incommoda das usinas que desprendem muitas vezes máus cheiros e emanações toxicas, ou livrando-as simplesmente do barulho.

A situação actual do Rio de Janeiro encontra-se, sob estes diferentes pontos de vista, entre as menos invejáveis. A maior parte das fabricas estão dispersas na agglomeração, algumas em plena cidade, como na Tijuca por exemplo, outras nas margens do Maracanã ou da Cachoeira Grande e outras ainda, perto do Jardim Botânico ou na Gavea e até no proprio centro commercial, complicando e sobrecarregando o trafego onde já é naturalmente difficil, desvalorizando certos bairros residenciaes cujo sitio seria dos mais encantadores e onde os operarios não podem se alojar em virtude do preço elevado dos terrenos, e emfim, contaminando os pequenos rios da cidade com as aguas residuaes.

A implantação do bairro industrial do Rio de Janeiro na *Baixada Fluminense*, permite precisamente satisfazer á maior parte das exigencias indispensaveis : o bairro industrial se encontrará na proximidade do centro commercial ao mesmo tempos que estará isolado pela disposição topographica do logar e realizará a junção indispensavel entre as vias de transportes terrestres e maritimos ; além de que, a sua superficie é sufficientemente vasta para alojar numerosas usinas e o preço do terreno bastante módico

**Figura 4.18 - AGACHE, 1930 - Expulsão das indústrias para regiões mais afastadas**

#### 4.2.2 A Era dos Hotéis

À medida que a era das chácaras ia se transformando com características cada vez mais urbanas, sugiam também uma proliferação de hotéis para atender aos estrangeiros que visitavam a região, e preferiam ficar na Tijuca do que permanecer no Centro insalubre.´

Há que se entender também que as casas de campo e regiões de veraneio usadas hoje para lazer, fora dos limites da cidade, não existia na época, sendo comum as famílias de outros bairros cariocas irem à passeios, piqueniques e até mesmo passarem férias na região mais montanhosa.

Inaugura-se então uma série de hotéis para atender à essas demandas específicas. Na Rua Andaraí Pequeno, foi inaugurado o Hotel das Famílias em 1874 e dois anos depois, abriram o Hotel Agostinho na Conde de Bonfim, 101, e o Hotel Tijuca do Amorim na Rua Santa Carolina, 3. Somando-se à onda de inaugurações, na Rua Conde de Bonfim 123 surge o Villa Moreau no ano de 1877.

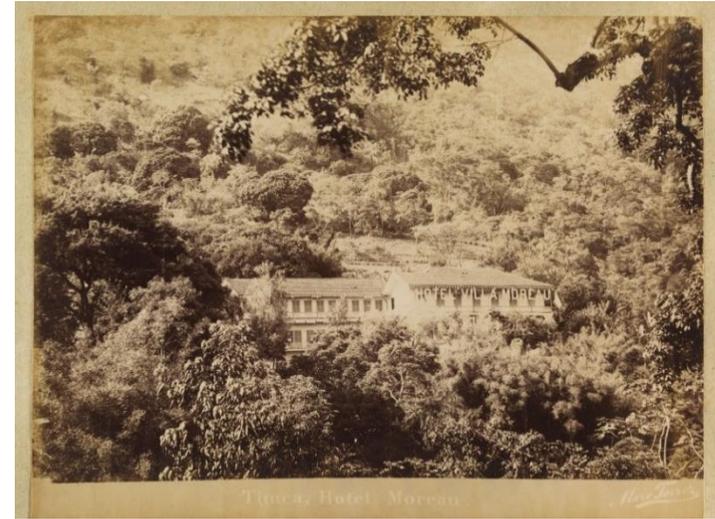


Figura 4.19 - FERREZ, Marc - Hotel Villa Moreau



Figura 4.20 - FERREZ, Marc - Banho do Hotel Villa Moreau

O Hotel Tijuca, inaugurado no número 175 da Rua Conde de Bonfim no ano de 1894 era o antigo solar da chácara do Visconde do Andaraí, o Militao-Militao Máximo de Sousa.

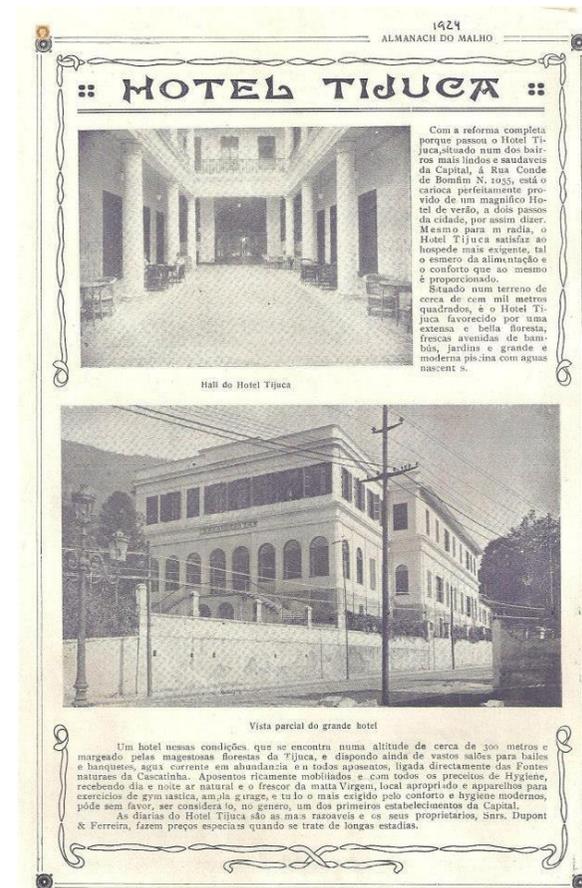


Figura 4.21 - Almanach do Malho, 1924 - Reportagem sobre a Reforma do Hotel Tijuca

Em 1904 mais um hotel é inaugurado em uma antiga residencia de veraneio, neste caso, o Hotel White.



Figura 4.22 - Ballá, Jules, após 1822 - Vista tirada do Hotel Whyte. Tijuca.

### 4.2.3 A Era das Instituições

O território da Grande Tijuca também era um espaço de disputa ideológica e demarcação do território para representações de força e poder.

Podemos destacar o surgimento de diversas instituições na construção do espaço coletivo e do imaginário da região.

As instituições religiosas, militares e educacionais formam a base do esforço do poder vigente em divulgar seus ideais e filosofias.

Alguns fatores sócio-políticos também contribuíram para a evolução da forma urbana e a mudança de usos da região: o fim da escravidão, o declínio da atividade cafeeira já levada para o Vale do Paraíba, o surgimento de inúmeras indústrias no solo tijucano e um grande afluxo de imigrantes estrangeiros levam também a um crescimento populacional acelerado.

O Império chega ao final com uma Tijuca que já adentrou na era Industrial. Com diversas fábricas, a região começa a ser ocupada por uma classe trabalhadora que serve às indústrias em

crescimento. Vilas operárias são construídas e começam a dividir espaço com os Solares, que por sua vez, começam a ceder espaço à novas tipologias.

Seu tecido urbano começa a se expandir por todos os bairros que atualmente constituem a região da Grande Tijuca.

À República caberia continuar o projeto de modernização da região com as especificidades próprias de uma região em rápida transformação.

.

### 4.3 República Tijuca

O Rio de Janeiro, como cenário do novo regime, torna-se objeto de atenção das preocupações progressistas da época Republicana. Movida pela ideologia do progresso, a virada do século será marcada pela idéia de modernização urbana - que caracterizará todo o século XX.

O tecido urbano cresceu de maneira pomposa mas desordenada no período Imperial e os loteamentos, da maneira como foram realizados, tornam-se um problema para a circulação e para a contiguidade espacial da região que continua a crescer.

Com a chegada da República, os administradores, Inspirados pelos novos modelos burgueses vigentes, tentam deixar no passado os aspectos coloniais que o Império não conseguiu eliminar.

Através da valorização da técnica e baseado no poder da máquina e da Indústria uma série de novas premissas passam a nortear o crescimento da região.

A Tijuca, considerada no início do século XX uma região abastada da cidade, está incluída nos planos de modernização da República. Fato que pode ser comprovado através de sua inclusão nos diversos projetos de remodelação urbana estruturados para a então Capital Federal.





Figura 4.24 - Mapa de 1928, detalhe

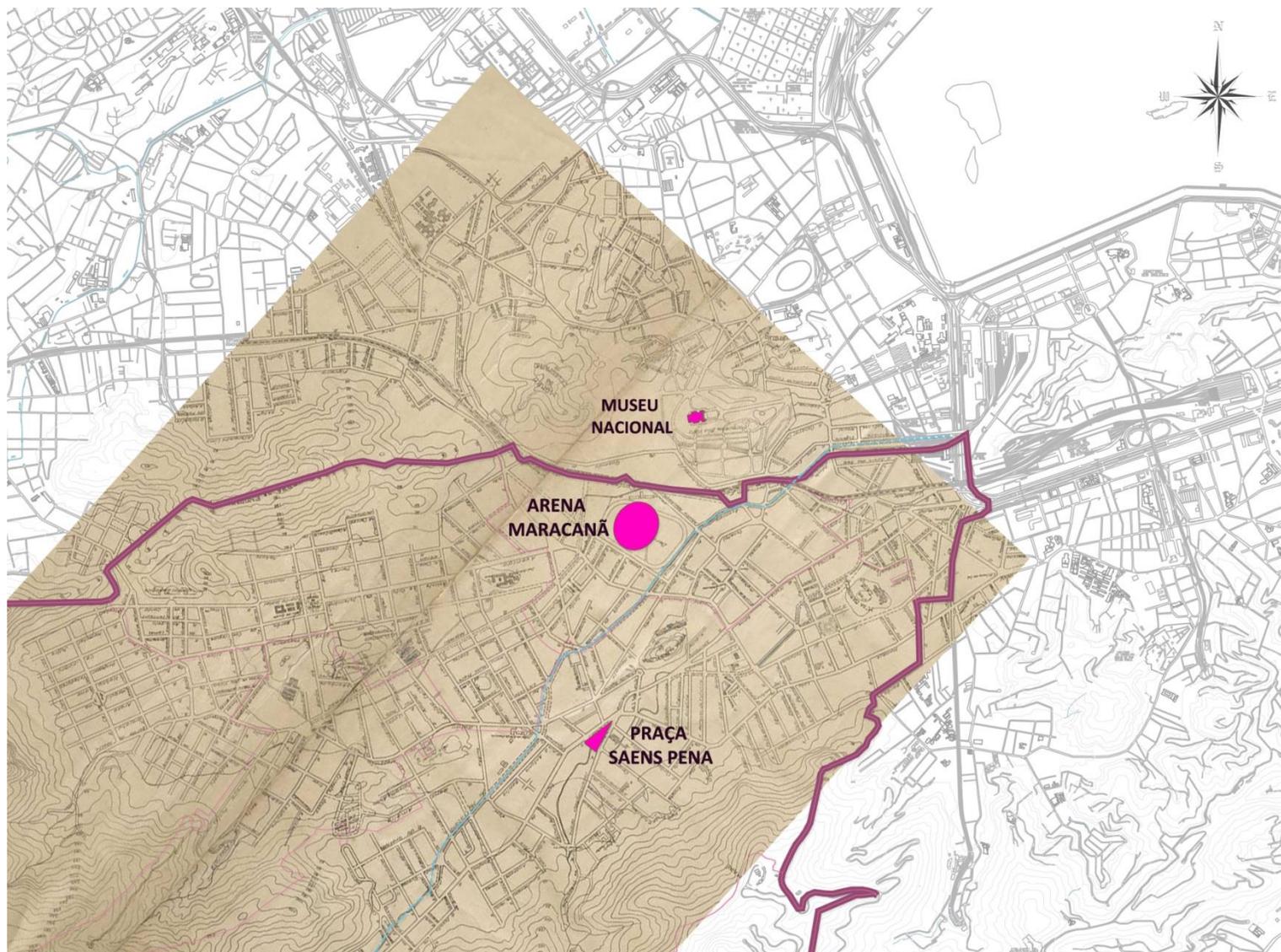


Figura 4.25 – Sobreposição do Mapa de 1928



Figura 4.26 - Mapa de 1930, detalhe

### 4.3.1 A Era dos Desportos e dos Clubes

Na segunda metade do século XIX e até as primeiras décadas do século 20, as corridas de cavalo eram os mais importantes e movimentados espetáculos esportivos do Rio de Janeiro, quando a cidade chegou a contar com quatro grandes prados.

Em 1885 surge a entidade de Turfe que atualmente ocupa a região do Maracanã, conhecida como Derby Club.



Figura 4.27 - Revista Ilustrada, 1911 - Derby Club

O Derby Club situava-se ao lado da Quinta da Boa Vista, exatamente onde hoje se encontra o Estádio do Maracanã. Mais acima, ao lado do Derby Club estava o Prado do Turf Club e um pouco mais à direita o Prado do Fluminense Jockey Club.

A configuração espacial das grandes propriedades de terra permitiu então o grande espaço disponível no qual surgiram as pistas de corrida, que serviam à um público que começava a constituir uma nova maneira de sociabilizar, sendo o lazer, uma de suas principais formas.

Começam a surgir também os clubes, outra forma tipicamente burguesa de associação. Em 1911, a sede da Campos Salles do América Football Club era inaugurada e em 1915 a primeira sede do Tijuca Tennis Clube era criada na Rua Uruguai 391, antiga residência do Coronel Joaquim Ferreira da Cunha Barbosa.

Com a expansão da cidade as associações de turfe unem esforços e reúnem-se em uma nova sede na Gávea, permitindo às suas áreas localizadas na região da Tijuca ocupações de grandes equipamentos urbanos.

A partir da região antes ocupada pelo Derby Club constrói-se para a Copa do Mundo de 1950, o então Estádio Municipal.

O Maracanã exemplifica claramente a teoria de que só grandes parcelamentos de solo podem dar origem a outros grandes espaços sem maiores traumas urbanos.

O Estádio foi construído no antigo páreo que ainda foi ocupado pelo atual prédio da UERJ.



Figura 4.28 – Ermakoff, Pista de corridas do Derby Club



Figura 4.29 - Estádio Municipal em obras [1949]



Figura 4.30 - Estádio do Maracanã, inauguração



**Figura 4.31 - Obras de adequação para a Copa do mundo, 2012**



**Figura 4.32 - Arena Maracanã, 2014**

O Maracanã representa um importante fato urbano não apenas para a região da Tijuca. Tem o poder de ser a principal centralidade carioca para grandes eventos, comunicando-se com diversos bairros próximos ao Centro, conectando-se através de vias expressas e articulado com o sistema de transportes da cidade.

Em 2014 passa por sua segunda grande obra para adaptar-se às exigências de sediar a Copa de 2014.

### 4.3.2 A Era dos Cinemas

No início do século XX, nota-se o fenômeno da multiplicação de salas de cinema na Tijuca, principalmente no entorno imediato da Praça Saens Pena.

Em oposição às áreas restritas de sociabilidade representadas pelos clubes, o apogeu das salas de cinema representa a transição da sociabilidade na região para seu espaço público. Com os cinemas e a ocupação da praça ao longo da qual eles se desenvolviam e proliferavam, misturavam-se aristocracia e a classe média num novo espaço que permitia a troca e a multiplicidade.

Neste primórdio das salas de cinema, era comum que tivessem um curto tempo de vida. Muitas duraram apenas meses, fechando logo após a inauguração. Fonte: Ensaio "Cinema de rua e construções de memórias no espaço urbano da Praça Saens Peña", Talitha Gomes Ferraz (pag. 3).

O primeiro cinema da área surgiu em 1907, como o nome de Pathé Cinematográfico. Funcionou até 1909, na Rua Haddock Lobo, número 27. Também em 1907, nesta mesma rua, foi inaugurado o Pavilhão Progresso, que exibiu filmes por apenas quatro meses. (FERRAZ, 2010)



Figura 4.33 - Entorno do Café Palheta



Figura 4.34 - O Globo, 1989 - Cinema Carioca e Cinema América – fim da era dos cinemas de rua na Praça Saens Peña

## A Reforma Urbana de Pereira Passos

Com o engenheiro Pereira Passos à frente da administração municipal, deram início a um violento processo de arrasamento do Rio colonial que os projetos frustrados do Império não conseguiu eliminar em sua totalidade.

A abertura de ruas e a construção de moradias transformaram completamente a paisagem da Tijuca, que no início do Século XX se consolidou como Bairro. Por volta de 1920, as Ruas Conde e Bonfim e Haddock Lobo foram ocupadas por mansões e palacetes de grandes personalidades da República e nesta época a Tijuca apresentava o maior número de escolas do Distrito Federal, que se destacavam não apenas pelo número mas também pela qualidade, tinha também bons clubes e comércio razoável.

A Reforma Urbana de Pereira Passos, no início do século XX, também influenciou a renovação urbana da Região da Tijuca. No período inúmeras praças foram criadas e grandes avenidas abertas, influenciando a forma urbana de maneira definitiva.

O processo de “modernização”, à exemplo do que era realizado no Centro com a abertura da Avenida presidente Vargas, contou com inúmeras demolições decorrentes do processo de abertura de “vias rápidas”.



Figura 4.35 - Malta, 1922 - Demolições para a abertura da Av. Maracanã

A Praça Saens Peña é inaugurada em 1911 no antigo Largo da Fábrica e reflete uma Tijuca aristocrática, alinhada com os ideais progressistas aspirados

Nesse período é projetada a Avenida Maracanã, que atravessa a Tijuca às margens do Rio de mesmo nome há pouco canalizado.

O antigo Largo da Boa Vista (Também chamada de “pracinha do Alto” ou “praça do Alto da Boa Vista”), hoje Praça Afonso Viseu, foi construído na administração do prefeito Pereira Passos, em 11 de outubro de 1903 em referência ao gaúcho Afonso Viseu, grande comerciante de tecidos na cidade.(Fonte: Marcello Ferreira)

### **O Plano Agache e a década de 30**

A década de 30 marca um período de alterações urbanas importantes na região da Grande Tijuca. A partir deste período são implementados projetos que datam da gestão de Pereira Passos e, após passarem por uma atualização, são executados .

Passados poucos anos a região já assume as características residenciais pretendidas pelo plano de zoneamento e permanece até hoje como área predominantemente residencial.

### **4.3.3 A Era da Verticalização**

O Processo de verticalização do bairro se inicia na década de 30 mas é potencializado por fatores urbanos específicos.

A abertura do túnel Rebouças e a inauguração de 3 estações do metrô no bairro faz com que a sua demanda residencial aumente de forma exponencial.

A classe média que já vinha ocupando o bairro bem servido de infraestrutura a partir das reformas urbanas que o deixaram mais próximos do Centro, agora encontram na Tijuca apartamentos generosos e com preços módicos.

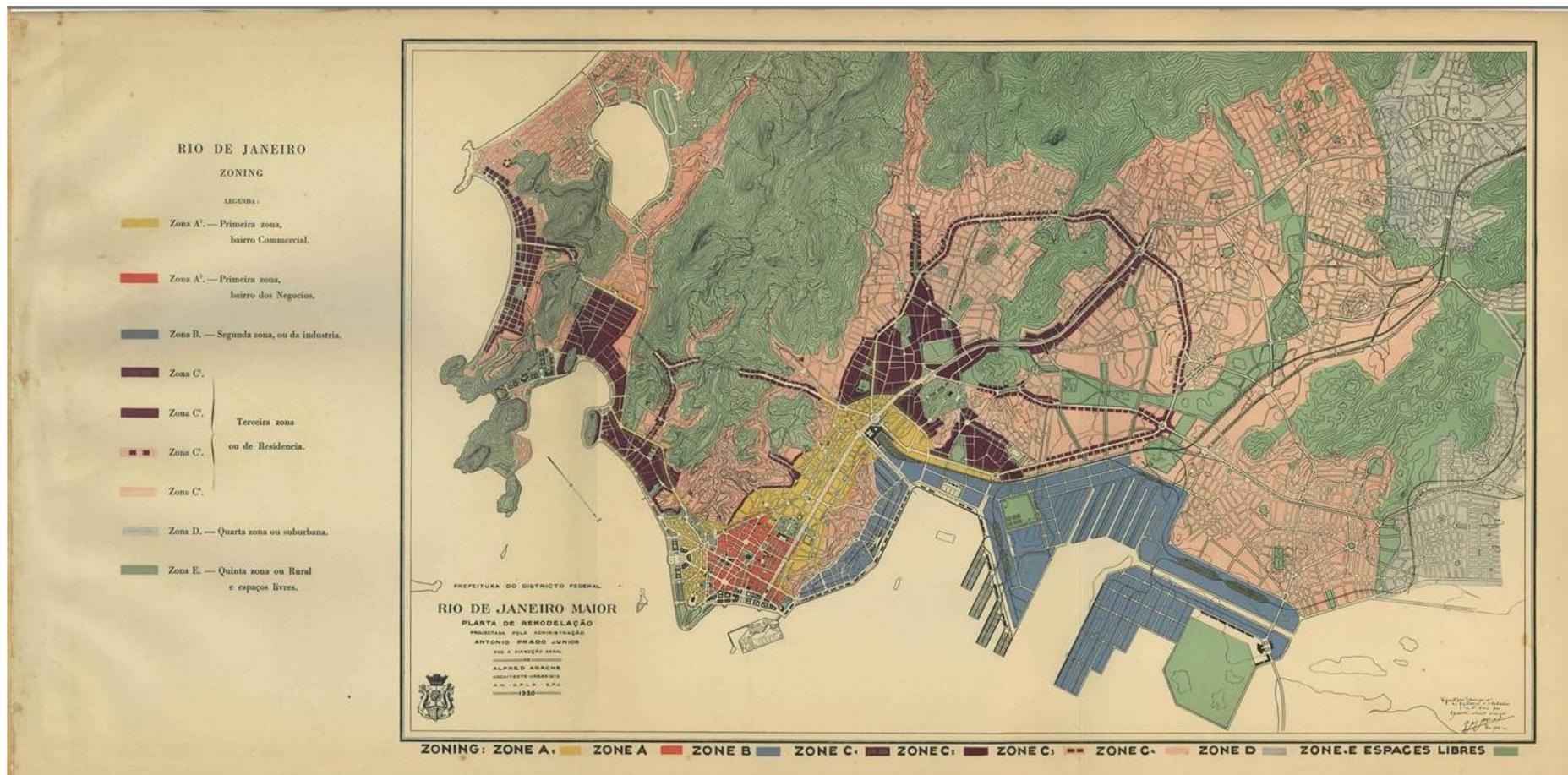


Figura 4.36 - Plano de Remodelação do Rio 1930 – Tijuca Área Residencial, setorizada de forma semelhante a bairros como Botafogo, Copacabana e Flamengo

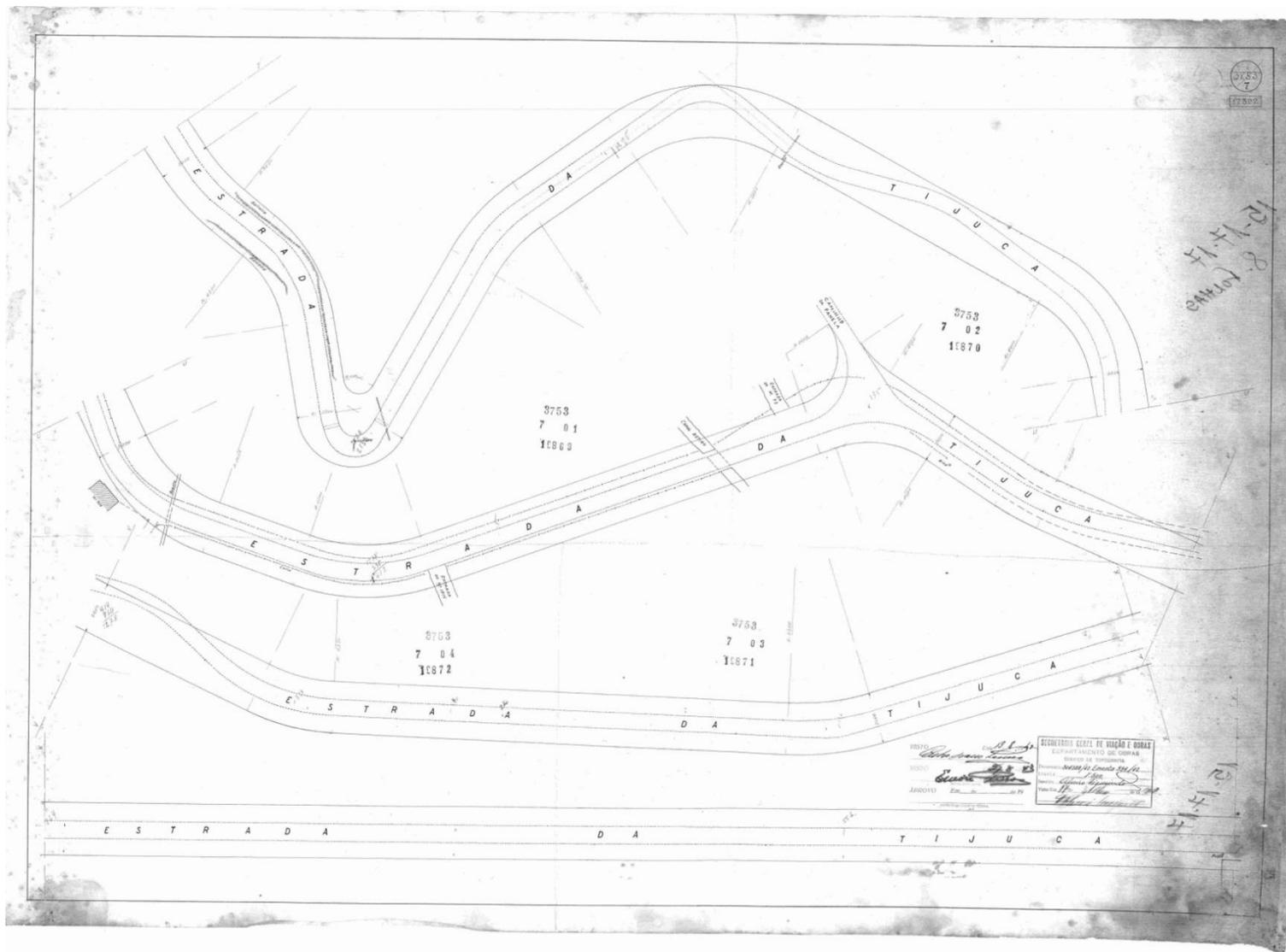


Figura 4.37 - Projeto da Avenida Edson Passos, 1937



Figura 4.38 - Zoneamento da Praça Saens Peña – 1967 – Processo de Verticalização do Bairro

A Tijuca das décadas de 70 e 80 apresenta inúmeros atrativos para a classe média sobretudo por encontrar-se conectada à Zona Sul pelo Túnel Rebouças e ao restante da malha urbana central através da rapidez do metrô.

No entanto, a partir dos anos 80 e 90, a Tijuca sofre um grande processo de desvalorização do seu território e por inúmeros fatores.

Novas regiões da cidade começam a surgir e oferecer possibilidades atraentes para seus novos ocupantes: é o caso da Barra da Tijuca que recebe um grande número de ex moradores do bairros que compõe a Grande Tijuca.

Esses novos vetores de expansão imobiliária oferecem um estilo de vida à beira mar e a sensação de segurança que a Tijuca havia perdido em decorrência de anos de descaso das políticas públicas nas áreas de segurança e de ocupação do solo.

**HA 20 ANOS!**

Quem dentre vós, não se lembra daquela epocha...  
Quasi todos teem perdido oportunidades  
Mas... os bem succedidos entre vós são aquelles que aprenderam pela experiencia.

Ha 20 annos, dois homens a cavallo subiram a ladeira do LIEME e do alto do morro contemplaram o aquillo que é hoje COPACABANA.  
Que arcaico deserto! Areia, matto raso, algumas cabanas esparsas e o mar batendo na praia...  
O Snr. L. Silva Pinto disse para o seu compenheiro, que era um seu neto: *Que miseria! Queriam me impingir isso tudo por 60.000\$000!*  
O Snr. L. Silva Pinto já morreu, mas antes de morrer teve muito tempo para se arrepender da quella falta de visão!

**Terreno á Beira Mar foi sempre o que mais valeu...  
... e será sempre o que mais valerá!**

Mas... Os terrenos nesse genero não são inexgotaveis! Os terrenos da BARRA DA TIJUCA são os ultimos no Rio de Janeiro e estão sendo rapidamente adquiridos!

**Poder comprar por 3.000\$000 terrenos á Beira Mar, a 40 minutos do centro da cidade e a 15 minutos de Copacabana e Ipanema, constitue uma oportunidade unica para quem quer que seja!**  
Qualquer economia ou esforço são justificados com esta aquisição. Mas, **ter dinheiro parado**, em face disto, é um erro, ou ainda peor do que erro...

**É a melhor oportunidade, pratico e seguro de se adquirir terras á beira mar!**

A potencia progressiva da cidade é hoje muito maior do que ha vinte annos! Provam fatos os melhoramentos publicos que se succedem na BARRA DA TIJUCA, taes como: **estradas cimentadas, iluminação pública, restaurantes, etc.** Tudo neste ultimo anno!  
Assim, o que hoje vale 3.000\$000, amanhã poderá valer 6.000\$000 e depois quem saberá! Todos se lembram das **valorizações phantasticas do passado**, quando mais agora, em face do impulso de uma grande metropole que já attingiu **dois milhões** de almas a ferver na viragem do progresso!

**COMPAREM OS PREÇOS em todo o Districto Federal. NENHUM OUTRO negocio oferece vantagens semelhantes**

Lotés á BEIRA MAR por 3.000\$000, a 15 minutos de Copacabana e a 40 minutos do centro da cidade, collocam BARRA DA TIJUCA na vanguarda!

Um millionario americano, consultado sobre o meio de se fazer fortuna, respondeu: — Compre um terreno... guarde o título, esqueça-o e compre outro, depois mais outro e ainda mais...

**BARRA da TIJUCA** Terrenos á Beira Mar por 3.000\$000  
A 15 minutos de Copacabana e Ipanema — A 40 minutos do Centro da Cidade

Excellentes estradas — Restaurante  
de Profitaria — Paroquia — Zonas arborizadas — Iluminação Publica — Banhos de Mar — Passeio e saluberrimo — Porto do Golf Club

Passou os fins de semana na Barra da Tijuca e deparou de comprar remedios!  
CENTENAS DE LOTES VENDIDOS á melhor sociedade do Rio de Janeiro e a melhor do Estado do Rio de Janeiro, vendendo terrenos por 3.000\$000, fazendo a valorização para o comprador, por ser esse o seu negocio.  
A Companhia affiança-se da sua administração, vendendo terrenos por 3.000\$000, fazendo a valorização para o comprador, por ser esse o seu negocio.  
100% de prestamistas e 100% de compradores. Não faz máo negocio

**Companhia de Desenvolvimento Territorial**

Rua 1.ª de Março, 82 (próximo ao Banco) Telephone Norte 1219  
Representante no local aos DOMINGOS CONDUÇÃO GRATIS

M 4  
G 15

Vide verso

Figura 4.39 - Propagando promovendo o stilo de vida à beira mar



## 5 INTERRELAÇÕES

A partir da narrativa linear nas grandes áreas temáticas do estudo, identificou-se fatos urbanos que transcendiam a temática na qual estavam contidos e relacionavam-se com outras categorias, gerando novos fatos urbanos e até mesmo encadeando acontecimentos diversos, numa narrativa própria.

As chamadas Interrelações remetem então às descobertas realizadas pela Análise Urbana à medida que, através dela, foi possível encadear uma sequência de acontecimentos até se chegar à uma suposição específica, alimentada e embasada pelo trabalho de pesquisa realizado até então.

A partir daí, avança-se no processo de consolidar esse novo conhecimento produzido de maneira a articular os fatos urbanos à que pertencem e construir a narrativa que divulgue o conhecimento gerado pela pesquisa.

## 5.1 Uma floresta recriada através da arte



Figura 5.1 - Cepeda, Renan - Floresta da Tijuca

### *O “Não Parcelamento”*

Pode não parecer lógico que uma pesquisa que busca entender as transformações urbanas na Tijuca volte sua atenção para a Floresta localizada em sua parte mais alta e menos ocupada.

Por mais que o trabalho tenha pesquisado o arrasamento e o conseqüente replantio de sua vegetação, o que a Floresta poderia apresentar de revelador para uma análise urbana?

A Floresta da Tijuca representa exatamente o contraponto das transformações urbanas de toda a região pesquisada e ao longo de seu renascimento, o olhar artístico colaborou para revelar um fato urbano igualmente relevante para a pesquisa: o aspecto de preservação do meio natural através da presença artística.

Para entender essa relação, é importante entender como a arte chegou à região da Floresta:

Como já mostrou a pesquisa, a densa floresta que cobria as encostas da Tijuca foi abaixo com a chegada de produtores de café.

Abria-se o espaço da floresta e onde existia vegetação passa a crescer hortas, pequenas criações de animais e, principalmente, plantações de café.

As encostas da Serra vão sofrendo um processo de subdivisões, se transformando em sítios e fazendas servidos por diversos cursos d'água que cortavam a região.

Em 1810, Conde Gestas, veio da França e adquiriu um sítio acima da Cascatinha da Tijuca, denominando Boa Vista. (OLIVEIRA, 2004, p. 22)

Conde Gestas era cônsul da França e desde seu início a região começa a ser ocupada pela nobreza francesa que chegava ao Rio.

### *Chegada de novos moradores*

Realizadaa por homens dedicados ao trabalho da terra, a ocupação se processava de maneira informal. Mais tarde foi a Tijuca atraindo o interesse de pessoas abastadas, que ali edificaram casas de campo, atraídas pelo encantador cenário e sobretudo pelo clima ameno, que lhes permitia evitarem o rigor do verão carioca sem os inconvenientes de uma *longa viagem*.

### *Moradia e Fazenda de Nobres Europeus durante o Ciclo do Café*

Nas imediações formara-se uma concentração de nobres franceses que se dedicavam principalmente à *cultura* do café. Seus sítios estavam situados ao longo do rio Cachoeira. Acima da Cascatinha ficava a Baronesa de Rouan, abaixo -na garganta que dá para leste - o Príncipe de Montbéliard, do outro lado o Conde de Scey, o Conde de Gestas e a Senhora de Roquefeuil.

Todos dedicavam-se ao plantio do café bourbon, que dava muito bem na região: ao fim de três anos já começava a frutificar e com seis estava em plena produção. Foi uma das razões que provocaram a devastação das matas em todas as cercanias da cidade.

As mudas de café que o Sargento-Mor Palheta trouxera da Guiana Francesa foram plantadas em Belém do Pará mas não se deram muito bem. Transportadas para o Rio resultou aqui encontrarem condições ideais nas encostas da serra da Tijuca.

Não eram somente os franceses acima citados que se dedicavam à sua cultura: na outra vertente hoje denominada Gávea Pequena, o

Sr. Lecezne, associado ao Duque de Luxemburgo, tinha uma grande plantação, cerca de 60 000 pés; a sede da sua fazenda foi mais tarde adquirida pelo Dr. Thomás Cochrane e hoje pertence à Senhora E. G. Fontes. Ao lado havia outra, denominada Nassau, do holandês Van Mook, e para o lado do Corcovado, perto do Silvestre, existia a fazenda New-Syon, do General Conde de Hogendorp, também holandês, que ocupara postos elevados no seu país. Era homem de confiança e oficial do Estado-Maior de Napoleão, tendo exercido o cargo de governador da Silésia e de Hamburgo, em cujo desempenho foi acusado de proceder com rudeza. Dedicado de corpo e alma ao imperador, o acompanhou fielmente na fase final da sua carreira, e após a derrota de Waterloo resolveu exilar-se no Brasil e aqui montou uma fazenda de café.

Quase todos os viajantes que aportaram naquela época referem-se a Hogendorp; era pelos Taunay chamado o "Ermitão do Corcovado" onde faleceu em 1830. Ainda existe sua casa na Ladeira do Ascurra, é hoje de propriedade do governo.

A Tijuca foi, assim, o marco inicial do ciclo do café no nosso país. Dali se propagaram as plantações para a Província do Rio de Janeiro

e penetraram em São Paulo subindo pelo vale do Paraíba, de onde se irradiaram para toda a região cafeeira do Sul.

A partir da chegada da Missão Artística Francesa, o pequeno sítio localizado ao lado de uma Cascata na Floresta da Tijuca recebe um ilustre ocupante.

Em 1817, o pintor francês Nicolas Antoine Taunay, comprou do conde Gestas um sítio na floresta. Construiu um rancho de palha, mais tarde transformado numa pequena casa ao lado da Cascatinha, onde hoje se encontra o restaurante Cascatinha. (OLIVEIRA, 2004, p. 23)

Em 1861, com a decisão imperial de reflorestar a área ocupada por plantações nas encostas das montanhas da Tijuca, mais propriedades rurais são desapropriadas demonstrando a vontade política vigente de uma ocupação menos densa para a região.

No entanto a família Taunay permanece como gestora do bem preservado e sua presença incentiva a visita da classe artística ao espaço isolado e preservado da Floresta.

Taunay, ao receber visitantes diversos, dentre eles diversos estrangeiros e artistas, consegue promover um novo olhar sobre a floresta, e suas belezas naturais.

As próximas gerações da família se ocupam de cuidar da área reflorestada e em paralelo, uma interessante produção artística é produzida.

A partir de então a região se transforma num pólo por onde diversos artistas chegam, em intercâmbio com a família Taunay, residente na região e que acolhe os visitantes.

Debret em uma de suas passagens pela região, retrata a dinâmica social da época, formada por uma sociedade ainda escravocrata.

Ficam então os diversos registros artísticos, principalmente da Cascatinha Taunay, representada por inúmeros visitantes ao longo do século XIX.

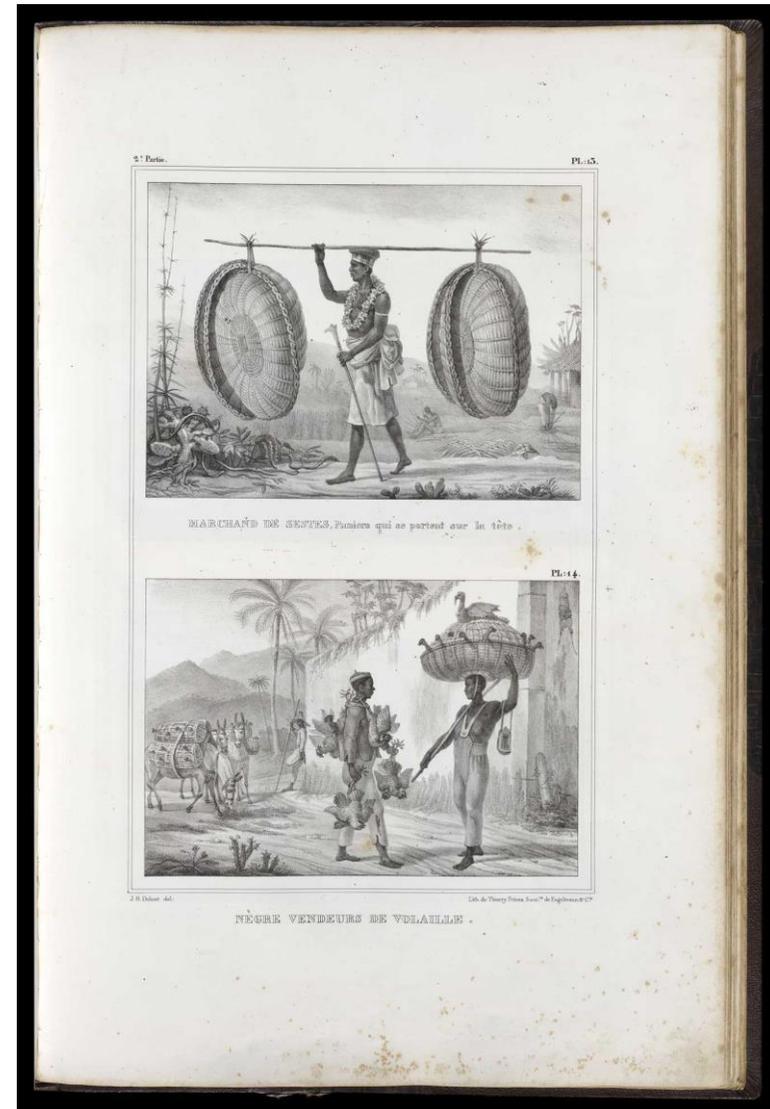


Figura 5.2 - Debret, imagens da Estrada das Paineiras

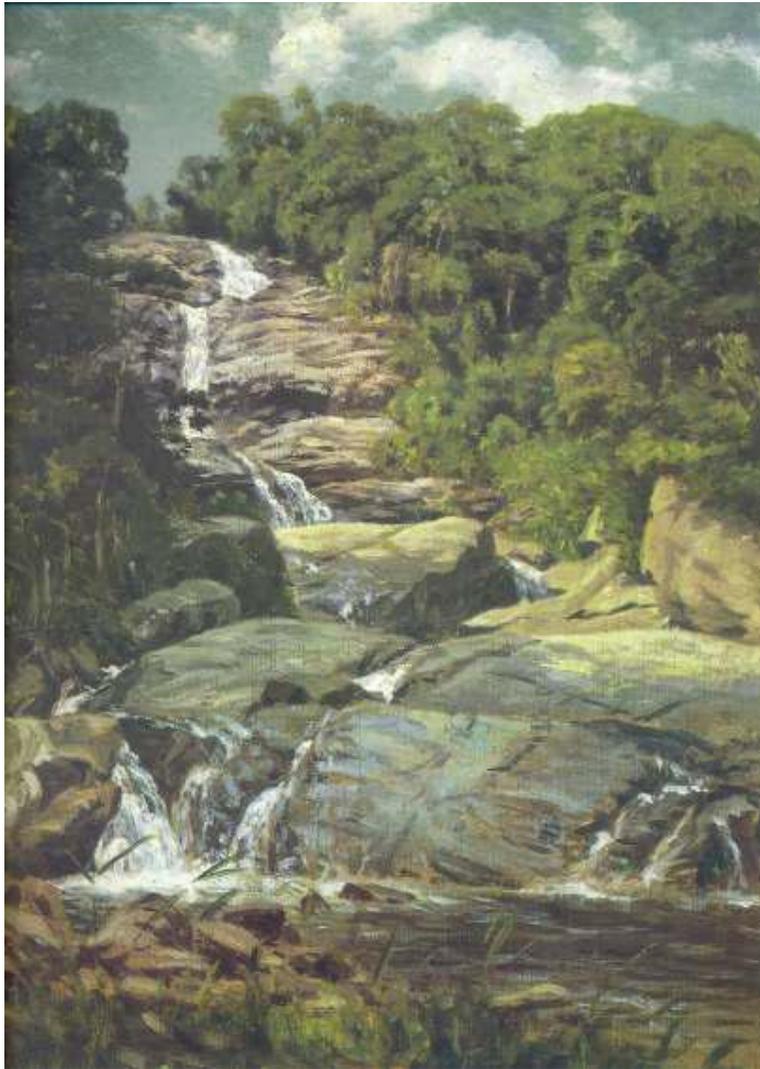


Figura 5.3 - Taunay, Nicolas - Cascata do Tijuca

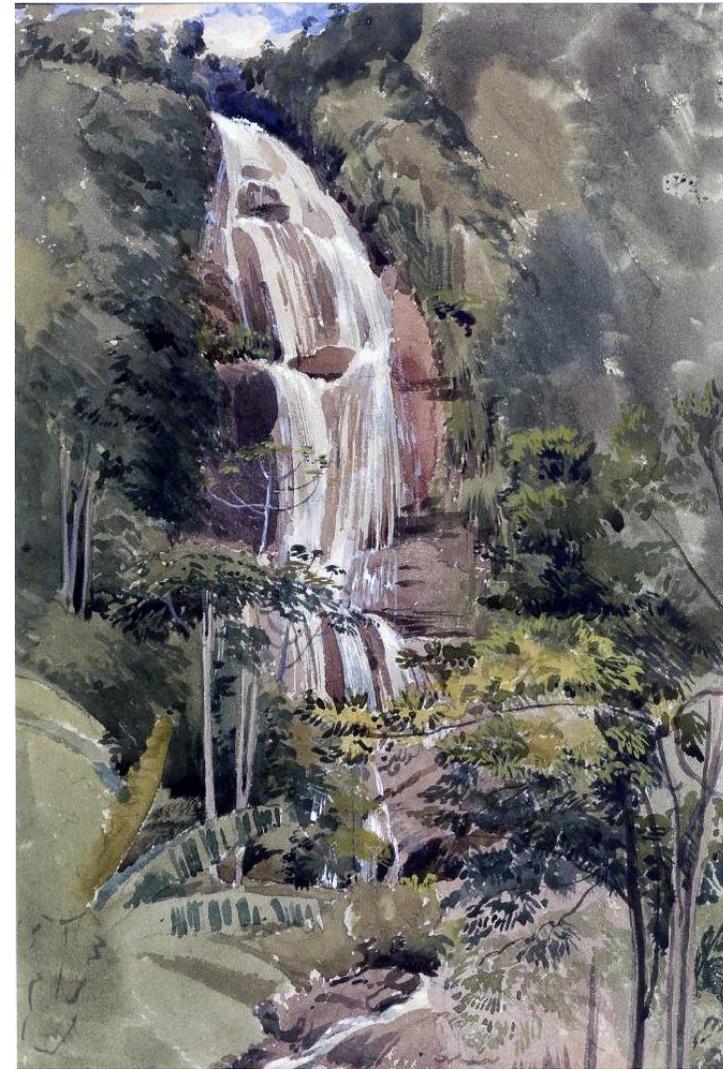


Figura 5.4 - LANDSEER, Charles, 1825 - Waterfall at Tejuca from near count Gestas

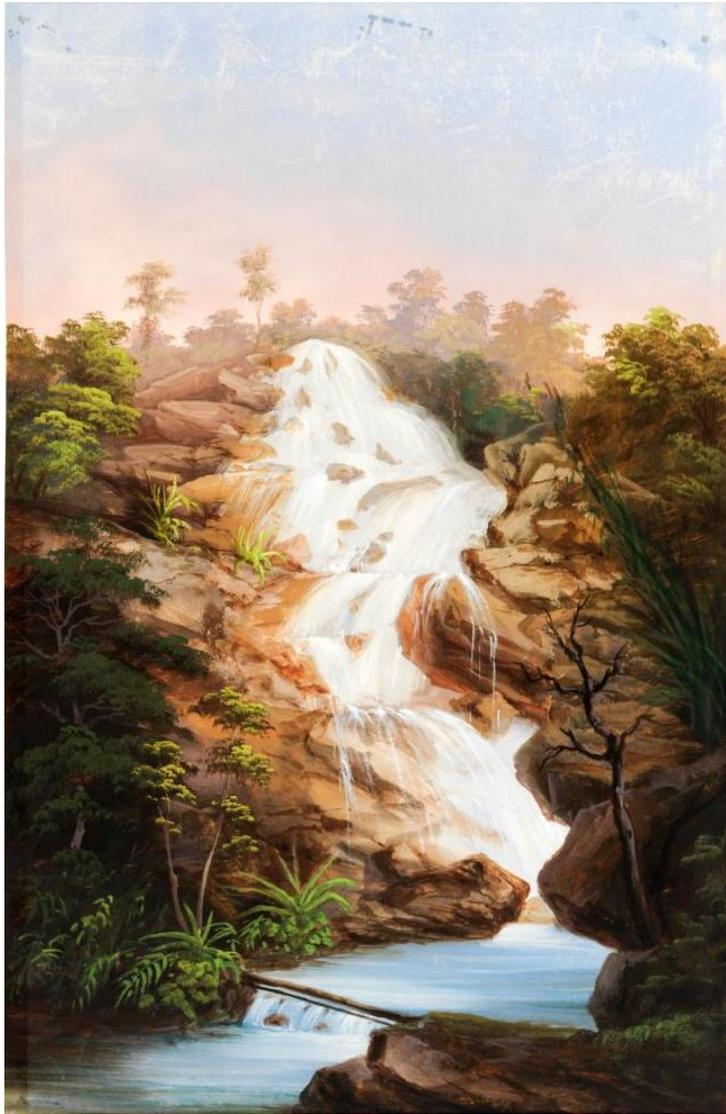


Figura 5.5 - BIARD, Auguste - Cascata da Tijuca



Figura 5.6 - BALLÁ, Jules – Cascatinha



Figura 5.7 - FERREZ, Marc, 1870 - Tijuca Petite Cascade

## 5.2 Barão de Drummond e a primeira especulação

### O “Parcelamento Orquestrado”

O Rio Joana, a então Serra do Engenho Novo e a Rua Barão do Bom Retiro eram os limites naturais da Fazenda dos Macacos que a partir da Independência do Brasil fica sob a posse do Império, sediado bem próximo da região, onde hoje está a Quinta da Boa Vista, em São Cristóvão.

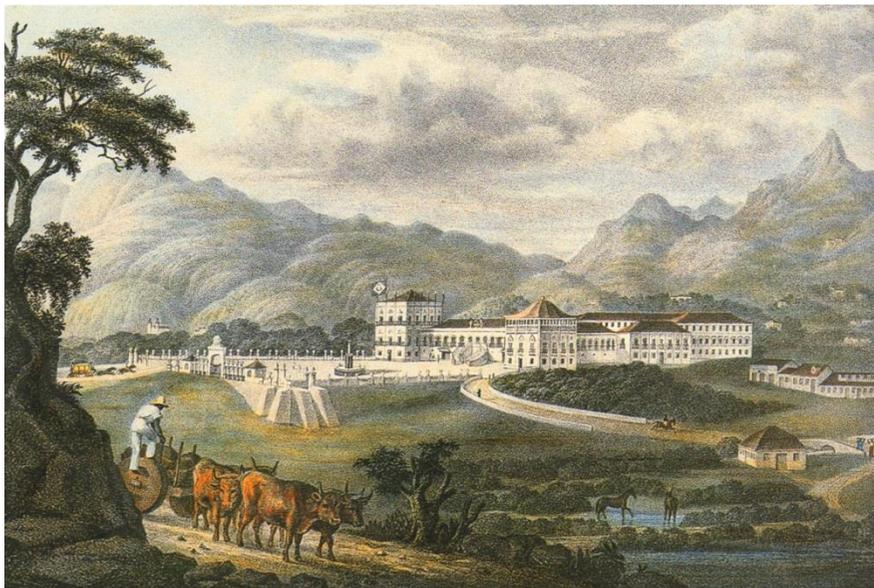


Figura 5.8 - PLANITZ, Karl, 1835 - Paço do Imperador do Brasil em S. Christovão, Rio de Janeiro

"Vila Isabel nasceu em região habitada por indígenas tamoios e, depois, foi ocupada pela colonização portuguesa. Essas terras, então, tornaram-se a Fazenda dos Macacos, de propriedade dos jesuítas, desde o século XVI. Eles a utilizavam para o plantio de cana-de-açúcar com braço escravo (...)" (SANTOS, 2003, p. 56)

"Em 1822, a Fazenda dos Macacos tornou-se parte do patrimônio do Império Brasileiro e foi doada pelo imperador, “por considerá-la bela, sua preferida e cheia de flores”, como dote de casamento a d. Amélia, segunda imperatriz do Brasil. De acordo com o primeiro levantamento conhecido de seus domínios, realizado em 1859 pelo conselheiro Joaquim Pereira de Farias, a fazenda tinha 2.420 metros de comprimento, não sendo possível estabelecer a largura, muito variável, por falta de pontos de referência adequados, embora o Rio Joana, de um lado, e a Serra do Engenho Novo, de outro, pudessem ter sido considerados como tais. O segundo levantamento de que se tem notícia, dessa vez cartográfico, foi feito em 1870, revelando que a rua dos Macacos, embrião do Boulevard 28 de Setembro – hoje, artéria central do bairro –, era o principal acesso à fazenda" (ARAGÃO, 1997: 11-12 citado por SANTOS, 2003, p. 56)

João Batista Viana Drumond nasce no ano de 1825 e chega ao Rio de Janeiro Imperial aos 20 anos de idade. Atuou no comércio de vinho, de secos e molhados e da casimira, em vários pontos do centro da cidade.

Na cidade em expansão, o empresário articula uma aguçada visão empreendedora com a facilidade de acesso à família imperial para elaborar uma série de iniciativas que iriam influenciar de forma definitiva o modelo de crescimento de uma parte da Grande Tijuca.

"Um empresário, João Batista Vianna Drumond, posteriormente agraciado com o título de barão de Drumond, comprou a Fazenda dos Macacos de D. Amélia, em 3 de janeiro de 1872. (...)".  
(ARAGÃO, 1997: 11-12 citado por SANTOS, 2003, p. 56)

Sendo amigo pessoal do Imperador, João Viana teve grande facilidade de adquirir a então Imperial Quinta do Macaco ao custo de 120 contos de réis. O futuro Barão de Drummond compra a propriedade da Imperatriz D. Amélia e herdeiros na ocasião da promulgação da Lei do Ventre Livre, quando os escravos sediados na propriedade foram libertos por ele, no ato da compra.

O empresário percebeu na antiga Fazenda dos Macacos o território fértil no qual poderia realizar seus investimentos. Notadamente progressista, o futuro Barão compartilhava dos ideais abolicionistas da época e estava rodeados de personalidades influentes do Império. Deu às ruas e praças do empreendimento nomes e datas alusivos à causa. A própria denominação do bairro foi uma homenagem à Princesa Isabel e a sua principal via, a Boulevard 28 de Setembro, é uma homenagem à data em que a Lei do Ventre Livre foi sancionada.

## Um Plano para a Malha Urbana de Vila Isabel

“Rocha destaca, como característica desse período, “a estreita ligação entre os meios de transporte e a especulação imobiliária”, citando, como exemplo, a atuação da Companhia Ferro Carril de Vila Isabel – encarregada, inicialmente, da ligação do Andarahy Grande(correspondente aos atuais bairros Grajaú, Vila Isabel, Aldeia Campista, Maracanã e Andaraí), de São Francisco Xavier e do Engenho Novo com a rua Uruguaiana – e a criação do bairro de Vila Isabel: “sua principal linha, na verdade, é a de Vila Isabel” (1986: 32).

Essa é também a análise de Chalhoub, que sustenta: o crescimento da cidade para novas áreas tornou-se factível a partir dos anos 1870 devido à expansão das linhas de bonde. Pouco a pouco, fazendas e chácaras nos subúrbios foram sendo compradas e loteadas numa conjunção de interesses entre empresários da área de transportes e agentes do capital imobiliário. Às vezes um mesmo empresário atuava nas duas áreas de investimento. Um exemplo [...] é o do Barão de Drummond, era sócio da Cia. Ferro-Carril de Vila Isabel e proprietário de lotes de terrenos no bairro de mesmo nome (1996: 52).”(SANTOS, 2003, p. 55)

Após uma viagem à França, o empresário volta influenciado pela forma urbana de Paris e decide fazer um Plano de Urbanização aos moldes franceses, com um boulevard integrando um eixo principal que chega a uma praça, naturalmente

O bairro foi oficialmente fundado em 3 de Janeiro de 1872 e para urbanizá-lo e loteá-lo, Drummond organizou a Companhia Arquitetônica de Vila Isabel (1873), contratando o arquiteto Francisco Joaquim Béthencourt da Silva, discípulo de Grandjean de Montigny, que alinhado às idéias de seu cliente, elabora o projeto de ocupação do bairro, com suas ruas, boulevard e praças.

Enquanto a salubridade da cidade era criticada e as epidemias continuavam a constituir um de seus tormentos, surgia o novo bairro, projetado pelo Dr. Bittencourt da Silva para a Companhia Arquitetônica em moldes franceses. Seu eixo central – uma larga avenida arborizada de 2,5 quilômetros de extensão – recebeu, por isso, a designação de boulevard. O saneamento e a higiene, aliados ao progresso, eram o discurso constante, e Vila Isabel, com suas chácaras floridas e árvores frutíferas, era um bairro moderno e aprazível, saudado como encantador e elegante. Entre moradores e moradoras de suas chácaras, o bairro contava, por

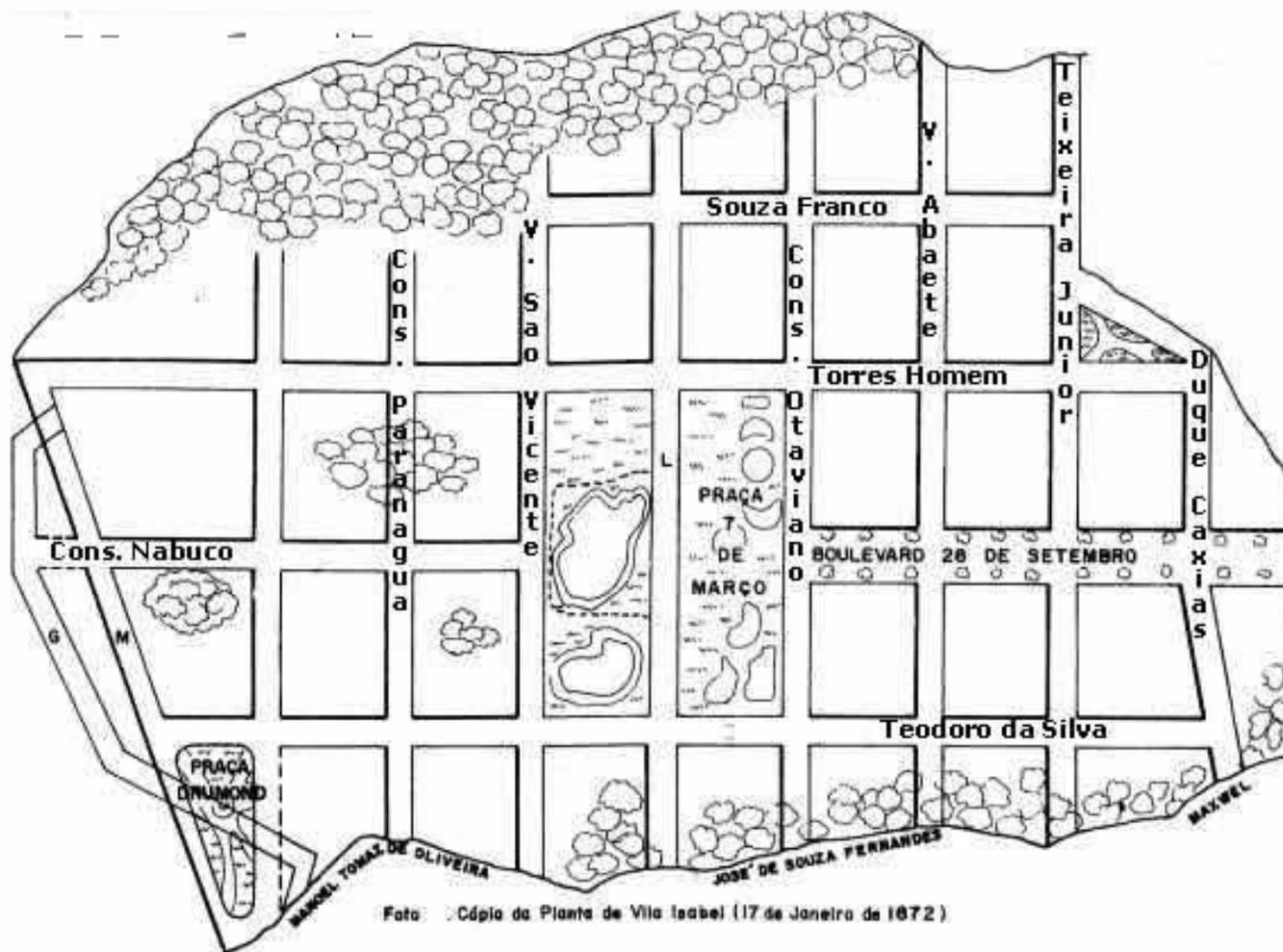


Figura 5.9 - Traçado Urbano do bairro

exemplo, com o visconde de Ouro Preto, último primeiro-ministro do Segundo Império, que vivia na rua 8 de Dezembro. (SANTOS, 2003, p. 57)

Sendo assim, é correto afirmarmos que Vila Isabel foi o primeiro bairro projetado do Rio.

"Um empresário, João Batista Vianna Drumond (...) Poucos meses depois, em 25 de setembro de 1872, vendeu sua sexta parte a Zeferino de Oliveira e Silva (ARAGÃO, 1997: 12-18). Juntos, os dois fundaram, em novembro do ano seguinte, a Companhia Arquitetônica e deram início a um grande empreendimento de urbanização da Fazenda dos Macacos, com o objetivo de criar um novo bairro, planejado, na cidade do Rio de Janeiro (RENAULT, 1982; ARAGÃO, 1997). "A dois de fevereiro de 1874, a Companhia Arquitetônica vendeu 27 lotes de terrenos [...]. Neste ano começaram as edificações e apareceram as primeiras casas de comércio no bairro [...] de Vila Isabel" (SANTOS, 1934 citado por ROCHA, 1986: 32).

## Um Plano para os transportes

A nova empresa precisava de um local para sede. Um terreno de 270 metros de testada, localizado na rua dos Macacos, foi escolhido entre os lotes que Drumond havia separado para si por ocasião da venda de 25 de setembro e negociado "em troca de seiscentas ações da mesma Companhia".(SANTOS, 2003, p. 57)

O empreendimento de abertura de uma nova linha de bondes para a promissora região não foi de forma alguma uma aventura impensada do Barão. Ele já tinha experiência em sistemas de transportes, tendo sido Administrador da estrada de Ferro D. Pedro II, que começa a funcionar a partir de 1858.

Em 1873, a Companhia Ferro Carril de Vila Isabel já era uma realização, como a imprensa noticiava: Dos mais ativos concessionários, nesta quadra é João Batista Vianna Drumond, proprietário de vasta chácara, fundador do bairro de Vila Isabel. A Ferro Carril de Vila Isabel, de sua propriedade, inicia agora as viagens da Praça da Constituição (Praça Tiradentes) ao portão da Fazenda dos Macacos, passando pelo Largo do Matadouro (Praça da Bandeira). Dela partem ramais para o Andarahy e Engenho Novo. Os trilhos avançam para várias direções ligando bairros ao centro." (RENAULT, 1982: 47 citado por SANTOS, 2003, p. 57)

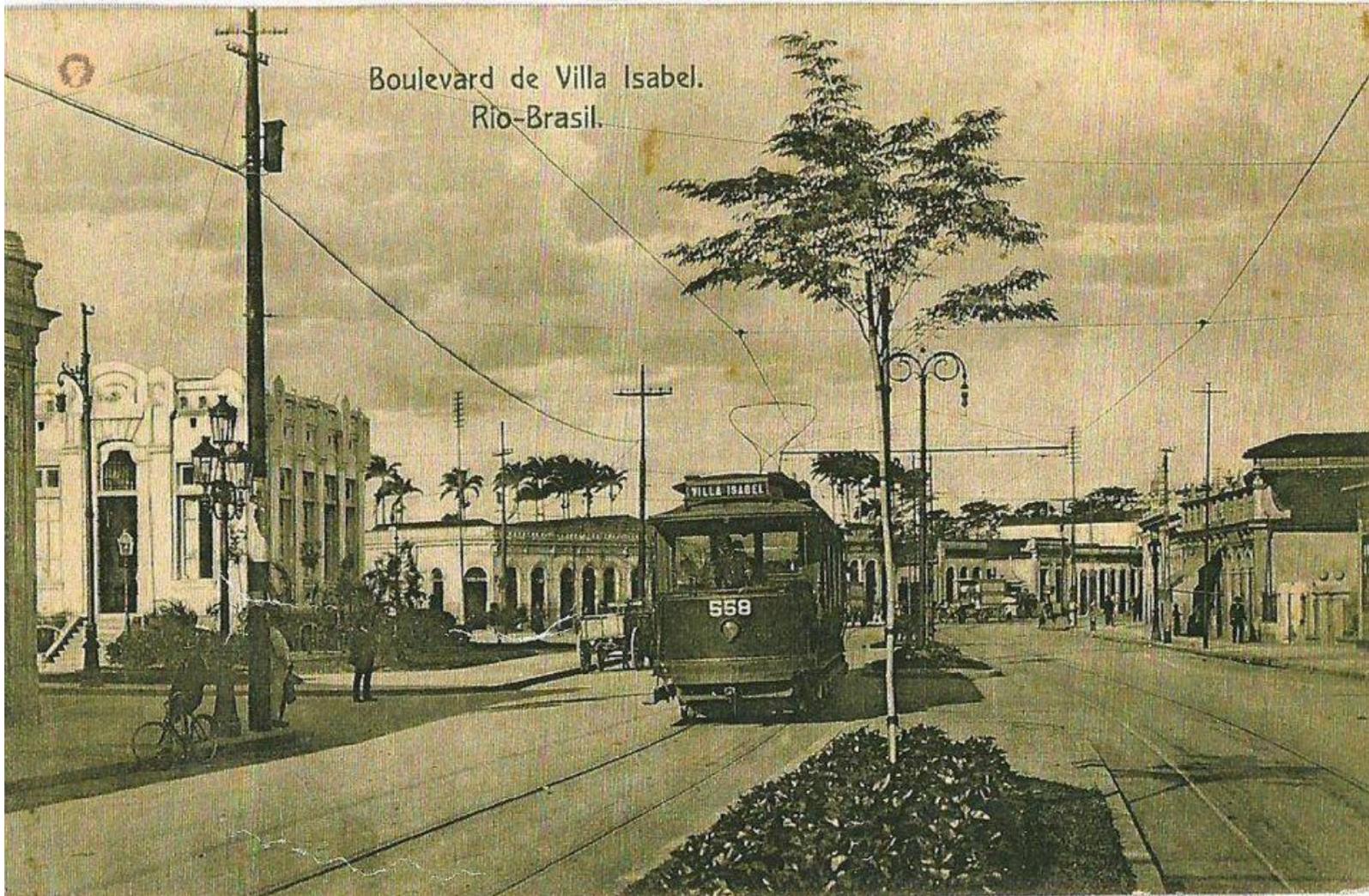


Figura 5.10 - Villa Isabel - Primeiro bairro planejado

## Um Plano de Lazer

Com a urbanização do bairro já efetivada e servida pela nova linha de bondes, Drummond avança na direção de tornar o seu bairro mais atraente não só para a classe abastada que ali compra lotes mas também para os cidadãos de outros bairros da cidade.

O bairro inovava mais uma vez com a abertura do primeiro Jardim Zoológico da cidade em 6 de janeiro de 1888. Idealizado pelo Barão, o zoológico é inaugurado para além da área planejada em seu plano inicial de ocupação, localizando-se mais ao Norte. Em pouco tempo torna-se um sucesso de público e mais uma das opções de lazer da cidade. Conta ainda com uma subvenção imperial como incentivo.

Porém, com o advento da República, a subvenção acabou e para conservar o zoológico em funcionamento o barão instalou uma ingênua loteria, na qual os visitantes do zoológico podiam se divertir com o jogo no ingresso, que já trazia impresso o número e a estampa de um animal: o jogo do bicho.

Esse jogo, premiava quem tivesse acertado no bicho sorteado naquele dia, com um prêmio algumas vezes maior do que o valor

do bilhete. O resultado do jogo de cada dia era fixado previamente na entrada do jardim zoológico até o final da tarde, quando era desvendado, diante da multidão .

Esse jogo deu origem ao atual jogo do bicho, atualmente considerado contravenção.

O sétimo presidente foi Joaquim José dos Santos Junior (1854-1856), sendo seguido de João Coelho Gomes Filho (1856-1857), João Coelho Costa Gomes (1856-1857), Militão Máximo de Souza, Barão de Andaraí (1857-1858), João Batista Vianna Drummond, Barão de Drummond (1858-1859) – famoso por ter sido o inventor do Jogo do Bicho, embora jamais tenha idealizado o concurso lotérico na forma em que é realizado atualmente, já que criou o sorteio usando a estampa de animais para promover o pequeno jardim zoológico que mantinha em sua chácara em Vila Isabel –, José Machado Coelho (1859-1860), Jerônimo José Mesquita, Barão de Mesquita (1860-1861), José Joaquim de Lima Sobrinho, Visconde de Tocantins (1861-1884) e José Mendes de Oliveira Castro, Barão de Oliveira Castro (1884-1890).

Figura 5.11 - Publicação da Associação Comercial do Rio de Janeiro homenageando seus presidentes, inclusive o Barão de Drummond.

Na época foi um sucesso e o problema do sr. barão Drummond parecia resolvido mas com os ares republicanos, o zoológico entra em decadência e Drummond busca associação com diversos empresários para sua manutenção.

Atualmente é conhecido como “antigo zoológico” (visto que o zoológico da cidade hoje está sediado na Quinta da Boa Vista) localizando-se no início da subida da autoestrada Grajaú-Jacarepaguá servindo como área de lazer.

O processo de auge e apogeu do empresário Barão de Drummond também é um reflexo da transição entre o Brasil do Império e o Brasil republicano. O registro dos acontecimentos na Região de Vila Isabel e os empreendimentos organizados na época do Barão definem em grande parte a forma urbana e o início do desenvolvimento da região estudada.

Apesar de sua saga empreendedora ter esvanecido, o antigo Barão deixou para a cidade um legado, o bairro de Vila Isabel. O sucesso do seu empreendedorismo pode ser constatado nas pesquisas dos tempos que sucederam seu investimento no bairro.

Na própria época da elaboração do bairro, Drummond, que conseguiu a fazenda por meio de relações de afinidade com o Império, chegou a vender as mesmas terras ganhas no Império, agora já valorizadas, para o próprio D. Pedro II.

“Em 1873, o Ministro do Império - Conselheiro João Alfredo Corrêa de Oliveira - em nome do Estado, adquiriu as propriedades de números 1 e 3 situadas na Rua do Macaco (Atual Av. 28 de Setembro, 109), pertencentes ao casal Jorge e Sofia Rudge, pela importância de 137 contos e 690 mil réis. Nos terrenos existia um prédio construído em 1855 por Jorge Rudge, que dava de frente para a Rua São Francisco Xavier.”

O Asilo foi inaugurado em 14 de Março de 1875 pelo Imperador e a construção do Asilo pode ser considerada de excepcional relevância e um exemplo do ciclo de especulação empreendido pelo Barão.

Atualmente no local, funciona o Colégio Estadual João Alfredo, onde é ministrado o Ensino Médio. A parte destinada aos antigos dormitórios hoje abriga o Instituto de Geriatria e Gerontologia.  
(Fonte: Associação dos Ex-alunos do Colégio Estadual João Alfredo)

### **5.3 Avenida Maracanã, Rua Conde de Bonfim e Rua Uruguai**

*“Parcelamentos Sucessivo X Parcelamento Projetado”*

A Rua Conde de Bonfim foi o caminho primeiro traçado para acessar toda a região da Tijuca e eventualmente atravessar o Maciço em direção ao mar. Esse caminho original, chamada de Estrada do Engenho Velho consta dos primeiros mapas da Cidade do Rio de Janeiro.

Todo o crescimento inicial da região, assim como sua expansão esteve em algum grau articulado à sua extensão. Nessa via surgiu a principal centralidade de toda a Região da Grande Tijuca: a praça Saens Pena

A Avenida Maracanã, em oposição à Rua Conde de Bonfim, é uma via planejada nas circunstâncias das comemorações do Centenário da Independência. Surge como forma de articular um eixo auxiliar ao longo do Rio Maracanã, há pouco canalizado. Ela está inserida nos planos elaborados desde a Reforma Pereira Passos, com a

abertura de vias rápidas de ligação e conseqüente arrasamento do espaço edificado em seu caminho.

No estudo do projeto da Avenida Maracanã nota-se no entanto que ele não foi executado plenamente, terminando, em sua parte final em um trecho desarticulado com ruas sem saídas que não conseguem estabelecer a ligação a que seu projeto contemplava.



**Figura 5.12 - MALTA, Augusto - inauguração da iluminação pública no cruzamento entre as Ruas Uruguai e a Avenida Maracanã no final da década de 20**

Um comparativo entre as duas vias permite perceber as discrepâncias relativas ao seu uso. A Conde de Bonfim funciona como uma articuladora efervecente, com uma diversidade de usos e pluralidade em tal nível que torna a Tijuca uma região autônoma na Cidade. A Avenida Maracanã é uma via rápida,

predominantemente residencial e com vazios urbanos ainda não articulados ao tecido urbano de seu entorno.

O parcelamento do solo foi fundamental para as duas vias atingissem um grau de diferenciação tão representativo.

Se estudarmos exemplos de parcelamento do solo para a região, vamos perceber relações interessantes no que diz respeito à arruamento, quadras e edificações.

A pesquisa levantou então os PAL's e PAA da quadra localizada entre as Ruas Conde de Bonfim e Maracanã na altura da Rua Uruguai e com ele conseguiu se aproximar do processo de entendimento das transformações urbanas ocorridas na região.

A seguir, a sequência de projetos que originaram a conformação da quadra do modo que ela se encontra atualmente. Uma série de parcelamentos, remembramentos e desmembramentos mostram a nova dinâmica de alterações da região urbanizada no século XX.

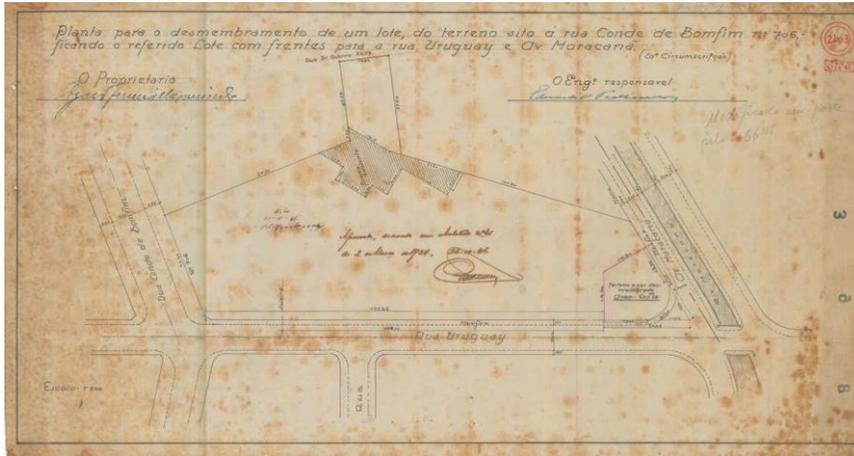


Figura 5.13 - Primeiro desmembramento da quadra

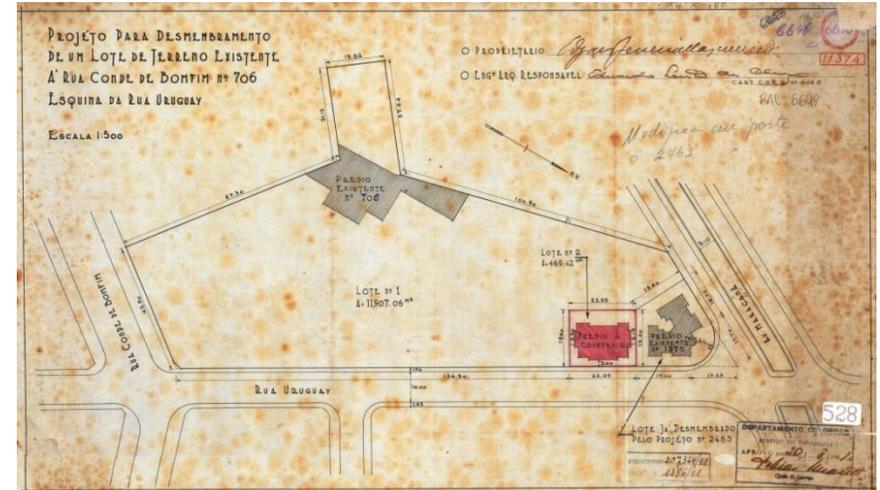


Figura 5.14 - Outros desmembramentos com áreas já edificadas

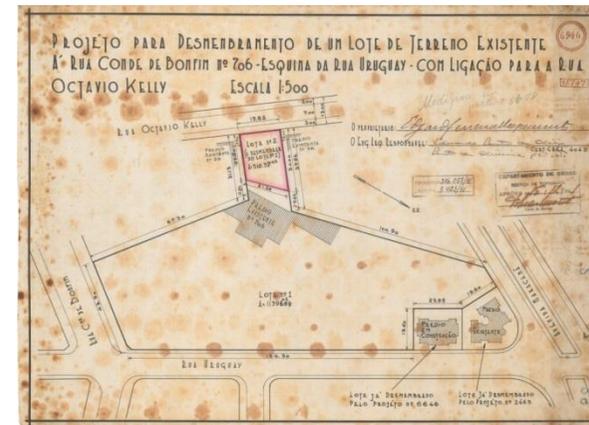


Figura 5.15- Os desmembramentos continuam e dão origem a novos lotes que, por sua vez, dão origem à outras construções

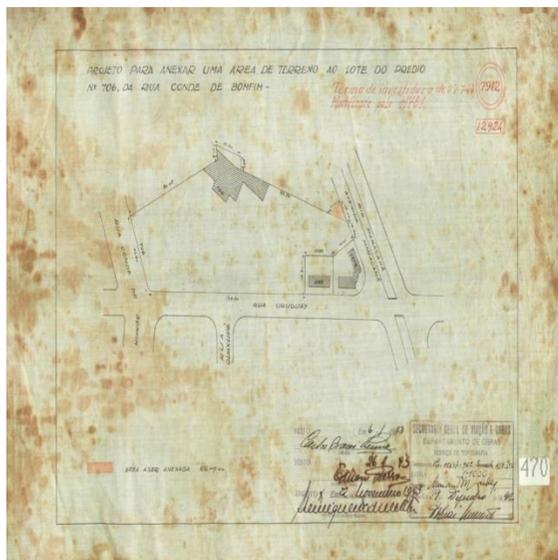


Figura 5.16 - Outras dinâmicas ocorrem e terrenos aumentam de tamanho

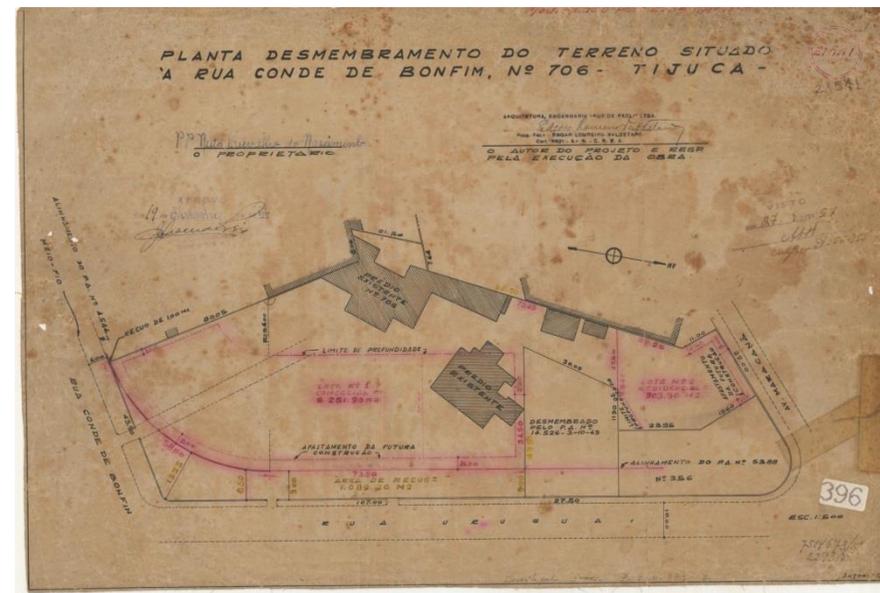


Figura 5.17 - desmembramentos de lotes maiores ocorrem para dar lugar a tipologias que ocupam mais espaço: prédio residencial

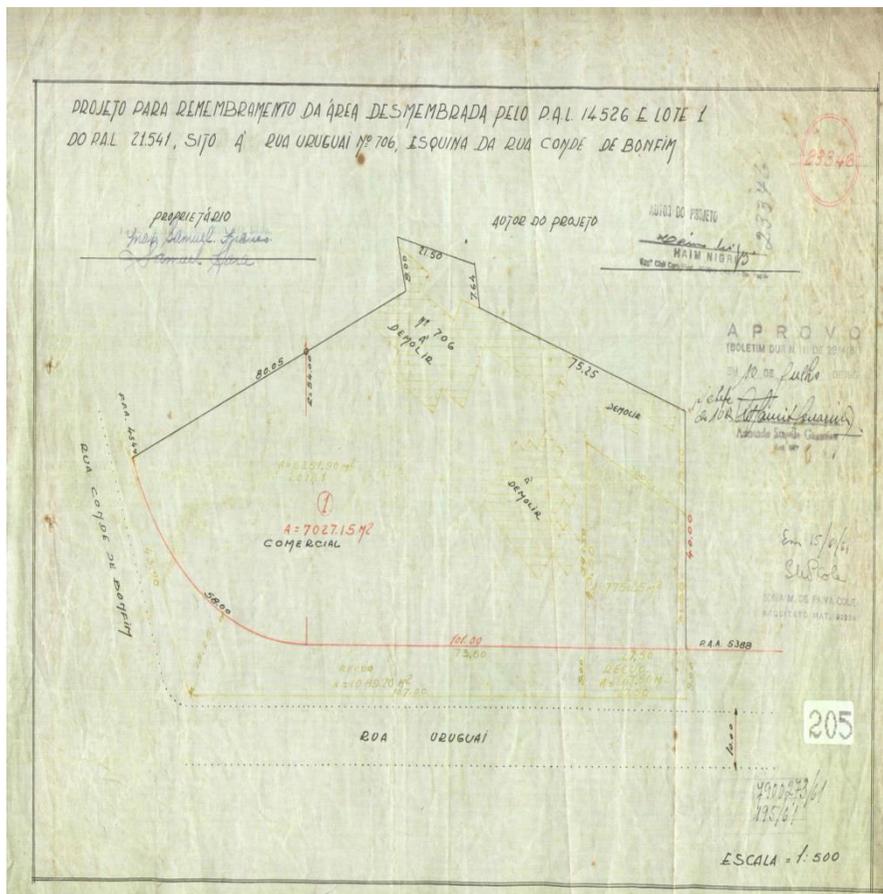


Figura 5.18 - A área desmembrada passa por um remembramento para a construção de um grande prédio



PA 317

00322

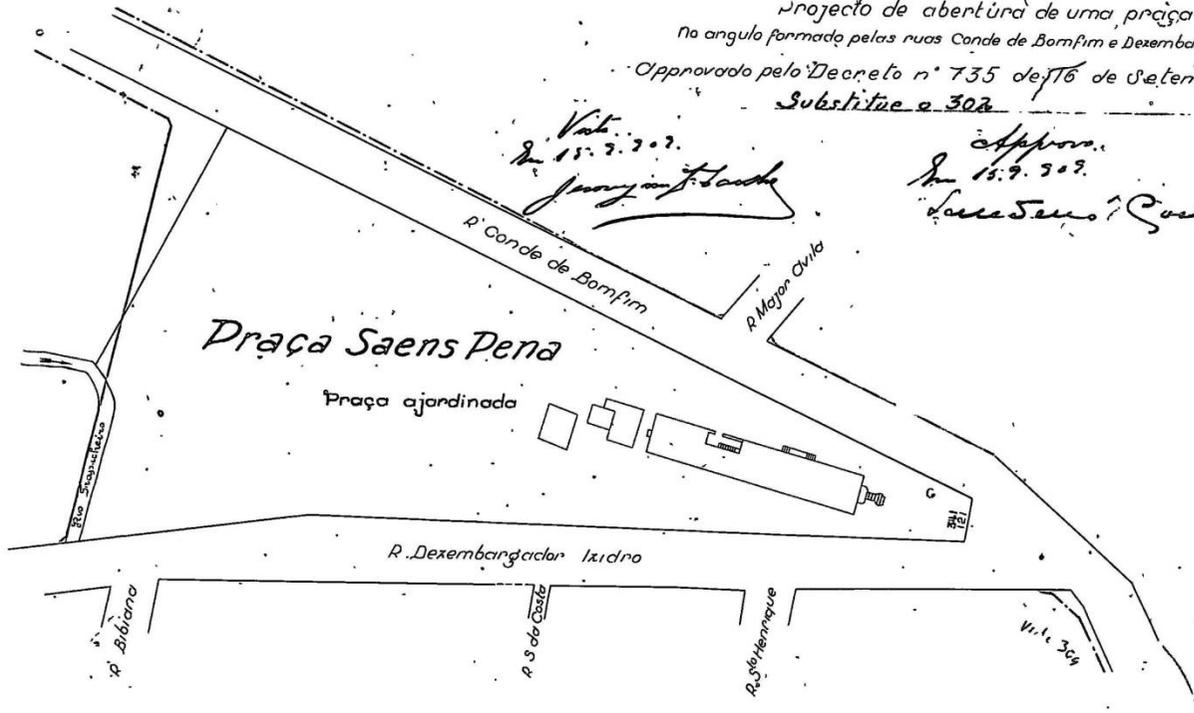
X05200



Projecto de abertura de uma praça  
No angulo formado pelas ruas Conde de Bomfim e Desembargador Izidoro  
Aprovado pelo Decreto n.º 735 de 16 de Setembro de 1909  
Substitue o 302

Vista  
de 15.9.1909  
J. J. J. J.

Approv.  
de 15.9.1909  
J. J. J. J.



— Alinhamento ao projecto  
- - - Alinhamento do projecto approved. n.º 50  
O numero inscripto a vermelho é da nova numeração

Escala 1:1000

Vista - 15 Setembro 1909  
J. J. J. J.



Cópiado em 15-9-1909  
Vista em 15-9-1909  
J. J. J. J.

345

Figura 5.20 - PA 317 - criação da praça Saens Pena

Ao redor de sua praça, a região conhece sua época de maior desenvolvimento e integração, quando conta com diversas opções culturais, principalmente os cinemas, servindo de referência como centro comercial e espaço de lazer para os bairros da Grande Tijuca assim como regiões adjacentes.

Com o fechamento do espaço público da Praça para a realização das obras do Metrô, a região presencia também o início do fechamento de suas salas de cinema assim como o enfraquecimento do comércio de forma geral.

A violência começa a aumentar nos anos 80 e 90 e naturalmente os espaços livres e sem proteção ou que não passem uma razoável sensação de segurança ficam cada vez menos ocupados.

A Praça então muda sua característica de local de lazer e encontro e torna-se um lugar de comércio e consultas, com pouca permanência e convívio social.



Figura 5.21 - Saens Peña, década de 20



Figura 5.22 - MARX, Burle - Projeto Paisagístico para a praça Saens Peña (não executado)



Figura 5.23 - Saens Peña em 1948



Figura 5.24 - Saens Peña atualmente

Ao longo de seu processo de estagnação, surge em paralelo o Shopping 45 e posteriormente, às margens da Avenida Maracanã, o Shopping Tijuca.

O Shopping Tijuca surge a partir da reforma de uma grande complexo edificado que serviria de sede para uma empresa do ramo de seguros. A obra, da empresa não teve prosseguimento, o que resultou no conjunto de prédios permanecerem sem uso por anos até a abertura do centro comercial.



Figura 5.25 - Sears Tijuca - final dos anos 50



Figura 5.26 - Prédios abandonados nos anos 90 atualmente ocupados pelo Shopping Tijuca

A partir de sua inauguração, o Centro comercial torna-se a nova opção de lazer para a população do bairro, onde as pessoas se encontram e onde busca-se lazer.

Através dessa análise, na última década, o crescimento do Shopping Tijuca e do Polo Gastronômico da Praça Varnhagem foram responsáveis pela expansão e consequente polarização da Centralidade do bairro, até então representada de forma hegemônica pela Saens Pena. É importante ressaltar que a Praça

Saens Peña continua a exercer sua função de centralidade de toda a região da Grande Tijuca mas alguns usos que caracterizaram sua melhor fase, estão sediados agora no espaço restrito do Shopping, como as salas de cinema antes distribuídas às margens da praça.

Uma análise de uso do solo permite então constatar que o espaço livre ocupado pela praça era o motor que integrava todos os usos de lazer à sua volta. Porém, o uso de lazer foi remanejado para o interior construído do espaço do Shopping, que por sua vez é também parcelado internamente com outros atrativos, simulando os passeios que anos atrás articulavam-se logo ao lado no espaço da praça.

Constata-se então a referida ampliação da centralidade, da Conde de Bonfim, onde está a Praça Saens Peña, em direção à Avenida Maracanã, onde o Shopping atualmente prevalece como ponto de encontro e opção de lazer.

Esse ponto é reforçado ainda pela polarização criada pela Praça Varnhagem que constitui atualmente um pólo gastronômico da região e por isso, atualmente um local de encontros mais expressivo que a região da Saens Peña.

## 5.5 Interrelações Possíveis

As possibilidades geradas pela pesquisa de apontar novas interrelações é bastante vasta. A maneira de articular os fatos urbanos cronologicamente permite enxergar relações simultâneas que a todo momento dizem respeito a uma cidade viva e em transformação.

Essas conexões que se evidenciam a partir do entendimento da evolução dos diferentes temas analisados na pesquisa, permite identificar a relação de causa e efeito próprias da sequência dos fatos urbanos levantados. Ao longo da linha do tempo, criada para organizar tais fatos, o desenrolar dos fatos pode ser associado à fatos anteriores.

Achar esses momentos, portanto, implicou não apenas no olhar atento aos acontecimentos mas em que nível eles poderiam estar associados e se representavam um espelhamento da cidade como um todo (como no caso do rodoviarismo e a extinção dos bondes) ou se eram fatos que se aplicavam num contexto restrito à região da Grande Tijuca.

Todavia, ter esse material organizado faz perceber também que a construção continua, uma vez que os fatos urbanos não deixam de acontecer e que toda a cidade, incluindo a região estudada está viva e sofre alterações permanentemente.

Entender também os estudos de interrelações como o exercício de descobrir e classificar os fatos urbanos parece ser o que de mais interessante esse estudo dos fatos em sequência pode proporcionar.

Uma vez que percebemos a integração dos acontecimentos, fica evidente também o papel político e, porque não dizer, as escolhas políticas que fazem uma área florescer mas também se degradar quando é oportuno, por muitas vezes estimular o crescimento e por outras investir em uma outra área às custas do abandono de inúmeras outras.

Outros muitos aspectos da dinâmica urbana da Tijuca foram percebidos durante o trabalho com grande potencial de desenvolvimento, da mesma forma que os itens anteriores se apresentaram.

Ver essas interrelações surgir e perceber a aplicabilidade das hipóteses, de alguma forma comprova que o método usado para tal finalidade compriu seu êxito, pelo menos para as descobertas já realizadas.

Nesse ponto, da escolha das interrelações, foram eleitos os casos percebidos que se relacionavam com o parcelamento da terra, que vão sucessivamente tornando-se cada vez menores, nem sempre com um crescimento organizado, até a chegada das intervenções urbanas públicas, com grande poder de transformação de características criadas ao longo de um grande período de tempo.

Outros pontos poderiam ser desenvolvidos nas interrelações como as relações entre as tipologias de diferentes épocas existentes no bairro que convivem lado a lado. Estudar as mansões localizadas no Alto da Boa Vista que se tornaram casas de festa e eventos ou ainda analisar o sistema de espaços livres da Grande Tijuca ao longo de seus eixos estruturantes são alguns dos muitos temas que apareceram durante a pesquisa e que possivelmente já tem substrato suficiente para tornarem-se artigos ou outras publicações.

A análise possibilitou portanto atingir não só o objetivo primeiro de entender o parcelamento do solo e as transformações do bairro como também promover as interrelações entre as categorias de análise e com isso promover questões latentes no território pesquisado.

## CONCLUSÃO

Através do intenso processo de pesquisa e da aplicação de uma metodologia norteadora para o trabalho, conseguiu-se avançar no entendimento das transformações urbanas protagonizadas na região da Grande Tijuca e o cenário em que as mesmas ocorreram.

O trabalho, além de contemplar seus objetivos de entendimento urbano e promover descobertas e associações diversas, faz também nascer um pensamento sobre cidade.

A análise urbana realizou um apanhado dos fatos urbanos relevantes para a região e a partir dele produziu conhecimento, articulando-os para a produção de um trabalho que reuniu informações até então desvinculadas.

A análise começa entendendo o começo da ocupação da região da Grande Tijuca. A partir do entendimento da sua Morfologia, é possível compreender que a Tijuca pode ser considerada um grande vale que ao mesmo tempo que a cerca, faz com que ela se isole, sendo desprovida de ligações físicas naturais com a malha urbana de outros bairros.

Nesse contexto, suas águas correm no sentido dos picos mais elevados do maciço até o mar pelos talwegues que conformam os rios maracanã, joana, trapicheiros e desembocam no Canal do Mangue passando pela Praça da Bandeira, até chegarem à Baía de Guanabara.

No trabalho, classificou-se cada um dos momentos de evolução urbana da Tijuca, demonstrando que, num primeiro momento, a Grande Tijuca era uma área afastada da ocupação central inicial por conta dos mangues e caminhos incipientes que a cercavam.

Num segundo momento, com a expansão do Centro, a pesquisa demonstrou a predileção da região para a agricultura a partir do desmatamento da Mata Atlântica que aflorava em suas encostas. A Tijuca passa não só a ser uma região de apoio agrícola do Centro como também uma região de veraneio com chácaras e hotéis.

Essa dinâmica mudou completamente com a expansão da malha de bondes para diferentes regiões da Grande Tijuca assim como a chegada de indústrias que se acomodavam nos grandes lotes gerados pelos primeiros desmembramentos das propriedades rurais de outrora.

No caso da Tijuca, é notória uma época de grande crescimento, associada à novidade dos transportes que começavam a tornar próximas as áreas mais afastadas da cidade.

Assim começa a expansão da malha urbana da Tijuca, que vai ficando densa e torna-se uma região residencial, após o vetor de industrialização apontar para a Baixada Fluminense que escoava melhor a produção industrial através dos trilhos do trem.

É importante ressaltar que a Tijuca vivia, a partir do século XX, um momento positivo e de crescimento qualitativo, uma vez que mantinha uma classe abastada proveniente da industrialização, que escolhia a Tijuca como um refúgio das mazelas do Centro da cidade.

A partir de meados do século XX, o Rio de Janeiro testemunha o processo de glamourização da vida à beira mar. Dessa forma a Tijuca, localizada num vale e, naturalmente, sem saída para o mar, já não é almejado como o lugar mais interessante para se viver. Existe um processo então, a partir da abertura do Rebouças e da verticalização dos prédios, que tornou a Tijuca atrativa para a classe média, que via na qualidade de seus serviços de ensino, de infra

estrutura e de transporte, um meio razoável para levarem suas vidas.

O trabalho mostra esse movimento, classificando-os em Colônia, Império e República, associando o crescimento da área de estudo aos momentos que caracterizam a História Brasileira. Além disso, dentro desses momentos (considerados referências gerais ou generalizantes) encontramos também os momentos ou períodos específicos da região, com suas particularidades e características específicas.

O desenvolvimento então apresentou como o solo tijucano foi sendo não só parcelado mas também ocupado, com fazendas, chácaras, hotéis, institutos de ensino, igrejas, cinemas e edificações residenciais.

Os objetivos foram integralmente alcançados no que diz respeito ao entendimento do parcelamento do solo e também da transformação fundiária. A pesquisa também deixou evidente as transformações de uso, não apenas do solo mas das edificações que se adaptam à passagem do tempo e são permanências apontadas por novos contextos de cidade.

O trabalho de pesquisa também percebe movimentos tipológicos e incidência recorrente de funções e as classifica como eras, ou seja, períodos específicos de tempo e espaço em que um uso prevaleceu na região ao ponto de caracterizá-la ou torná-la reconhecida por isso, como na era dos cinemas, quando a Tijuca era chamada de *A Segunda Cinelândia Carioca*.

O trabalho conclui-se com as interrelações, situações latentes que foram descobertas ou aprofundadas devido ao abrangente levantamento de dados e articulação das informações em plataformas que permitiram tais associações.

Com as interrelações abre-se então novos caminhos, potenciais investigativos que podem gerar outros trabalhos com os interesses temáticos abarcados pelos fatos que compõe essas interrelações.

Dessa maneira, conclui-se parcialmente a pesquisa com o entendimento de que novas etapas surgirão após essa, com os desdobramentos gerados por essa pesquisa que vão se complementar à tantas outras e assim, promover o conhecimento adquirido.

Porém, após seu crescimento e desenvolvimento, o projeto de cidade na Tijuca parece ineficiente à medida que não atribui ao espaço urbano da região uma dinâmica capaz de potencializar suas qualidades.

Com o abandono das políticas de desenvolvimento urbano voltadas para a região, chegam as intervenções pontuais, muitas vezes necessárias para ajustar questões urgentes mas ineficazes se o plano é integrar e construir uma só cidade.

Ao longo dos anos, os investimentos e projetos têm se afastado da Grande Tijuca e mesmo assim a região continua sendo muito presente nas dinâmicas urbanas da cidade do Rio de Janeiro, desempenhando um importante papel de Centralidade, principalmente para a Zona Norte.

Por isso é importante aqui, reforçar um compromisso de conhecimento do espaço e da sua evolução . Só com a lucidez de entender as dinâmicas que são capazes de revitalizar regiões inteiras, passando ou não por interesses financeiros, é que o conhecimento da história do lugar pode ser útil.

O trabalho de conhecer e entender não termina com a conclusão de um projeto mas busca encontrar nas ruas, ao longo dos anos que virão, experiências que sejam baseadas no conhecimento urbano desenvolvido e documentado por diversas gerações para ser possível, dessa forma, construir uma cidade melhor.

## BIBLIOGRAFIA

ABREU, Maurício. *Evolução Urbana Do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2006.

Agache, Alfred. *Cidade Do Rio de Janeiro: Extensão- Remodelação- Embellezamento*. Foyer Brésilien, 1930.

.ANDREATTA, Verena. *Atlas dos Planos urbanísticos do Rio de Janeiro de Beaurepaire-Rohan ao Plano Estratégico*. Rio de Janeiro: Edições Vivercidades, 2008.

CANABRAVA, Eduardo. *Atlas da Evolução Histórica do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IHGB, 1964.

Brazil. *Coleção Das Leis Da República Federativa Do Brasil*. Vol. 184. Imprensa Nacional, 1992.

Cardeman, David. *O Rio de Janeiro Nas Alturas*. Rio de Janeiro: Mauad, 2004.

Cardoso, Elizabeth Dezouart, Lilian Vaz, Maria Albernaz, Mario Aizen, and Roberto Pechman. *História Dos Bairros - Memória*

*Urbana - Tijuca*. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia/Editora Index, 1984.

Costa, Lucio. “Plano Piloto Para Urbanização Da Baixada Compreendida Entre a Barra Da Tijuca, O Pontal de Sernambetiba E Jacarepaguá.” Agência Jornalística Image, 1969.

Cullen, Gordon. *Paisagem urbana*. Lisboa: Edições 70, 1993. (original publicado em inglês no ano de 1961)

Cunha, Euclides da, Elisiane da Silva, Gervásio Rodrigo Neves, and Liana Bach Martins. *Euclides da Cunha: conhecimento como condição à construção do país*, 2012.

Dunlop, Charles J. *Subsídios Para a História Do Rio de Janeiro*. 2a. ed. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: Imperial Novo Milênio, 2008.

.ERMAKOFF, George. *Augusto Malta e o Rio de Janeiro 1903 – 1900*. Rio de Janeiro: G. Ermakoff Casa Editorial, 2009.

Ferraz, Talitha. *A Segunda Cinelândia Carioca: Cinemas, Sociabilidade E Memória Na Tijuca*. Rio de Janeiro: Multifoco, 2009.

.GERSON, Brasil. *História das Ruas do Rio*. Rio de Janeiro: Lacerda Editores, 2000.

Gilberto Magalhães, and Martha de Arruda. *Coisas Do Morro*, 2011.

Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas. *Quando Memória E História Se Entrelaçam: A Trama Dos Espaços Na Grande Tijuca*. Rio de Janeiro: Ibase, 2003.

Kidder, Daniel, and James Fletcher. *O Brasil E Os Brasileiros*. Vol. 205. 2 vols. 5. Companhia Editora Nacional, 1941.

Lynch, Kevin. *A Boa forma da cidade*. Lisboa (PT): Edições 70, 2007.

———. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.  
(original publicado no ano de 1960)

*Mauá : O Desafio Inovador Numa Sociedade Arcaica*. Fundação Ulysses Guimarães, 2011.

Morrison, Allen. *The Tramways of Brazil: A 130-Year Survey*. New York : Forty Fort, PA, USA: Bonde Press ; American distributor, Harold E. Cox, 1989.

Neves, Tancredo. *Tancredo Neves: Pensamentos E Fatos*. 1a edição. O Pensamento Político Brasileiro, vol. 1. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2011.

Norberg-Schulz, Christian. *Existence, Space & Architecture*. New York: Praeger, 1971.

———. *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. New York: Rizzoli, 1980.

Oliveira, Lili Rose Cruz. *Tijuca de Rua Em Rua: Da Praça Da Bandeira Ao Alto Da Boa Vista*. Coleção Rio. Rio de Janeiro: Universidade Estácio de Sá : Editora Rio, 2004.

Panerai, Philippe. *Análise urbana*. Brasília: Editora UnB, 2006.  
(original publicado em francês no ano de 1999)

ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2001. (original publicado em italiano no ano de 1966)

Rugendas, Johann Moritz. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1998.

Secretaria Municipal de Urbanismo / Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos. RABHA, N.M.C.E. (Coord.). *Planos Urbanos Rio de Janeiro – O século XIX*. Rio de Janeiro: IPP, 2008.

SERPA, Angelo. *O Espaço Público na Cidade Contemporânea*. Salvador: EDUFBA, 2007.

Sisson, Rachel. *Espaço E Poder: Os Três Centros Do Rio de Janeiro E a Chegada Da Corte Portuguesa = Space and Power: The Three Centers of Rio de Janeiro and the Arrival of the Portuguese Court*. 1ª ed. = 1st ed. Rio de Janeiro: Arco, 2008.

Soares, Luís Carlos. *O “Povo de Cam” Na Capital Do Brasil: A Escravidão Urbana No Rio de Janeiro Do Século XIX*. Rio de Janeiro: 7Letras, 2007.

Sousa, Irineu Evangelista. *Autobiografia. Exposição aos credores e ao público seguida de o meio circulante no Brasil [1878]*. Rio: Estaleiro Mauá, 1998.

Stiel, Waldemar Corrêa. *Onibus: Uma História Do Transporte Coletivo E Do Desenvolvimento Urbano No Brasil*. São Paulo, SP: ANTP Cultural : Comdesenho, 2001.

Tângari, Vera Regina. *Sistema de espaços livres: o cotidiano, apropriações e ausências*. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ, 2009.

Tuan, Yi-Fu. *Topofilia: un estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno*. [Barcelona: Melusina, 2007.

## LISTA DE IMAGENS

FIGURA 0.1 – EM PRIMEIRO PLANO, PICO DA TIJUCA E AO FUNDO A MALHA URBANA DA REGIÃO. FONTE: TRILHAPE.COM.BR .....	11
FIGURA 0.2 – FOTO AÉREA DA GRANDE TIJUCA COM O MARACANÃ EM PRIMEIRO PLANO. EM AMARELO A INDICAÇÃO DOS BAIRROS E EM BRANCO, A INDICAÇÃO DE REGIÕES E MARCOS	14
FIGURA 0.3 - BASE CADASTRAL COM OS QUADRANTES DA REGIÃO QUE FORMAM A GRANDE TIJUCA EM VERMELHO .....	15
FIGURA 2.1 - FLICKR - ORGANIZAÇÃO ICONOGRÁFICA .....	43
FIGURA 2.2 - CATALOGAÇÃO E CRIAÇÃO DE ETIQUETAS .....	43
FIGURA 2.3 - TIMEGLIDER - INTERFACE .....	44
FIGURA 2.4 - LINHA DO TEMPO, TIMEGLIDER.....	45
FIGURA 2.5 - TIMEGLIDER - GERAÇÃO DE LINHA DO TEMPO COM INFORMAÇÕES APROFUNDADAS SOBRE FATOS URBANOS.....	45
FIGURA 2.6 - ANÁLISE LINEAR.....	49
FIGURA 2.7 - INTERRELAÇÃO SIMPLES.....	49
FIGURA 2.8 - INTERRELAÇÃO AVANÇADA .....	49
FIGURA 3.1 - ESQUEMA DEMONSTRATIVO DO SURGIMENTO DAS INTERRELAÇÕES.....	52
FIGURA 3.2 - CAPA DO LIVRO "FREGUESIAS DO RIO ANTIGO" DE NORONHA SANTOS .....	54
FIGURA 3.3 - LANDSEER, CHARLES, 1826 - PONTE DE SÃO CRISTÓVÃO E TIJUCA.....	60
FIGURA 3.4 - RECOMENDAÇÃO DA CRIAÇÃO DO PARQUE DA FLORESTA DA TIJUCA .....	64
FIGURA 3.5 - REPORTAGEM DIÁRIO DE NOTÍCIAS - SECA NO SALGUEIRO.....	71
FIGURA 3.6 - "MARCELO OBSERVA, DA PADARIA, O DRAMA DOS MORADORES SEM ÁGUA FOTO ANDRÉ BALOCCO AGENCIA O DIA".....	71
FIGURA 3.7 - PLANO AGACHE, NOVOS RECURSOS AQUÍFEROS PROPOSTOS.....	73
FIGURA 3.8 - MAPA DA REDE DE RESERVATÓRIOS .....	73
FIGURA 3.9 - LOCAL DO TÚNEL DE ESCOAMENTO EM 2007 .....	74
FIGURA 3.10 - TUNEL ESCAVADO EM OBRAS, 2014.....	74
FIGURA 3.11 - RESERVATÓRIO SUBTERRÂNEO NA PRAÇA DA BANDEIRA.....	74
FIGURA 3.12 - LALASSE, CARAVANA DE COMERCIANTES EM DIREÇÃO À TIJUCA, 1838.....	75
FIGURA 3.13 - OFERTA DE TRANSPORTE POR TRACÇÃO ANIMAL .....	77
FIGURA 3.14 – RUGENDAS, 1820 – VIAJANTES À TIJUCA NO RIO DE JANEIRO SEGUINDO A CARAVAN DE MULAS.....	79
FIGURA 3.15 - MALTA, 1905 - BONDES DE TRACÇÃO ANIMAL COM DESTINO À TIJUCA .....	87
FIGURA 3.16 - USINA TERMoeLETRICA, 1956 .....	88
FIGURA 3.17 - BONDE ELÉTRICO NO ALTO DA BOA VISTA, PRAÇA AFONSO VIZEU .....	89
FIGURA 3.18 - "JUNCCÃO DO ELECTRICO" - TRANSIÇÃO ENTRE DOIS SISTEMAS DE BONDE.....	90
FIGURA 3.19 - AGACHE, 1930 - PROPOSTA DE REFORMULAÇÃO DOS TRANSPORTES .....	90
FIGURA 3.20 - AGACHE, 1930 - NOVO DIAGRAMA DE TRANSPORTES PARA O RIO DE JANEIRO.	91
FIGURA 3.21 - TRANSPORTE AUTOMOTIVO, 1974 .....	92
FIGURA 3.22 - AGACHE, TRAMWAYS - EM VERMELHO, LINHA DE METRO ATÉ A TIJUCA.....	93
FIGURA 3.23 - PLANO DOXIÁDES, 1965 - EM VERMELHO LIGAÇÃO TIJUCA - JARDIM BOTÂNICO	94
FIGURA 3.24 - HAROLDO COUTO - TÚNEL TIJUCA - JARDIM BOTÂNICO.....	94
FIGURA 3.25 - REPORTAGEM SOBRE A LIGAÇÃO TIJUCA - LEBLON, O GLOBO, 1982 .....	95
FIGURA 3.26 - MAPA TELEFÉRICO TIJUCA – COPACABANA.....	97
FIGURA 3.27 - PAC II - PROJETO DE TELEFÉRICO.....	99
FIGURA 3.28 - GRANDE TIJUCA NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO.....	101
FIGURA 3.29 - GRANDE TIJUCA, ÁREA DE PLANEJAMENTO 2.2 .....	102
FIGURA 3.30 - TRAÇADO EM MALHA REGULAR DOS BAIRROS PLANEJADOS .....	103
FIGURA 3.31 - ESQUEMA CRONOLÓGICO DA ORGANIZAÇÃO POR ÉPOCAS .....	104
FIGURA 4.1 - PLANTAÇÕES DE MONOCULTURA NA TIJUCA .....	107
FIGURA 4.2 - RUGENDAS, 1825 - MOINHO DE ACÚCAR.....	110
FIGURA 4.3 - BELLA VISTA DA TIJUCA, MARTINET, 1849 .....	112
FIGURA 4.4 - RUGENDAS, 1825 - DESMATAMENTO DE UMA FLORESTA.....	113
FIGURA 4.5 - RUGENDAS, 1825 - COLHEITA DE CAFÉ .....	113
FIGURA 4.6 - MAPA DO RIO EM 1812 .....	115
FIGURA 4.7 - CLARK, JOHN, 1822 – MONTANHAS DA TIJUCA.....	117
FIGURA 4.8 - CARTOGRAFIA ATUAL COM BASE NA CADASTRAL DE 2000 .....	118
FIGURA 4.9 - APROXIMAÇÃO DA CARTOGRAFIA ATUAL. EM DESTAQUE, PRAÇA SAENS PEÑA, ARENA MARACANÃ E MUSEU NACIONAL DA QUINTA DA BOA VISTA .....	119
FIGURA 4.10 - MAPA DE 1850, DETALHE .....	120
FIGURA 4.11 –SOBREPOSIÇÃO NO MAPA DE 1850 .....	121

FIGURA 4.12 - MAPA DE 1875, DETALHE .....	122	FIGURA 4.38 - ZONEAMENTO DA PRAÇA SAENS PEÑA – 1967 – PROCESSO DE VERTICALIZAÇÃO DO BAIRRO .....	154
FIGURA 4.13 - SOBREPOSIÇÃO NO MAPA DE 1875 .....	123	FIGURA 4.39 - PROPAGANDO PROMOVEDO O STILO DE VIDA À BEIRA MAR .....	155
FIGURA 4.14 - MAPA DE 1885, DETALHE .....	124	FIGURA 5.1 - CEPEDA, RENAN - FLORESTA DA TIJUCA.....	158
FIGURA 4.15 – SOBREPOSIÇÃO NO MAPA DE 1885 .....	125	FIGURA 5.2 - DEBRET, IMAGENS DA ESTRADA DAS PAINEIRAS .....	161
FIGURA 4.16 - DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO - 1828 A 1858 - VENDA DE CHÁCARA .....	127	FIGURA 5.3 - TAUNAY, NICOLAS - CASCATA DO TIJUCA.....	162
FIGURA 4.17 - LEILÃO 1867 - PLANTA DOS TERRENOS E CHÁCARA QUE PERTENCERAM AO COMENDADOR BESSA.....	128	FIGURA 5.4 - LANDSEER, CHARLES, 1825 - WATERFALL AT TEJUCA FROM NEAR COUNT GESTAS .....	162
FIGURA 4.18 - AGACHE, 1930 - EXPULSÃO DAS INDÚSTRIAS PARA REGIÕES MAIS AFASTADAS .....	134	FIGURA 5.5 - BIARD, AUGUSTE - CASCATA DA TIJUCA .....	163
FIGURA 4.19 - FERREZ, MARC - HOTEL VILLA MOREAU.....	135	FIGURA 5.6 - BALLÁ, JULES – CASCATINHA .....	163
FIGURA 4.20 - FERREZ, MARC - BANHO DO HOTEL VILLA MOREAU .....	135	FIGURA 5.7 - FERREZ, MARC, 1870 - TIJUCA PETITE CASCADE .....	164
FIGURA 4.21 - ALMANACH DO MALHO, 1924 - REPORTAGEM SOBRE A REFORMA DO HOTEL TIJUCA.....	136	FIGURA 5.8 - PLANITZ, KARL, 1835 - PAÇO DO IMPERADOR DO BRAZIL EM S. CHRISTOVÃO, RIO DE JANEIRO.....	165
FIGURA 4.22 - BALLÁ, JULES, APÓS 1822 - VISTA TIRADA DO HOTEL WHYTE. TIJUCA. ....	137	FIGURA 5.9 - TRAÇADO URBANO DO BAIRRO .....	168
FIGURA 4.23 – MAPA DE 1910, DETALHE .....	140	FIGURA 5.10 - VILLA ISABEL - PRIMEIRO BAIRRO PLANEJADO .....	170
FIGURA 4.24 - MAPA DE 1928, DETALHE .....	141	FIGURA 5.11 - PUBLICAÇÃO DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO RIO DE JANEIRO HOMENAGEANDO SEUS PRESIDENTES, INCLUSIVE O BARÃO DE DRUMMOND.....	172
FIGURA 4.25 – SOBREPOSIÇÃO DO MAPA DE 1928.....	142	FIGURA 5.12 - MALTA, AUGUSTO - INAUGURAÇÃO DA ILUMINAÇÃO PÚBLICA NO CRUZAMENTO ENTRE AS RUAS URUGUAI E A AVENIDA MARACANÃ NO FINAL DA DÉCADA DE 20 .....	175
FIGURA 4.26 - MAPA DE 1930, DETALHE .....	143	FIGURA 5.13 - PRIMEIRO DESMEMBRAMENTO DA QUADRA .....	176
FIGURA 4.27 - REVISTA ILUSTRADA, 1911 - DERBY CLUB .....	144	FIGURA 5.14 - OUTROS DESMEMBRAMENTOS COM ÁREAS JÁ EDIFICADAS .....	176
FIGURA 4.28 – ERMAKOFF, PISTA DE CORRIDAS DO DERBY CLUB .....	145	FIGURA 5.15- OS DESMEMBRAMENTOS CONTINUAM E DÃO ORIGEM À NOVOS LOTES QUE, POR SUA VEZ, DÃO ORIGEM À OUTRAS CONSTRUÇÕES.....	176
FIGURA 4.29 - ESTÁDIO MUNICIPAL EM OBRAS [1949] .....	146	FIGURA 5.16 - OUTRAS DINÂMICAS OCORREM E TERRENOS AUMENTAM DE TAMANHO .....	177
FIGURA 4.30 - ESTÁDIO DO MARACANÃ, INAUGURAÇÃO .....	146	FIGURA 5.17 - DESMEMBRAMENTOS DE LOTES MAIORES OCORREM PARA DAR LUGAR A TIPOLOGIAS QUE OCUPAM MAIS ESPAÇO: PRÉDIO RESIDENCIAL.....	177
FIGURA 4.31 - OBRAS DE ADEQUAÇÃO PARA A COPA DO MUNDO, 2012 .....	147	FIGURA 5.18 - A ÁREA DESMEMBRADA PASSA POR UM REMEMBRAMENTO PARA A CONSTRUÇÃO DE UM GRANDE PRÉDIO.....	178
FIGURA 4.32 - ARENA MARACANÃ, 2014 .....	147	FIGURA 5.19 - PLANTA DOS TERRENOS NA FÁBRICA DAS CHITAS.....	179
FIGURA 4.33 - ENTORNO DO CAFÉ PALHETA .....	148	FIGURA 5.20 - PA 317 - CRIAÇÃO DA PRAÇA SAENS PENA .....	180
FIGURA 4.34 - O GLOBO, 1989 - CINEMA CARIOCA E CINEMA AMÉRICA – FIM DA ERA DOS CINEMAS DE RUA NA PRAÇA SAENS PEÑA .....	149	FIGURA 5.21 - SAENS PEÑA, DÉCADA DE 20.....	181
FIGURA 4.35 - MALTA, 1922 - DEMOLIÇÕES PARA A ABERURA DA AV. MARACANÃ .....	150		
FIGURA 4.36 - PLANO DE REMODELAÇÃO DO RIO 1930 – TIJUCA ÁREA RESIDENCIAL, SETORIZADA DE FORMA SEMELHANTE A BAIRROS COMO BOTAFOGO, COPACABANA E FLAMENGO .....	152		
FIGURA 4.37 - PROJETO DA AVENIDA EDSON PASSOS, 1937 .....	153		

FIGURA 5.22 - MARX, BURLE - PROJETO PAISAGÍSTICO PARA A PRAÇA SAENS PEÑA (NÃO EXECUTADO).....	181
FIGURA 5.23 - SAENS PEÑA EM 1948 .....	182
FIGURA 5.24 - SAENS PEÑA ATUALMENTE .....	182
FIGURA 5.25 - SEARS TIJUCA - FINAL DOS ANOS 50 .....	183
FIGURA 5.26 - PRÉDIOS ABANDONADOS NOS ANOS 90 ATUALMENTE OCUPADOS PELO SHOPPING TIJUCA.....	183
FIGURA 0.1 - FATOS URBANOS DE 1700 ATÉ 1800.....	198
FIGURA 0.2 - FATOS URBANOS DE 1800 ATÉ 1850.....	199
FIGURA 0.3 - FATOS URBANOS DE 1850 ATÉ 1900.....	200
FIGURA 0.4 - FATOS URBANOS DE 1900 ATÉ 1950.....	201
FIGURA 0.5 - FATOS URBANOS DE 1950 ATÉ 2000.....	202
FIGURA 0.6 - FATOS URBANOS DE 2000 EM DIANTE.....	203

## APÊNDICE

## Linha do Tempo

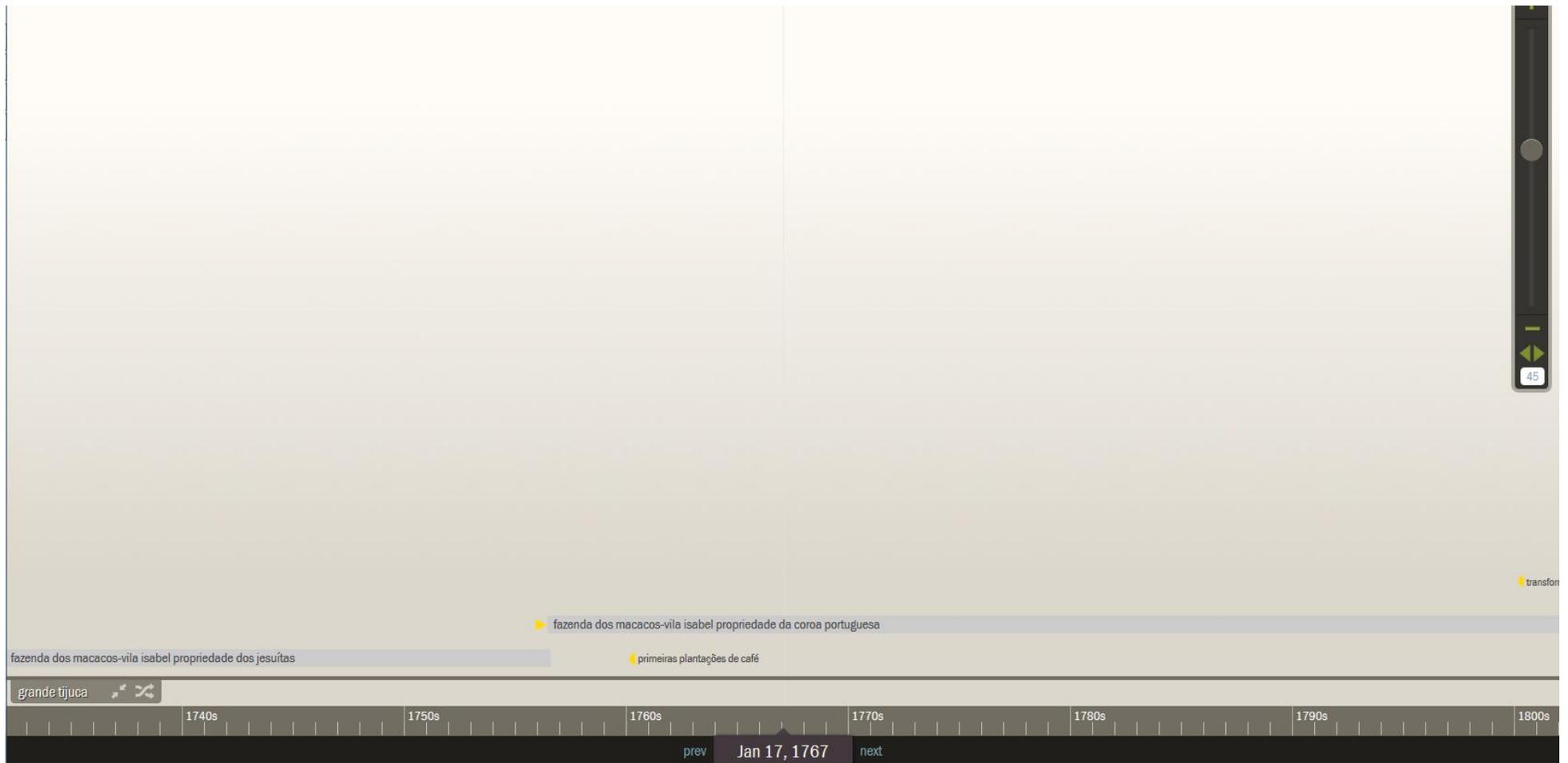


Figura 0.1 - Fatos Urbanos de 1700 até 1800

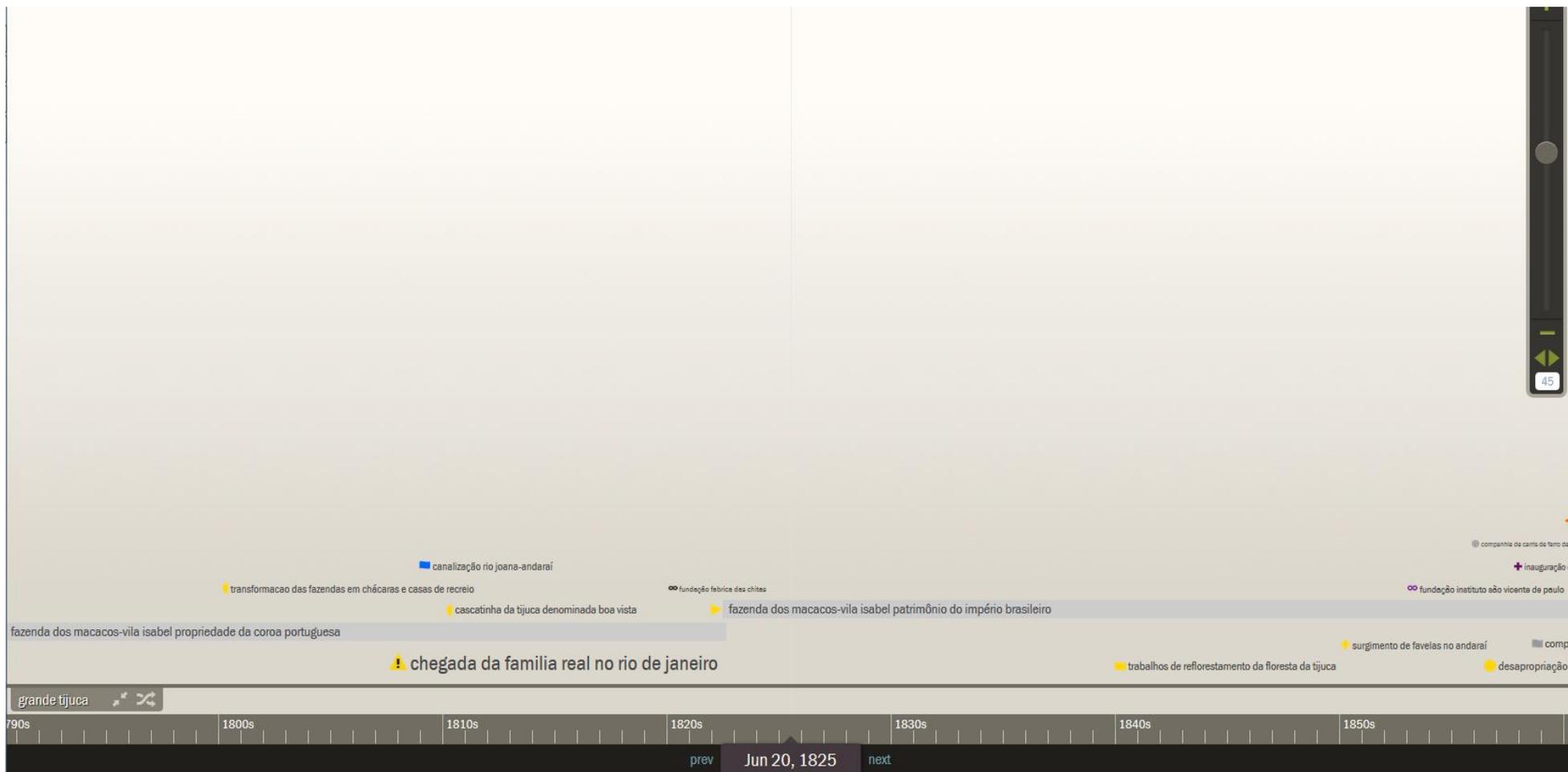


Figura 0.2 - Fatos Urbanos de 1800 até 1850

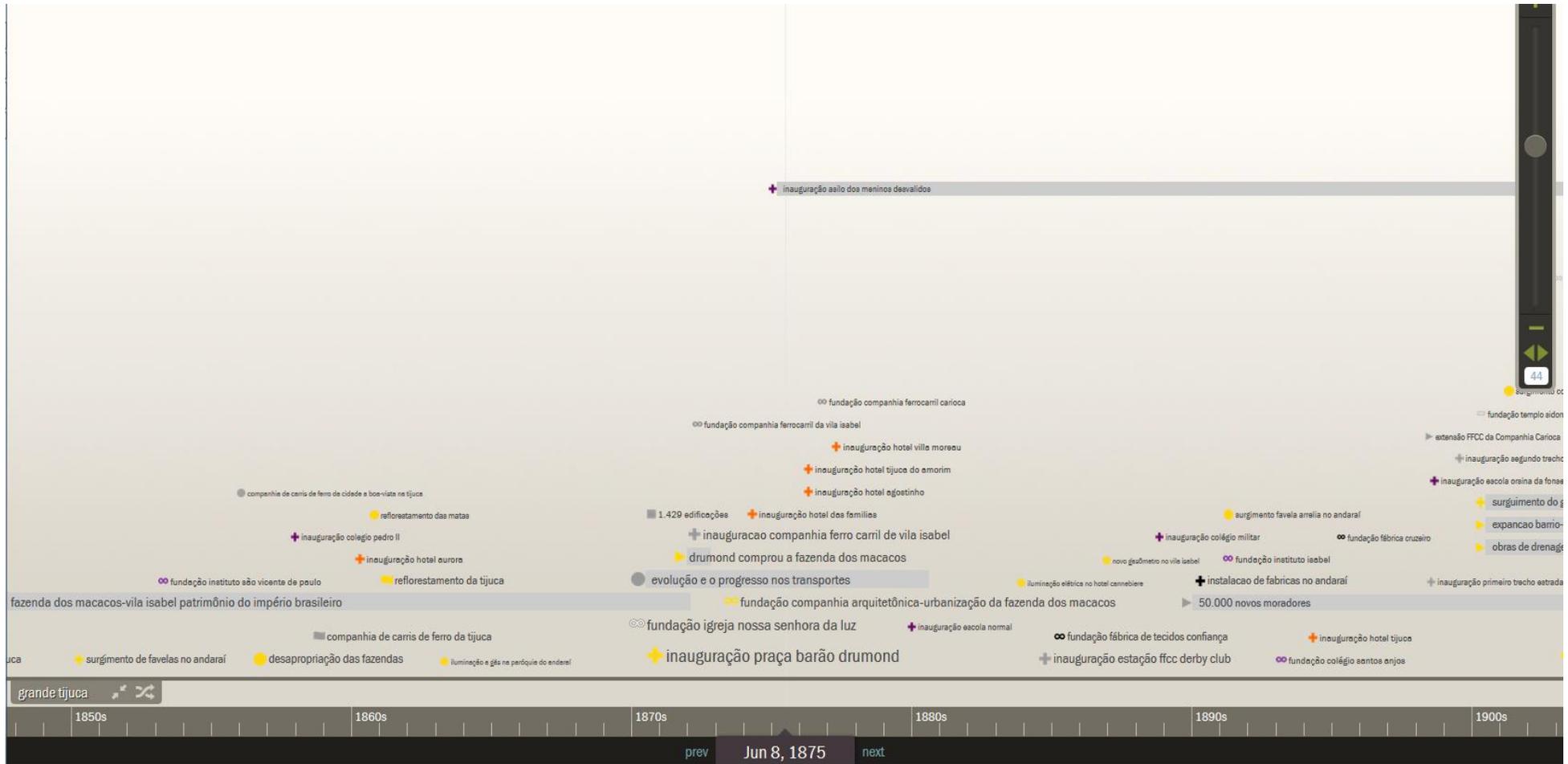


Figura 0.3 - Fatos Urbanos de 1850 até 1900

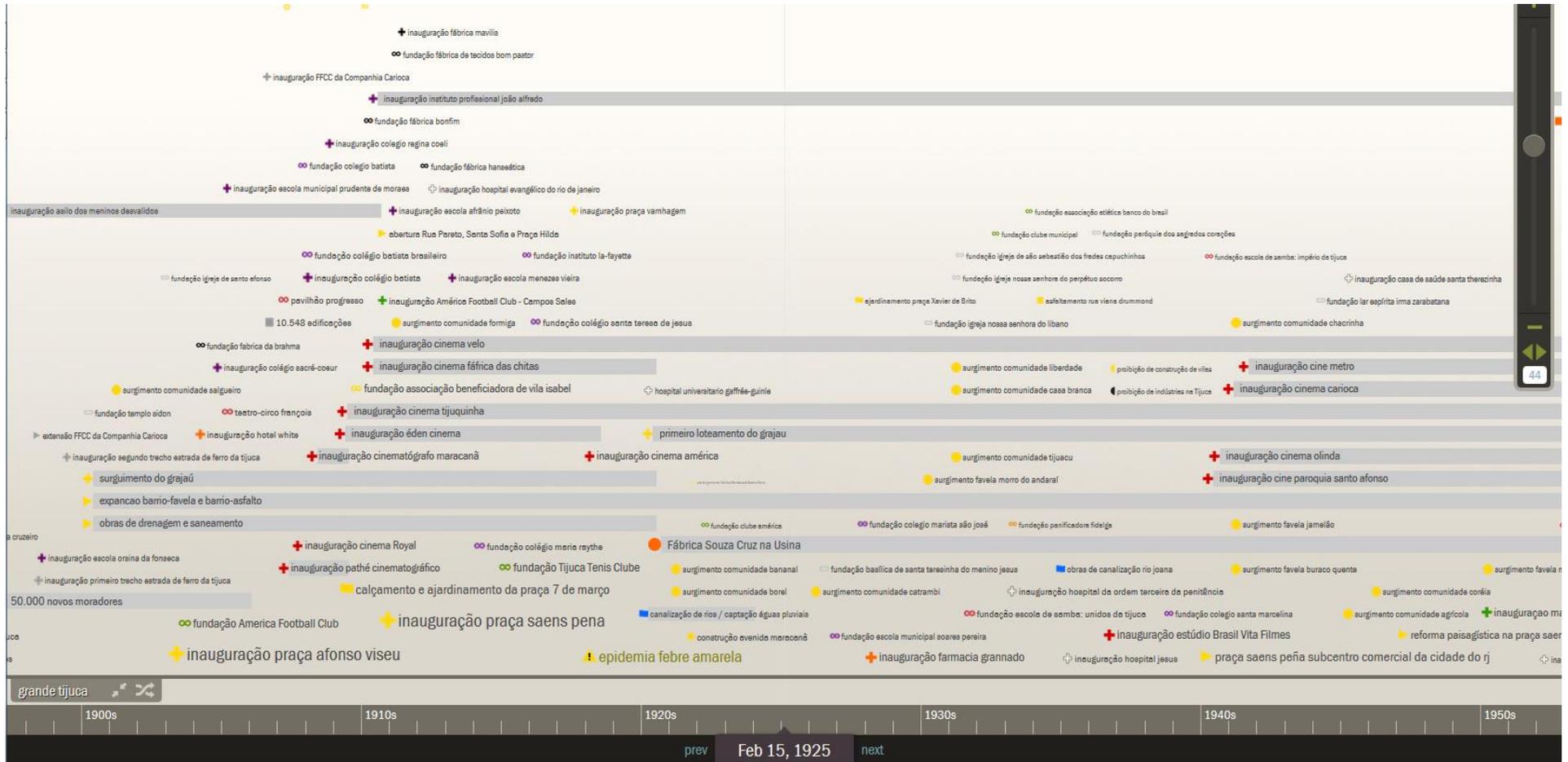


Figura 0.4 - Fatos Urbanos de 1900 até 1950





Figura 0.6 - Fatos Urbanos de 2000 em diante



