



RIO DE JANEIRO - 1810
Morro do Castelo

O mesmo ocorre ao norte, no alinhamento São Bento—morro da Conceição—morro do Pinto, que só é atravessado por uma passagem relativamente estreita entre os dois primeiros morros, que foi aproveitada pela avenida Rio Branco e por outra a oeste do morro do Pinto, entre êste e a Quinta da Boa Vista. Entre êsse alinhamento e o promontório de Santa Teresa está a avenida Presidente Vargas.

São êsses os pontos de acesso à avenida Brasil que segue pela baixada e os aterros recentes ao norte do sítio da cidade⁸.

Mas o principal elemento físico que sempre influenciou na posição do Rio de Janeiro é a baía de Guanabara, uma das mais belas e amplas baías do mundo.

Localizada entre os maciços litorrâneos, em uma depressão de ângulo de falha, a baía de Guanabara tem uma abertura de apenas 1 500 metros

entre os morros do Pico, em Niterói, e o do Pão de Açúcar. É dividida, ainda, pela ilha de Laje, e amplia-se para o interior na direção ENE. Sua profundidade varia de 52 metros em frente à fortaleza de Santa Cruz, atingindo uma média de 4 a 5 metros no interior, como se observa na fig. n.º 1.

Essas características tornam a baía de Guanabara um abrigo seguro para as embarcações de qualquer calado.

Nos tempos coloniais, já o Rio de Janeiro era escala obrigatória para as viagens através do continente sul-americano. Posteriormente, passou a ser um grande centro comercial portuário e hoje o pôrto do Rio de Janeiro é um dos mais movimentados do país, não só quanto ao comércio externo de importação e exportação, bem como no que se refere à cabotagem.

OCUPAÇÃO HUMANA E A MODIFICAÇÃO DA PAISAGEM

I — PRIMÓRDIOS DA OCUPAÇÃO

A — *O estabelecimento no morro do Castelo.* A paisagem natural hoje já tão modificada teve suas alterações, entretanto iniciadas em épocas remotas. Isso demonstra que o sítio da cidade sempre apresentou obstáculos à população, por menor que fôsse o número de seus ocupantes.

⁸ RUELLAN, FRANCIS — "Estudos geomorfológicos na zona urbana do Rio de Janeiro". — *Boletim Carioca* ns. 3 e 4.

No século XVI os franceses, penetrando na Guanabara, instalaram-se à entrada da baía. Para expulsá-los foi necessário estabelecer um aglomerado entre o sopé do Pão de Açúcar e o morro Cara de Cão, que se chamou São Sebastião do Rio de Janeiro.

Após a saída definitiva dos franceses⁹ os portugueses fixaram-se num local de topografia mais favorável para a expansão urbana, mas sem distanciar-se da barra que necessitava de guarda.

Entre as numerosas elevações que contornavam a baía o morro na época denominado de São Januário ou do Descanso, depois chamado do Castelo, foi o preferido para a instalação de um forte (fig. n.º 17).

Situado à meia distância entre a barra e o litoral norte da baía, sobre uma península, tinha o morro do Castelo a face ocidental banhada pela extensa lagoa do Boqueirão. Contava, assim, com um abrigo para as embarcações que ali acostavam. Com apenas 60 metros de altura o seu acesso era fácil, e além de oferecer boas condições de expansão, dominava a entrada da baía.

Logo que se pôde, devastou-se a espessa floresta tropical.

A nova povoação teve a vida administrativa organizada, limitada por muros entre os quais surgiram engenhos e chácaras, e a igreja dos jesuítas onde foi instalado o marco da fundação.

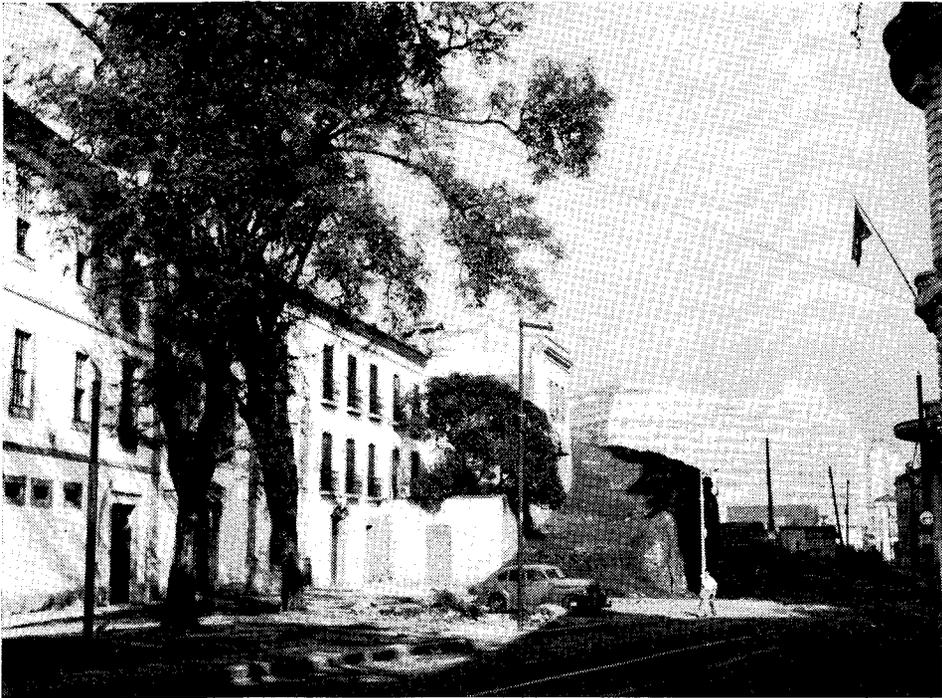


Fig. 20 — Antiga laçeira da Misericórdia, junto ao largo do mesmo nome. Com a demolição do morro do Castelo restou da antiga laçeira apenas o pequeno trecho que se vê na foto.

(Foto TIBOR JABLONSKY — CNG)

⁹ No dia 20 de janeiro de 1567, dia de São Sebastião.

Breve apareceram as fortificações de São Diogo, de São Teodósio no morro Cara de Cão, e da Guia, atual de Santa Cruz.

Com a doação de terras, a administração incentivou a construção de casas na baixada. E, ainda, pela necessidade de água potável, a população passou a ultrapassar as encostas e imediações do morro do Castelo.

B — *O domínio sobre a baixada* A baixada alagada, a “várzea”, como a chamavam os primeiros habitantes, foi aos pouco invadida. As próprias edificações religiosas, em tórno das quais sempre se agruparam as povoações, começaram aí a se elevar. Tais foram a igreja da Misericórdia, de Nossa Senhora do Ó, no local onde hoje se assenta a Catedral, e a de Santa Luzia, na rua dêste nome, na época denominada praia da Piaçava, hoje substituída por atêrro.

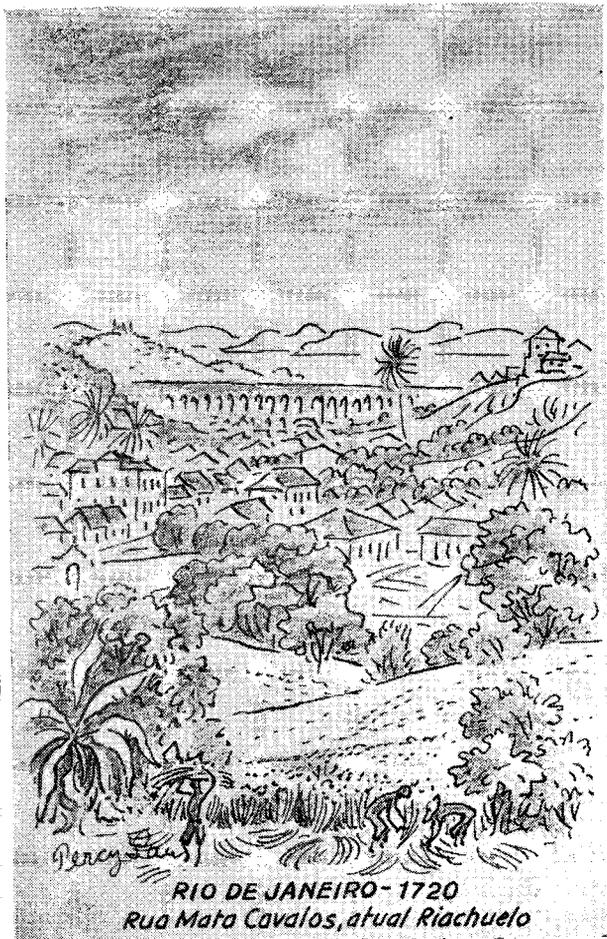
1 — *Aparecimento das primeiras ruas.* Com a freqüente obtenção de sesmarias, a “várzea” se dividiu em engenhos e chácaras, dando ensejo à abertura das ladeiras e das primeiras ruas do Rio antigo.

Três ladeiras foram necessárias para se fazer a comunicação entre o morro do Castelo e a “várzea”: a da Misericórdia, onde morava a aristocracia da época, cujo testemunho se vê na fig. 20. O prolongamento para o lado do morro de São Bento se fazia ao longo da rua Primeiro de Março, antiga praia Manoel de Brito, depois chamada rua Direita, e para o outro lado, da rua de Santa Luzia, chamada praia da Piaçava; a ladeira do Cotovêlo, onde hoje se encontra a rua Vieira

Fazenda, que se ligava à ladeira da Misericórdia e contornava o morro do Castelo pela rua São José; e a ladeira da Ajuda, também chamada do Seminário ou Passo do Porteiro, desaparecida com o arrasamento do morro, que descia para os lados da atual avenida Rio Branco pela rua chamada da Ajuda, de que a atual rua Melvin Jones é um vestígio.

A principal artéria beirava o mar, contornando o morro do Castelo. Ia da igreja de Santa Luzia, com o nome de Praia da Piaçava e, ao chegar à Misericórdia, prosseguia com esta designação até a “várzea da cidade” — atual praça Quinze de Novembro —, onde as capelas de São José e de Nossa Senhora do Ó já fixavam o povo na planície. Da “várzea da cidade” o Rio de Janeiro estendia-se para São Bento, ao longo da rua Primeiro de Março.

Da igreja de Santa Luzia ao morro dos Beneditinos traçava-se, dêsse modo, a primeira artéria da cidade



RIO DE JANEIRO - 1720
Rua Mata Cavalos, atual Riachuelo



Fig. 21 — Aspecto rural do Caminho de Mata Porcos, atual Estácio de Sá.

(Foto de gravura de THOMAS ENDER —
Gentileza do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro)



Fig. 22 — Campo de Sant'Ana em 1817. Observa-se a antiga igreja de Santana no local onde se encontra, atualmente, a estação da Central do Brasil. A esquerda, as primeiras casas da cidade nova.

(Foto de gravura de THOMAS ENDER —
Gentileza do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro)

baixa, devido aos próprios fatores locais. O primeiro trecho dessa via contornava as encostas íngremes do morro, e o segundo seguia o tómbolo, entre os morros do Castelo e de São Bento. Por trás dessa restinga ficava os alagadiços, imensa área a ser gradativamente conquistada.

A segunda rua foi a de São José, até hoje com o mesmo nome, que contornando o morro do Castelo prolongava-se pela rua Melvin Jones, chamada na época de rua da Ajuda e depois rua Chile.

Por muito tempo a cidade ficou limitada à área compreendida pelos morros do Castelo, São Bento, Conceição e Santo Antônio. Fora daí era o sertão, por onde se ia por três caminhos que se abriam entre lagoas e pântanos.

O caminho que partia da Ajuda, chamado da Praia Vermelha, contornava a lagoa do Boqueirão seguindo pela Lapa, Catete e Botafogo. Ia em direção ao primitivo aglomerado, que passou a ser chamado Vila Velha, e aos engenhos situados nas imediações da lagoa Rodrigo de Freitas, denominada Sacopenupan (*socó-pe-nupan* sig. "pancada dos socós").

O segundo caminho seguia, provavelmente, pela rua Evaristo da Veiga, rua do Riachuelo antigo caminho de Matacavalos, contornava a lagoa da Sentinela, e depois continuava pela rua Estácio de Sá, chamada caminho de Mataporcos (fig. 21). Destinava-se aos engenhos dos jesuítas em Catumbi e São Francisco Xavier.

O terceiro caminho, mais reto, chamado Capueiruçu (sig. capoeira grande), partia do lugar onde hoje está a Alfândega, seguia pela rua deste nome, atravessava o Campo de São Domingos (situado no cruzamento da avenida Passos com a rua General Câmara, incorporado à avenida Presidente Vargas) e a praça da República, antigo Campo de Santana ou dos Ciganos (fig. 22). Prolongava-se, ainda pelo atual Canal do Mangue até a rua Alfredo Maia (antiga Praia Formosa) e São Cristóvão, onde havia vários engenhos.

Os paludes e os alagadiços tiveram que ser atacados.

2 — *Início dos aterros.* Iniciaram-se os aterros pelos alagadiços, de onde partiam as ruas transversais, desde a rua Primeiro de Março.

Assim, nasceram as ruas aproximadamente paralelas entre a da Assembléia e a Visconde de Inhaúma, antiga rua dos Pescadores.

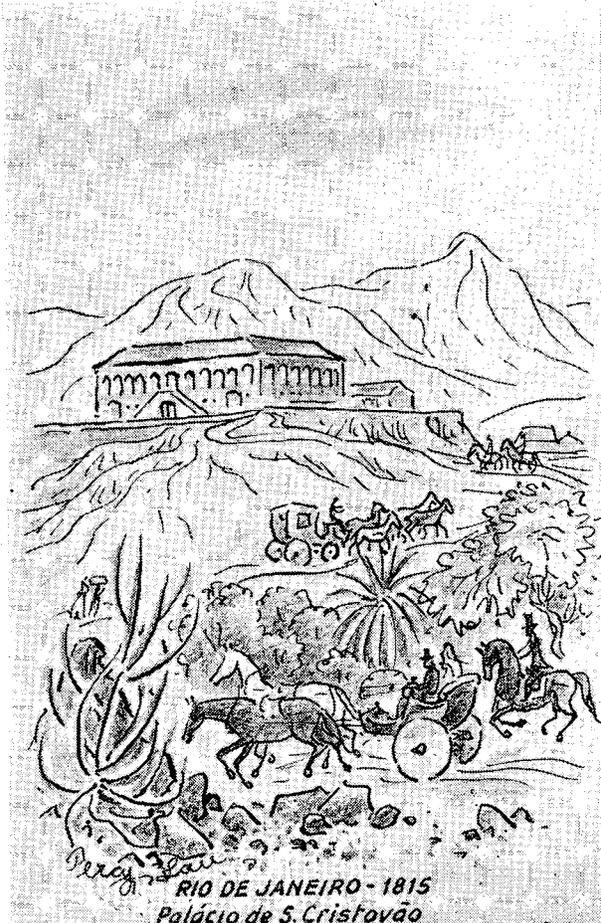




Fig. 23 — Mapa da cidade de São Sebastião em 1645, segundo o Cosmógrafo JOÃO TEIXEIRA. (Da Mapoteca do Itamarati)

Devido ao escasso material de at erro (pedaços de pedra, tijolos, fragmentos de telhas e entulhos) e da dificuldade de transporte, essas ruas tiveram sua largura limitada, tanto assim que os fundos das casas permaneceram alagados por bastante tempo.

Os fatores econ micos determinaram a importância dessas diferentes ruas: de um lado, a lavoura dos jesuítas no Engenho Velho, as fazendas agrícolas de Rodrigo de Freitas, Catumbi e Riachuelo, e do outro, o pôrto dos Padres da Companhia, na praça Quinze de Novembro, chamada de Praça do Carmo.

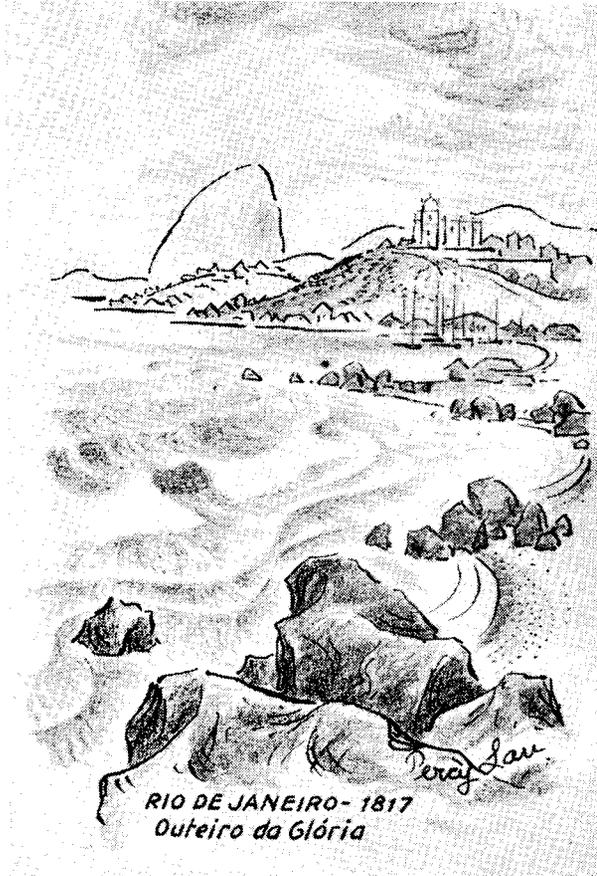
Os caminhos que faziam comunicar  esses diferentes centros eram as ruas de maior trânsito. As perpendiculares   costa com a de São José, a Marechal Floriano, antiga rua Larga, a rua da Assembléia, etc., eram destinadas a facilitar os contactos dos estabelecimentos agrícolas com o centro da cidade. As paralelas à costa, ruas Primeiro de Março, da Quitanda e a Miguel Couto, antiga rua dos Ourives, eram as mais comerciais.

No fim do século XVI o núcleo urbano já se encontrava na planície, no primitivo lugar da praça do Carmo (atual praça Quinze de Novembro). Também descera a atividade comercial, e, segundo MAX FLEIUSS¹⁰ os moradores s mente subiam o morro do Castelo aos domingos e dias de festa, e já se tornara então inc modo de tal maneira que seus habitantes apenas ali permaneciam devido à matriz,   igreja e ao Colégio dos Jesuítas onde os filhos se educavam.

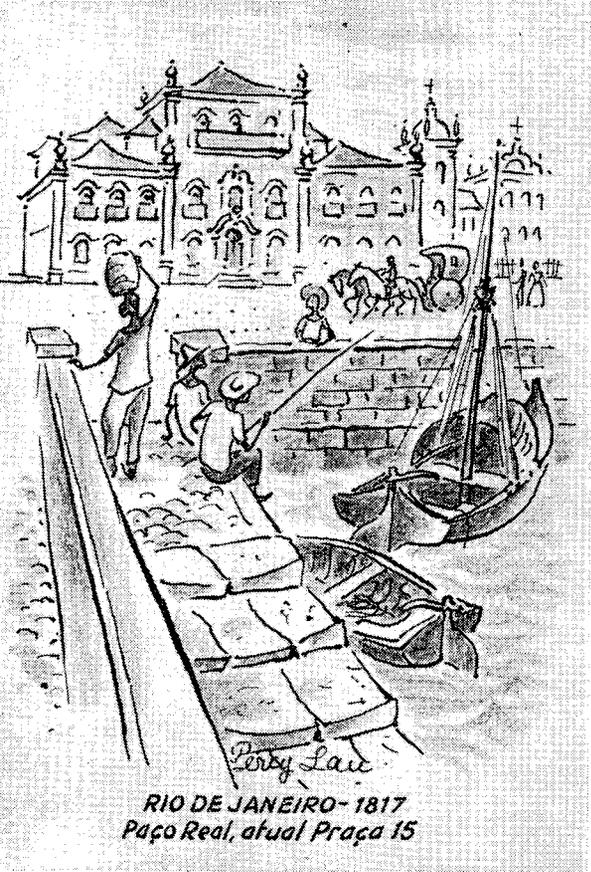
II — PRIMEIRAS REALIZA ES

No século XVII a aglomera o não aumentou muito a sua área, que não ia além da rua Miguel Couto, como se pode observar na fig. 23. Além, ficavam os pastos de gado, as chácaras, em seguida os engenhos e fazendas e, finalmente, o sertão.

Várias ruas foram abertas, umas paralelas e outras perpendiculares ao mar, tais como a da Candelária, antiga rua João Mendes Caldeireiro, a do Rosário, chamada de Pedro Costa, a do Padre Matoso (Domingos Coelho), a Buenos Aires (do Hospício), a General Câmara (dos Escriv es) e a de São Pedro, antiga rua de Antônio Vaz Vi oso, incorporada à atual avenida Presidente Vargas.



¹⁰ FLEIUSS, MAX — *Apóstolos da História do Brasil* — Pôrto Alegre, 1934.



RIO DE JANEIRO-1817
Paço Real, atual Praça 15

Os bairros já se definiram, como o da Misericórdia, que se estendia até São Bento, e o de Santo Antônio, para os lados da praça Marechal Floriano.

O comércio, definitivamente estabelecido na parte plana, correspondia às ruas da Misericórdia, Bittencourt da Silva, antiga de Santo Antônio, Melvin Jones, ex-rua Chile e São Bento.

A lagoa do Boqueirão continuava a ser gradativamente aterrada.

No largo da Carioca encontrava-se a lagoa de Santo Antônio, que recolhia as águas dos morros do Castelo e de Santo Antônio. Para o escoamento das suas águas que aumentavam na época de ressaca, foi mandado construir pela Câmara um cano de pedra e cal, que seguia pela rua que por muito tempo se chamou do Cano e é hoje a Sete de Setembro. Seguia, ainda, ao longo da rua Uruguaiana, antiga da Vala, em direção à praça Mauá, que se chamava Prainha (fig. 24).

Foram realizadas obras de fortificação da cidade, e a primeira tentativa de canalização do rio Carioca, com a construção do aqueduto do morro do Destêrro ao morro de Santo Antônio.

III — FATÔRES DA EXPANSÃO URBANA

A cidade teve seu desenvolvimento acelerado, no século XVIII, em virtude de vários fatores: grande impulso à lavoura, a descoberta de minas de ouro e pedras preciosas em São Paulo e Minas Gerais, e, ainda, pelo fechamento das estradas da Bahia e do Espírito Santo para a região mineira. Em conseqüência, a navegação de cabotagem foi intensificada, para o que muito contribuíram as medidas fiscais que obrigavam todos os navios a fundear no seu pôrto.

Tornou-se o Rio de Janeiro o escoadouro da produção colonial — açúcar e fumo — principais artigos de exportação. As transações se multiplicaram em sua praça de comércio, e aumentou o movimento da cidade.

Seguindo o caminho da Praia Vermelha, a cidade iniciava a sua expansão para a zona sul, em direção à região chamada da Carioca, depois do Catete, por ser banhada pelo rio Carioca, que desaguava entre os morros da Glória e da Viúva no local denominado Aguada dos Marinheiros. Aí se localizavam várias chácaras com plantações de frutas e cereais. Para os lados da lagoa Rodrigo de Freitas encontravam-se numerosos engenhos de açúcar.



Fig. 24 — Vista da praça Mauá e de um trecho do pôrto do Rio de Janeiro. Nesta área, anteriormente chamada Prainha, chegava o cano que escoava as águas da lagoa de Santo Antônio.

(Foto TIBOR JABLONSKY — CNG)

Em direção à zona norte, a colonização desenvolveu-se em Catumbi, Itapiru, Estácio de Sá, Engenho Velho, Andaraí, Fábrica das Chitas, São Cristóvão e Benfica, graças aos engenhos açucareiros.

A fazenda de Santa Cruz foi se formando lentamente, com as várias doações de devotos aos jesuítas, que aí incentivaram engenhos, a pesca, a criação de gado, e realizaram algumas obras de engenharia, tais como limpeza de canais, construção de pontes, olarias, fornos de cal e pequenas oficinas. Aliás, êsse trecho servia de passagem do contrabando do ouro e pedras preciosas procedentes de Minas Gerais em direção ao mar, onde eram embarcadas na baía de Sepetiba.

O Rio de Janeiro começa a aparecer, então, como um centro urbano na margem ocidental da baía de Guanabara, não longe da sua entrada, irradiando a população agrícola para o interior ¹¹.

No século XVIII as comunicações foram facilitadas com a abertura de estradas nacionais para São Paulo e Minas Gerais.

IV — INÍCIO DO SANEAMENTO E PRIMEIRAS OBRAS PÚBLICAS

Em conseqüência da pressão demográfica que já se fazia sentir, foram efetuadas grandes obras na área urbana do Rio de Janeiro, durante o século XVIII (fig. 25).

¹¹ LAMEGO, ALBERTO RIBEIRO — *O Homem e a Guanabara* — CNG, 1948, Rio.

morro das Mangueiras (local onde hoje se encontra a rua Visconde de Maranguape) que lhe forneceu o material para o atêrro¹⁴. Assim, pôde ser criado o Passeio Público, em frente ao qual foi aberta a rua das Marrecas, denominada então das Belas Noites¹⁵.

Acompanhando o crescimento da cidade para oeste, cujos quarteirões ultrapassavam a praça Tiradentes (Rocio), atingindo a praça da República, foi criado um cais em frente à praça Quinze de Novembro pela praia D. Manuel, o qual foi mais tarde prolongado¹⁶. Abriram-se, ainda, as ruas do Senado, dos Inválidos e do Resende.

A lagoa da Carioca, que se estendia em Botafogo em um manguezal, foi aterrada para se construir uma estrada para a cidade. Esses aterros, assentados em linhas mais ou menos sinuosas pela rua Marquês de Abrantes e Catete, pelo caminho da praia Vermelha, teriam circunscrito uma espécie de lagoa que perdurou até época muito recente nos fundos de algumas casas daquelas ruas¹⁷. Em seu local se encontra o Largo do Machado.

A lagoa da Lampadosa foi igualmente aterrada.

A cidade invadiu o campo, atingindo os limites do rio Comprido para o interior, e pelo litoral, da foz do rio Carioca até a rua Alfredo Maia, antiga praia Formosa.

A área urbanizada estava quase livre dos alagadiços. Era, então, o Rio de Janeiro, a cidade mais populosa do país, com notável importância comercial e grande movimento portuário.

V — NOVA ETAPA DE EXPANSÃO URBANA

No século XIX, a fim de dar passagem à côrte de D. João para a Quinta da Boa Vista, em São Cristóvão, foi aterrada parte dos mangues de São Diogo (atual Canal do Mangue), ponte dos Marinheiros e rua Alfredo Maia (Praia Formosa), constituindo o caminho do Aterrado, depois chamado das Lanternas e finalmente rua Senador Euzébio. Foi o início da Cidade Nova. Foram também saneados o Campo de Santana e terrenos circunvizinhos.

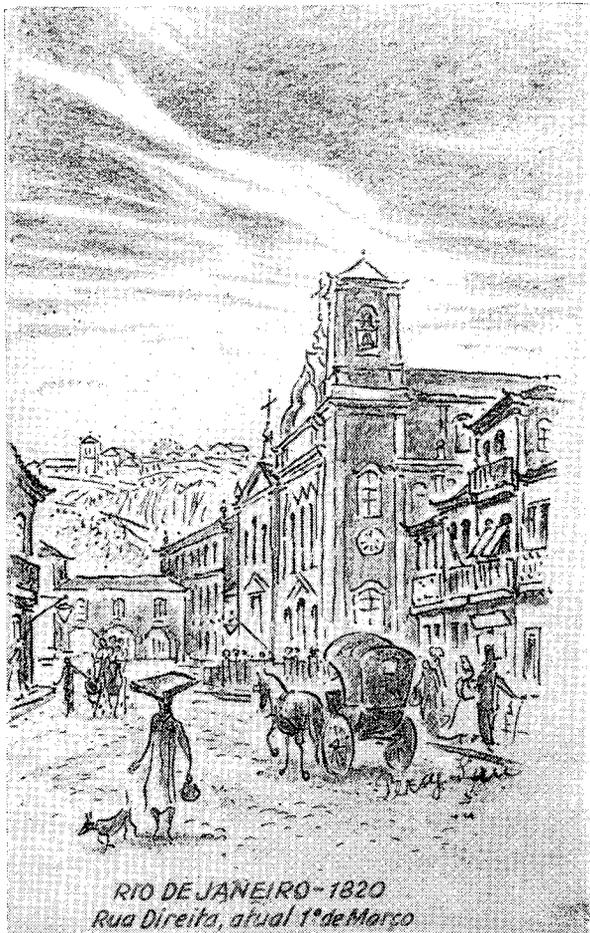
Após a Independência, a cidade não ia além da Lapa, do Campo de Santana e da Saúde. O comércio estava quase todo localizado nas ruas do Ouvidor, Quitanda, São José, Primeiro de Março, Assembléia e Uruguaiana.

¹⁴ 1783.

¹⁵ Vice-reinado de D. Luís de Vasconcelos e Sousa (1779-1790).

¹⁶ Época do conde de Resende (1790-1801).

¹⁷ BACKHEUSER, EVERARDO — A faixa litorânea — *Brasil Meridional, Hoje e Ontem* — Tip. Bernard Frères, Rio, 1918.



RIO DE JANEIRO - 1820
Rua Direita, atual 1º de Março



RIO DE JANEIRO - 1820
Chafariz do Largo da Carioca

As famílias mais importantes residiam nos sobrados destas ruas e nas dos Andradas, Buenos Aires, Rosário, Chile, Evaristo da Veiga, antiga dos Barbonos, Resende, Lavradio e Inválidos ou em grandes chácaras nos arredores¹⁸.

Pelo Ato Adicional de 1834, a área onde estava localizada a cidade do Rio de Janeiro foi desmembrada da província deste nome, e passou a denominar-se Município Neutro ou da Côrte, sendo então fixados os limites entre as duas unidades políticas.

Além de capital política e administrativa, o Rio de Janeiro consolidava, também, a sua posição de capital econômica, em virtude da grande produção cafeeira exportada pelo seu pôrto.

Quanto à abertura de numerosas praças, estradas e ruas, algumas com calçamento, só se verificou no Segundo

Império. Nesta época, o serviço de abastecimento de água igualmente melhorou, e o desenvolvimento da cidade em bairros, arrabaldes e subúrbios justificou o aparecimento de várias empresas de transportes. Foi realizado o esgotamento parcial dos pântanos de São Diogo até então repletos de mangues, e inaugurada a Cidade Nova, em meio à qual fica o Canal do Mangue, cujo saneamento foi completado em 1857.

Com a travessia do São Diogo a cidade começou a expandir-se pelos subúrbios atuais, e já antes da Proclamação da República a população espalhava-se pelo Engenho Velho, São Cristóvão, Andaraí, Engenho Novo, Tijuca, Méier, Piedade e Cascadura. Nos fins do século XIX atingiu também a Gávea e a Penha.

VI — GRANDES MODIFICAÇÕES RECENTES

Foram realizadas grandes obras no perímetro urbano, graças à profícua administração de PEREIRA PASSOS¹⁹.

Para o Canal do Mangue foram canalizados os rios Catumbi, Joana e Maracanã, e construída a avenida do Mangue, que se estendia da praça Onze ao mar. Foram, também, canalizados os rios Carioca, Berquó, Banana Podre e Trapicheiro.

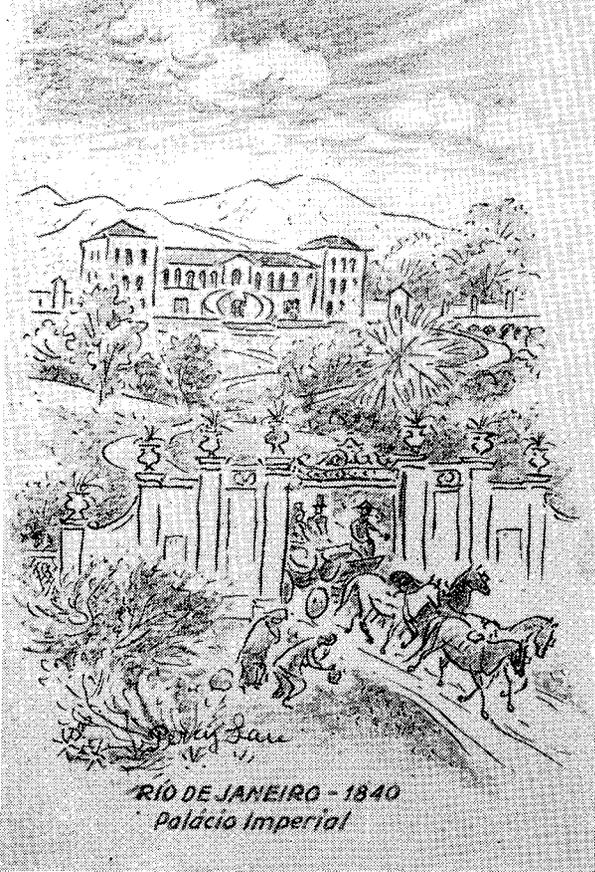
¹⁸ COSTA, NELSON — *A cidade do Rio de Janeiro*. Ed. Livraria Jacinto, Rio, 1935.

¹⁹ 1903-1906.



Fig. 26 — Avenida Rio Branco, aberta através da velha zona comercial com o nome de avenida Central, é uma das principais vias de comunicação do centro da cidade.

(Foto da Esso Standard do Brasil)



Através da velha zona comercial foi planejada a avenida Central, hoje Rio Branco (fig. 26), que ia do Passeio Público até a praça Mauá. Construiu-se, também, a avenida Beira-Mar.

O morro do Senado foi arrasado, e em seu local foram abertas as ruas Mem de Sá e Salvador de Sá, que passaram a comunicar a Lapa com a rua Frei Caneca. As ruas que vão da praça Quinze de Novembro ao largo do Estácio de Sá foram alargadas. Tais são: a da Assembléia, Carioca e Frei Caneca. Também foram alargadas as ruas Marechal Floriano, Camerino, avenida Passos, chamada Sacramento, Uruguiana, Acre (antiga Prainha), Treze de Maio e outras.

As zonas lamacentas da praça Mauá, Gamboa, Saúde, pequenas ilhotas e mangues foram aterrados e, sob a direção de Francisco Bicalho, edifi-

cou-se um grande cais, além dos grandes armazéns, da praça Mauá até o Canal do Mangue, cujo trecho se vê na fig. 27.

Além disso, várias ruas foram calçadas, niveladas, retificadas e algumas asfaltadas, determinando-se o seu recuo progressivo, à medida que fôsse feitas as construções dos prédios obedecendo aos novos alinhamentos ²⁰.

Após a primeira grande guerra foi construída a avenida Presidente Wilson e a avenida Atlântica, e, ainda, realizada a canalização do rio Comprido.

VII — FASE ATUAL DOS ATERROS

O morro do Castelo já não passava de um histórico vestígio urbano. Era necessário arrasá-lo, não só para conquistar novas áreas para a expansão da cidade como também, devido aos freqüentes escorregamentos de barro, por ocasião das grandes chuvas ²¹. Os prejuízos causados pelos aguaceiros aos moradores da rua Santa Luzia eram enormes.

O trabalho de arrasamento do Castelo foi iniciado em 1922 ²², e o seu material foi servir para o atêrro de áreas próximas ao local ou seja, a enseada das praias da Lapa e de Santa Luzia, em frente à ilha de Villegaignon ²³ (figs. 28 e 29).

²⁰ Juntou-se aos melhoramentos a ação enérgica de OSWALDO CRUZ, como Diretor da Saúde Pública, promovendo o saneamento da cidade e extinguindo a febre amarela.

²¹ Mais tarde, pelos mesmos motivos, iniciou-se o desmonte do morro de Santo Antônio.

²² Época de CARLOS SAMPAIO.

²³ Em 1934 seria aí construído o aeroporto Santos Dumont com enrocamentos das pedreiras de Niterói, e aterros hidráulicos provenientes da dragagem da baía.

A lagoa Rodrigo de Freitas foi saneada e em parte entulhada, e, em tórno do morro da Viúva, aberta uma avenida.

Foi aberta a avenida Presidente Vargas, que se vê na fig. 30. Ocupa uma área que se estende da igreja da Candelária até o Canal do Mangue. Para êsse fim foram demolidas as casas das antigas ruas General Câmara e São Pedro, que terminavam na Praça da República, e as das ruas Visconde de Itaúna e Senador Euzébio, embora ainda existam hoje algumas construções daquela época ²⁴.

A cidade do Rio de Janeiro continua a passar por sérias transformações, com a busca de novos espaços e novas vias de comunicação (ver figura 18).

Com aterros provenientes, em parte, do morro do Cemitério, e de areias dragadas do fundo da baía, foi prolongado o cais do pôrto até a ponta do Caju ²⁵. Os aterros aí continuam com aproveitamento do lixo da cidade, a fim de se obter área para a construção de um grande incinerador que beneficiará o lixo da zona norte.

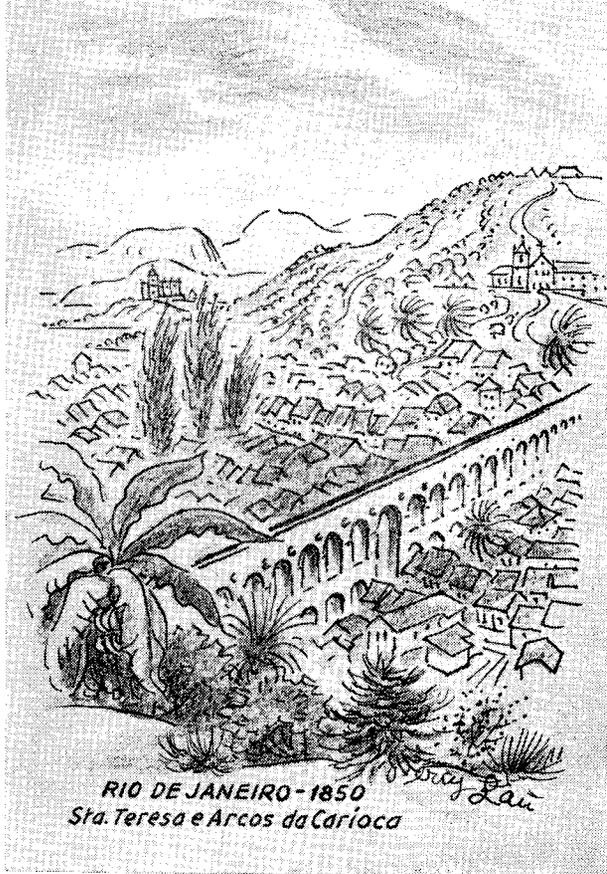
O atêrro do chamado Mangue do Pesqueiro, na ilha do Governador, permitiu ampliar as pistas de pouso do aeroporto do Galeão de 300 para 3 000 metros, e a sua situação possibilitará os necessários prolongamentos na direção do fundo da baía.

Em áreas de aterros que, de 1949 a 1952, estabeleceram comunicações entre as ilhas Sapucaia, Bom Jesus, Ferreira, França e Catalão, surge a Cidade Universitária.

Ao longo da avenida Brasil os aterros alteraram a margem da baía para a conquista de área para a instalação do Quartel de Marinha Mercante, a venda de lotes para a obtenção de fundos de recuperação de favelas, a implantação de um mercado e a criação de nôvo núcleo colonial.

Na zona sul os aterros se processam com grande atividade desde 1908, quando no bairro da Urca êles foram iniciados para a exposição comemorativa do Centenário da Abertura dos Portos, e se estenderam em direção da fortaleza de São João.

Para fins urbanísticos foram construídos o cais do Iate Clube ²⁶. O cais da praia de Botafogo ²⁷ foi modificado pelo nôvo cais de 1949 e pela atual praia criados por atêrro hidráulico em 1963.



RIO DE JANEIRO - 1850
Sta. Teresa e Arcos da Carioca

²⁴ 1934.

²⁵ 1948.

²⁶ De 1927 a 1930.

²⁷ Iniciado durante a administração PEREIRA PASSOS.



Fig. 27 — Vista parcial do pôrto ão Rio de Janeiro. O cais e os grandes armazéns foram edificados nas áreas lamacentas da atual praça Mauá, Gamboa e Saúde.

(Foto da Esso Standard do Brasil)



Fig. 28 — Praça e Outeiro da Glória, antes da série de aterros que tem modificação êsse trecho da baía de Guanabara. O outeiro onde, desde 1671, se encontra a ermida consagrada a Nossa Senhora da Glória, está a 30 metros acima do nível do mar.

(Foto de gravura de FERREIRA ROSA — Gentileza do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro).



Foto 29 — Monumento aos Mortos da II Guerra Mundial, vendo-se ao fundo a igreja de Nossa Senhora da Glória. Observar a extensão da área aterrada, onde se constrói, atualmente, um belo parque.

(Foto da Esso Standard do Brasil)



Fig. 31 — Vista aérea de um trecho da cidade em 1962. No primeiro plano, parte da enseada de Botafogo e os bairros do Flamengo, Botafogo e Jardim Botânico. Em segundo plano, os bairros de Laranjeiras e Cosme Velho. Em último plano, os bairros de Santa Tereza e Rio Comprido. Observar a intensa ocupação que se distribue irregularmente, aproveitando-se das baixadas e das reentrâncias dos morros. Percebe-se, na parte centro-ocidental da fotografia, a escarpa abrupta do Corcovado. A espessa vegetação cobre as áreas mais elevadas.
(Escala 1:10 000 — Foto Aérea Brasileira).



Fig. 30 — Avenida Presidente Vargas aberta em 1943. Estende-se desde a igreja da Candelária até o canal do Mangue. É a principal artéria da cidade, ligando o centro à zona norte.

(Foto da Esso Standard do Brasil).

O parque do Flamengo, compreendendo áreas da Glória e do Flamengo, contornando o morro da Viúva e ligando-se ao aeroporto de Santos Dumont, foi iniciado com material do morro de Santo Antônio e concluído pela SURSAN com aterros de diversas origens, inclusive hidráulico. Nesse parque foram abertas pistas de alta velocidade, que facilitam as comunicações com os bairros da zona sul.

Do morro de Santo Antônio resta um pequeno outeiro (ver fig. n.º 9), e no largo do antigo morro do Castelo, costeando a baía, foi construída a avenida Perimetral.

A posição geográfica das elevações isolou, por muito tempo, os diversos bairros (fig. 31). De outra maneira, o que impedia a abertura de vias para ligar êsses diferentes bairros era a própria constituição petrográfica, isto é, rochas de granito e gnaiss que apresentam certa resistência. Hoje, essas elevações são cortadas transversalmente por meio de túneis, vencendo, assim, o tempo e o espaço geográfico, tornando mais intenso o contacto entre as diferentes partes da cidade.

Tais são os túneis Alaor Prata, o Coelho Cintra, o Pasmado, o Major Vaz e o Sá Freire Alvim, na zona sul; o Santa Bárbara e o Rio Comprido-Laranjeiras, ligando a zona norte à zona sul, e o João Ricardo, cortando o morro da Providência. Em construção, encontra-se o André Rebouças, que se vê na fig. 32, que comunicará o Rio Comprido com a Lagoa Rodrigo de Freitas. Outros túneis deverão ser abertos no futuro.

E em breve, a circulação será beneficiada, também, com a abertura de vias transversais às atuais vias longitudinais, e a construção de quatro viadutos na Ponte dos Marinheiros, no local do antigo Saco de São Diogo.

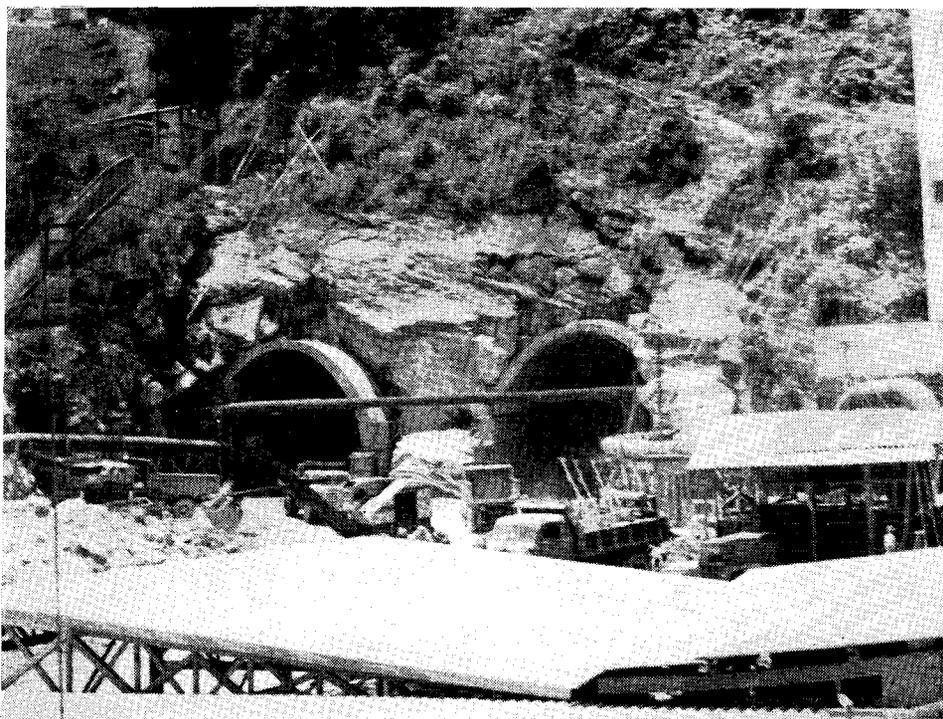


Fig. 32 — Construção do túnel André Rebouças, que ligará o bairro das Laranjeiras até a lagoa Rodrigo de Freitas. O problema das vias de comunicações está sendo, em parte, solucionado com a abertura de túneis ligando os diferentes bairros.

(Foto ARANHA — CNG)

CONCLUSÕES

Pode-se concluir que, no estado da Guanabara, o homem e o meio estão intimamente relacionados, como tem sido demonstrado através do domínio sobre os obstáculos topográficos. Esta ação antropogênica sempre se fez sentir desde longa data, com maior ou menor intensidade, em um ambiente onde os processos naturais têm atuado de forma marcante.

Dos movimentos tetônicos originando dobramentos e falhamentos na massa cristalina e metamórfica e da ação dos agentes erosivos agindo no decurso dos vários períodos geológicos, constituíram-se os maciços, as serras, os morros e as ilhas.

As oscilações climáticas do Pleistoceno, por sua vez, com as conseqüentes variações do nível do mar, são responsáveis pela presença das colinas que, em vários níveis, encontram-se por toda a área.

A deposição de sedimentos marinhos e fluviais originou as áreas planas que constituem as baixadas da Guanabara, de Jacarepaguá e de Sepetiba.

Sobre esse quadro físico, limitado entre o mar e o maciço da Tijuca, estendeu-se o aglomerado urbano.

O primitivo núcleo, localizado no morro do Castelo, teve necessidade de expandir-se, e o homem iniciou, por meio de aterros, a conquista da planície alagada.

A expansão da cidade, nos séculos subseqüentes, teve como principal fator a sua situação à margem da baía de Guanabara, constituindo um abrigo seguro para as embarcações de qualquer calado.

O espaço urbano tem sido acrescido paulatinamente, graças aos sucessivos aterros que se têm processado na área urbana.

A diferença entre os aterros antigos e os recentes está nos métodos e planejamentos empregados, segundo as áreas a aterrar. Assim, os primeiros trabalhos eram executados irregularmente, de acordo com os trechos que se necessitava ocupar.

Hoje, entretanto, com maiores recursos e material técnico avançado, os aterros obedecem a melhor sistematização. Verificam-se, inclusive, quanto ao domínio sobre o mar, como o da praia do Flamengo e da praia de Botafogo.

Para fornecimento de material para esses aterros foram arrasados os morros das Mangueiras, do Senado, do Castelo e, presentemente, o de Santo Antônio.

O quadro dos fatores físicos apresentados, com suas diversidades observadas através dos séculos, conduziu os seus ocupantes a um tipo de desenvolvimento urbano, cujo maior alcance econômico e cultural fizeram da cidade do Rio de Janeiro uma das mais significativas do Brasil.

BIBLIOGRAFIA

- AGACHE, ALFRED — *Cidade do Rio de Janeiro* — Foyer Brésilien, Paris, 1930, 92 p.
- ASSOCIAÇÃO dos Geógrafos Brasileiros — *Geografia Carioca* — Rio de Janeiro, 1962, 281 p. c/ilustrações.
- BACKHEUSER, EVERARDO — "Geografia Carioca: Aspectos geológicos no tempo colonial" — Rio de Janeiro — *Boletim Geográfico* n.º 32 — CNG — IBGE.
- BACKHEUSER, EVERARDO — "A faixa litorânea" — *Brasil Meridional, Hoje e Ontem*. Tip. Bernard Frères, Rio de Janeiro, 1918, CNG — IBGE.
- BACKHEUSER, EVERARDO — *Breve notícia sobre a geologia do Distrito Federal e seus sambaquis* — Rio de Janeiro, 1946, 60 p. c/ilustrações — CNG — IBGE.
- BERNARDES, NILO — "Notas sobre a ocupação humana da montanha do Distrito Federal" — *Revista Brasileira de Geografia* — CNG — Ano XXI, n.º 3.
- BIROT, PIERRE — *Précis de Géographie Physique Générale* — Librairie Armand Colin, Paris, 1959, 395 p. c/ilustrações.
- BIROT, PIERRE — *Géographie physique générale de la zone intertropicale (à l'exclusion des deserts)* — Centre de Documentation Universitaire — Sorbone, Paris, 1960, 294 p.
- CARVALHO, DELGADO DE — *História do Rio de Janeiro* — Mendonça, Machado & Cia. — Rio de Janeiro, 1926 — 160 p.
- CARVALHO, DELGADO DE — *Geografia do Distrito Federal* — Livraria Francisco Alves, Rio de Janeiro, 1926, 111 p.
- COSTA, NELSON — *História da Cidade do Rio de Janeiro* — Ed. Livraria Jacinto, Rio de Janeiro, 1935, 222 p.

- DERRUAU, M. — *Précis de Géomorphologie* — Masson & Cie., Éditeurs, Paris, 1956, 393 p. c/164 figs., 50 planches hors texte.
- FAZENDA, JOSÉ VIEIRA — “Fundamentos da cidade do Rio de Janeiro” — *Revista do Instituto Histórico*, Rio de Janeiro, 1916 — Tomo 80, 813 p.
- FELDS, E. — “Geomorfologia antropogenética” — *Boletim Geográfico* n.º 144 — CNG — IBGE.
- FLEIUSS, MAX — *Apóstolos da História do Brasil* — Pôrto Alegre, 1934.
- FRÓES ABREU, SYLVIO — *O Distrito Federal e seus recursos naturais* — Rio de Janeiro, 1957, 318 p. c/ilustrações — CNG — IBGE.
- JAMES, PRESTON, — “A configuração da superfície do sudeste do Brasil — *Boletim Geográfico* n.º 45 — CNG — IBGE.
- LAMEGO, ALBERTO RIBEIRO — *O Homem e a Guanabara* — Rio de Janeiro, 1948, 294 p. c/ilustrações, CNG — IBGE.
- LAMEGO, ALBERTO RIBEIRO — “Escarpas do Rio de Janeiro” — *Boletim* n.º 93 *do Serviço Geológico e Mineralógico*, M. A., 1938.
- LAMEGO, ALBERTO RIBEIRO — “Fôlha do Rio de Janeiro” — *Boletim* n.º 126 *do Serviço Geológico e Mineralógico*, M. A., 1948, 16 p., fot., 1 mapa colorido.
- MAIO, CELESTE RODRIGUES — “Sepetiba, Contribuição ao estudo dos níveis de erosão do Brasil” — Separata da *Revista Brasileira de Geografia* n.º 2, ano XX — 1959, 220 p. CNG — IBGE.
- MORAES, LUCIANO JACQUES DE — “Geologia e Petrografia do Distrito Federal e imediações” — *Anais da Escola de Minas de Ouro Preto* n.º 29, 1935, 125 p.
- PIZARRO, FRANCISCO — *Memórias Históricas do Rio de Janeiro* — Vol. VI.
- PÔRTO DOMINGUES, ALFREDO JOSÉ — “Estudo sumário de algumas formações sedimentares no Distrito Federal” — *Revista Brasileira de Geografia*, n.º 3, ano XIII — CNG — IBGE
- RUPELLAN, FRANCIS — “Estudos geomorfológicos na zona urbana do Rio de Janeiro” — *Boletim Carioca* ns. 3 e 4 — Associação dos Geógrafos Brasileiros (Secção Regional do Rio de Janeiro).
- RUPELLAN, FRANCIS — “Evolução geomorfológica de baía de Guanabara e regiões vizinhas” — *Revista Brasileira de Geografia* n.º 4, ano VI — CNG — IBGE.
- THORNEURY, WILLIAM D. — *Princípios de Geomorfologia* — Editorial Kapelusz, Buenos Aires, 1960, 627 p. c/ilustrações.
- VÁRZEA, AFONSO VASCONCELLOS — *Geografia do Distrito Federal* — Prefeitura do Distrito Federal, Secretaria Geral de Educação e Cultura, Rio de Janeiro, 1945, 311 p.
- SILVA, HILDA — “Uma zona agrícola do Distrito Federal — O Mendanha” — *Revista Brasileira de Geografia* — Ano XX, n.º 4 — CNG.

SUMMARY

The present article is a study of the region where is located the city of Rio de Janeiro, capital of Guanabara's State.

It is a trial to analyse the principal physical aspects and about the modifications printed by man in the landscape in those 400 years of occupation.

Placed in the occidental margin of Guanabara's Bay at 23°S. and 43°Gr., the city has a tropical humid climate responsible by that exuberant vegetation that covers its elevations.

The actual morphology, that is characterized by mountains, isolated mounds and islands crystallines and metamorphics, and by quaternary flats, results by a serie of factors.

A intense regional tectonism in the Pre-Cambrian is responsible by the fold of rocky mass which departed to be shaped by the erosion.

The erosive action was interrupted in the Jurassic, when it happen volcanic eruptions and nephelitic spreads, and at the cenozoic, when diastrophic movements they originated a serie of imperfections and a basculement to the north of Serra do Mar and of these coastal massives. Thus it was created a depression at the angle of flaw where is placed the Guanabara's Bay.

Some hills, which are situated in several areas of Guanabara, resemble like been created by climatic oscillations of Pleistoceno also by alternates periods of erosion and accumulation, at last by the variations of the sea level.

That same climatic oscillations had flowed in forms like “sugar loaf” of several hills pertaining to the State of Guanabara.

The quaternary plains they result of the accumulation of alluvial sediments and maritime also. The presence of beach's sand and shells in the interior of the urban nucleus just tell us the presence of the sea in the past on this areas.

Equally are examined the principals geomorphic process responsible by the shaped of the elevations, like a differential erosion a fluvial erosion and the movement of detritus by the slopes.

That process, aggravated by a high temperature and humidity are hasan by the tytropic erosion perceived across the havoc and by the cultivations systems applied in Guanabara since the colonial period.

When the europeans become established in the hill of Castelo, around this mound and around the nearly elevations either, that low-lands its been vast swamps.

The man had a necessity to descend downhill and to extend himself to head for the swampy plain. And the demand to new spaces had led himself to heap with not many equipments the areas what be needed in those days.

Acording to the increase of the city becoming a great port commercial, financier and administrative center, but man needed more space.

The city grew lineally between the saw and the sea.

To transpose that topographic's obstacles, man had started to tear down the mound of a central area with the dismanting material he continued the embankment that are done with new technical and financier resources. Even the border of the bay it is been modified.

The connection between those several quarters has been improved with the opening of tunnels in the granite-gneissic mounds, and also with the opening of transverses roads to the actuals lengthways roads.

Today the city of Rio de Janeiro is one of the most important cities of the country. In spite of Brasilia which have now the title of federal capital, Rio de Janeiro continues to represent extraordinary influence in those economic, financier and cultural sectors in Brazil.

Versão de LÉDA CHAGAS PEREIRA RIBEIRO.

RÉSUMÉ

Le présent article est une étude de la région carioca où se trouve la ville de Rio de Janeiro, capitale de l'Etat de Guanabara.

C'est une tentative d'analyse des principaux aspects physiques et des modifications que l'homme a fait dans le paysage pendant 400 ans d'occupation.

Située sur la rive occidentale de la baie de Guanabara, à environ 23°S et 43°W Grr., la ville a un climat tropical humide, cause de l'exubérante végétation qui couvre ses hauteurs.

La morphologie actuelle, qui est caractérisée par des massifs, "Serras", monts isolés, et îles, cristallines et metamorphiques, et par des plateaux quaternaires, résulte d'une série de facteurs.

Un tectonisme intense regional au Pre-Cambrien est le responsable du fronnement des masses rocheuses qui ont été modelées par l'érosion.

L'action érosive a été interrompue au jurassique, quand sont arrivés des éruptions volcaniques, et des épanchements néphéliniques, et dans le cénozoïque, quand des mouvements diastrophiques ont originé une série de failles et un basculement au nord de la Serra do Mar et des massifs du litoral. Ainsi, a été formée la dépression de l'angle de failles ou est située la baie de Guanabara.

Quelques collines, qui se trouvent en plusieurs surfaces de la Guanabara, semblent être originaires des oscillations climatiques du Pleistocène, des périodes alternées d'érosion et d'accumulation et des variations du niveau de la mer.

Ces mêmes oscillations climatiques ont modelé les formes du type "Pain de Sucre" de plusieurs montagnes cariocas.

Les plateaux quaternaires sont le resultat de l'accumulation de sediments alluviaux et marins.

La présence du sable de plage et des coquillages à l'interieur du noyau urbain justifie la présence de la mer dans ces endroits, à des époques passés.

Nous examinerons, également, les principaux procès géomorphiques qui ont occasionné le modelé des hauteurs, tels que l'érosion différentielle, l'érosion fluviale et le mouvement de détritits vers les versants.

Ces procès, augmentés par la temperature élevée et l'humidité, sont accelerés par l'érosion antropique qui se fait sentir par la devastation et par les systèmes de culture employé à la Guanabara, depuis la période coloniale.

Quand les europées se sont établis sur le mont du Castelo, la plaine autour de ce mont et des hauteurs proches était formée de marecages vastes.

L'homme a eu besoin de descendre la montagne du Castelo et de s'étendre, envahissant ainsi, la plaine inondée. Et la recherche de nouveaux lieux l'a obligé à remblayer, avec les faibles matériaux dont il disposait, les superficies nécessaires.

À mesure que la ville poussait, elle devenait un grand port, un grand centre commercial, financier et administratif; mais l'homme avait besoin d'espace.

La ville se développait linéairement, entre la montagne et la mer.

Pour vaincre les obstacles de la topographie, l'homme a commencé à détruire les monts de la superficie centrale, et avec le matériel écroulé, il a continué les terrassements qui se faisaient déjà avec les nouvelles ressources techniques et financières. Même le rivage de la baie a été modifié.

La liaison entre les différents quartiers a été bénéficiée avec l'ouverture de tunnels dans les monts granit-gneiss, et avec l'ouverture des voies transversales et les actuelles voies longitudinales.

Aujourd'hui la ville de Rio de Janeiro est l'une des plus importantes du pays. Bien qu'elle ait laissé à Brasilia le titre de capitale fédérale, elle continue à exercer une grande influence dans le domaine économique, financier et culturel du Brésil.

Versão de MARIA CECÍLIA DE QUEIROZ LACERDA.

Nota — A versão anterior do n.º 1, ano XXVII, deste periódico saiu com incorreções, além de pequenas falhas tipográficas, as quais devo esclarecer fogem à minha responsabilidade, uma vez que o texto sofreu alterações, a minha revelia. M.C.Q.L.