

## 2

# A Materialidade Construtiva do Espaço Carioca: morfologia, política pública e urbanidade na definição da habitação moderna no Brasil.

### 2.1

#### CARACTERIZANDO O MODELO URBANO COLONIAL PORTUGUÊS EM TERRAS ALÉM-MAR: RACIONALIDADES E PERSPECTIVAS NA OCUPAÇÃO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO BRASILEIRO.

##### O sertanejo e o Brasil.

“O Brasil é o sertão” (Da CUNHA, 2002, 173, 2ª ed.). Para Euclides da Cunha, o cenário brasileiro em tempos de colonização, do século XVI ao XIX, era caracterizado por *dois Brasís*, um no litoral, transformado pela chegada dos portugueses, miscigenado, com uma mistura de raças potencializada pela chegada do povo europeu, com novas cidades desenhadas conforme o traçado característico da cultura do colonizador para cumprir a exigência da Coroa, de ocupação, exploração e povoamento da terra; e outro Brasil do interior que aos poucos era desbravado pelos descobridores lusos, porém com muitas dificuldades para o avanço frente às características geográficas do espaço ocupado. Este interior apresentava uma diversidade de povos adaptados a terra em que viviam, com hábitos e costumes de vida coletiva correspondentes aos mais diversos ambientes e ecossistemas espalhados pela vasta extensão de terras continentais.

Para o mesmo autor, o sertão é uma localidade que “impõe aclimação penosa” (Da CUNHA, 2002, 164) a todos os filhos da terra, o que se traduz em grandes dificuldades de adaptação humana ao espaço, devido às variantes geográficas (clima, relevo, vegetação...) que se traduzem em obstáculos à permanência do homem nesse espaço. O “verdadeiro Brasil”, no período colonial da segunda década do século XVI a meados de 1800 aproximadamente, se encontrava no interior do extenso território nacional, onde viajantes e descobridores enfrentavam muitos obstáculos para chegar, e onde populações vernaculares já desenvolviam suas atividades de subsistência no meio, como o exemplo do povo Guarani, que habitava parte expressiva do espaço continental no período de chegada dos portugueses.

nenhum pioneiro da ciência suportou ainda as agruras (dificuldades, obstáculos) daquele rincão (lugar indeterminado, em geral distante) sertanejo, em prazo suficiente para o definir. (Da CUNHA, 2002, 102, 2ª ed.).

O sertão de Euclides da Cunha expõe uma questão que extrapola a realidade nordestina e as dificuldades específicas de se habitar aquele ambiente. Esta questão da qual chamamos atenção tem como cerne da discussão a *habitabilidade* do homem no meio. Para se alcançar o objetivo de habitar determinado ambiente é necessário um período de adaptação no qual se reconhecem os elementos constituintes do espaço - o tipo de clima, sistemas hidrológicos, tipo de relevo e demais recursos disponíveis - com os quais o homem irá se relacionar por meio das atividades de subsistência, como a construção de sua casa, a obtenção de alimentos, etc. No caso brasileiro podemos afirmar que a variedade de ecossistemas distribuídos nas principais regiões do país condicionou diferentes formas de ocupação nesses ambientes, de maneira que a arquitetura de uma casa no Sul do país, onde o clima é mais ameno, será diferente de uma arquitetura no Norte que apresenta um forte calor e clima úmido, com sua

vegetação correspondente. Neste sentido, as características geográficas de cada região são determinantes para o tipo de arquitetura (materiais constituintes e desenho arquitetônico). Poderíamos chamar de uma *Arquitetura Regional*.

A descrição do sertanejo do norte, segundo Da Cunha, demonstra as características do homem que nasceu naquele ambiente e com o tempo transformou seu corpo na principal ferramenta para promover sua adaptação naquele espaço.

Perfeita tradução moral dos agentes físicos da sua terra, o sertanejo do Norte teve uma árdua aprendizagem de reveses. Afez-se, cedo, a encontrá-los, de chofre, e a reagir, de pronto. Atravessa a vida entre ciladas, surpresas repentinas de uma natureza incompreensível, e não perde um minuto de tréguas. É o batalhador perenemente combatido e exausto, perenemente audacioso e forte; preparando-se sempre para um recontro [embate, luta de pouca duração] que não vence e em que não se deixa vencer. [...] Reflete, nestas aparências que se combatem, a *própria natureza que o rodeia*, [...] é inconstante como ela. É natural que o seja. *Viver é adaptar-se*. Ela talhou-o a sua imagem: bárbaro, impetuoso, abrupto... (Da CUNHA, 2002, 215, 2ª ed.) (*grifo nosso*).

Sobre o sertão, ou os pampas gaúchos, sobre a planície amazônica ou o pantanal mato-grossense são criadas formas diferentes de habitabilidade pelos indivíduos que fazem destes espaços seu ambiente, seu habitat, e nele constrói a casa, um dos principais objetos para sua subsistência. Entretanto esta discussão a respeito da habitabilidade perpassa pelo objetivo de habitar um determinado espaço que, no sentido do *sertanejo*, de Da Cunha, deseja viver naquele espaço, trabalhar a terra e gerar seu sustento, sua casa, sua alimentação e de toda família. Já no caso do português era diferente, o colonizador tinha um objetivo de habitar o espaço para dele se beneficiar das riquezas e continuar caminhando em busca de mais. Ou nas palavras de Faoro (2008, 117, 2ª ed.), “o descobridor, antes de ver a terra, antes de estudar as gentes, antes de sentir a presença da religião, queria saber de ouro e prata”.

### **O Aventureiro e o Trabalhador no Brasil Colonial.**

Em **Raízes do Brasil**, clássico da literatura brasileira de 1936, Sergio Buarque de Holanda destaca que nas formas de vida coletiva podem ser assinalados dois princípios que se combatem e regulam diversamente as atividades humanas dos homens. Esses dois princípios encarnam-se nos tipos do *aventureiro* e do *trabalhador*. De acordo com o autor, já nas sociedades rudimentares eles se manifestam segundo sua predominância, na distinção fundamental entre os povos caçadores ou coletores e os povos lavradores.

Para uns, o objeto final, a mira de todo esforço, o ponto de chegada, assume relevância tão capital que chega a dispensar, por secundários, quase supérfluos, todos os processos intermediários. Seu ideal será colher o fruto sem plantar a árvore. Esse tipo humano ignora as fronteiras. No mundo tudo se apresenta a ele em generosa amplitude e, onde quer que se erija um obstáculo a seus propósitos ambiciosos, sabe transformar esse obstáculo em trampolim. Vive dos espaços ilimitados, dos projetos vastos, dos horizontes distantes. (BUARQUE DE HOLANDA, 2007, 44, 2ª ed.).

Esta descrição, que caracteriza o aventureiro, pode ser relacionada ao português ou aventureiro que desfruta o sabor de novas terras encontradas, e delas apenas valoriza as riquezas que delas poderá se apossar, utilizar e comerciar. O segundo tipo citado por Buarque de Holanda é o do trabalhador que corresponde ao nativo da terra — o brasileiro — ao sertanejo da descrição de Da Cunha, ao índio, ao mestiço:

O trabalhador, ao contrário, é aquele que primeiro enxerga a dificuldade a vencer, não o triunfo a alcançar. O esforço lento, pouco compensador e persistente que, no entanto, mede todas as possibilidades de desperdício e sabe tirar o máximo proveito do insignificante, tem sentido bem nítido para ele. Seu campo visual é naturalmente restrito. A parte maior do que o todo. (BUARQUE DE HOLANDA, 2007, 44, 2ª ed.).

Os dois conceitos nos ajudam a situar e a melhor ordenar nosso conhecimento dos homens e dos conjuntos sociais, o coletivo de trabalhadores e o de aventureiros. Partindo da noção do indivíduo, podemos extrapolar para as sociedades formadas por um tipo e por outro.

O litoral, primeira localidade em que os *aventureiros portugueses* chegaram de longe se estabeleceram e formaram sua primeira *urbe* em terras brasileiras, tornou-se um “porto seguro” frente às adversidades físicas que logo encontrariam ao adentrar o território. Mas isso não seria suficiente para que os portugueses se tranquilizassem, pois, os ataques piratas ao litoral eram constantes, e se por terra o ambiente novo representasse um obstáculo a conquista, por mar os perigos também assombravam os membros da Coroa lisboeta.

A faixa costeira situada entre o mar e o interior corresponde a uma zona central das relações exploratórias estabelecidas pela metrópole portuguesa, como afirma Centurião (1999, 208):

Para o estudo da formação urbana no Brasil, é necessário ter em mente a preocupação constante da Coroa, aos tempos da colonização, em manter uma forte rede urbana na área costeira. (...) Só com a consolidação das redes urbanas litorâneas tornar-se-ia possível uma penetração segura e bem conduzida para as terras do interior, no qual se construiriam sucessivamente novas redes, que levariam o processo de interiorização num constante *continuum* de expansão em busca das riquezas minerais que os espanhóis já haviam encontrado no Peru. Esta preocupação com a área costeira explica a consolidação, nessa região, dos primeiros assentamentos urbanos, que vieram a traçar o futuro da história urbana no Brasil até os tempos atuais. Da preocupação com a segurança no litoral, e pela facilidade de, a partir dele, manter-se o contato com o “mundo exterior”, consolidou-se, de uma maneira que haveria de perdurar pelos séculos seguintes, o maior adensamento urbano nas regiões costeiras. Obviamente acompanhado, em contrapartida, pela rarefação populacional no interior.

No Brasil, com a instabilidade e o caráter precário dos tempos iniciais da colonização, não foi possível a interiorização dos primeiros núcleos de povoamento, mas, pelo menos, a ocupação do extenso litoral atlântico ficou em parte garantida. Observando o modelo de ocupação portuguesa nas costas da África e das Índias Orientais, portanto, a fixação e o incrustamento no litoral foram uma característica da expansão lusitana, por todas as partes onde se deu.

No início da ocupação do continente americano, determinou D. Manuel que se erguessem feitorias nas terras do Brasil. Estas deveriam servir para o tráfico dos produtos da terra, para a arribada das naus da carreira das Índias e para o controle do entrelopo. À semelhança do praticado já nas índias Orientais, e movidos principalmente pelas vantagens defensivas, os colonizadores e povoadores portugueses instalaram suas primeiras feitorias e povoamentos preferencialmente em ilhas, que garantiam a proteção de assaltos vindos do interior, ou em promontórios que dominavam a vista do mar e, portanto, asseguravam a vigilância sobre o movimento de embarcações. Fizeram

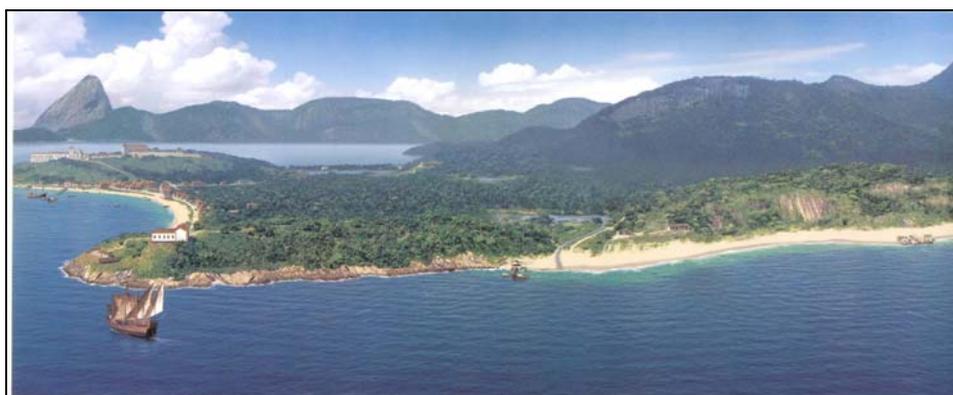
valer a experiência adquirida nas possessões ultramarinas da África e do Oriente. (CENTURIÃO, 1999, 181)

Estas feitorias eram habitadas por soldados, colonos e degredados que se dedicavam a atividades agrícolas e pastoris de autosustentação. Tais atividades serviam para prover o alimento dos moradores da feitoria e aos poucos de estabelecer-se como um elemento de fixação a terra.

Ao mesmo tempo, devido à instabilidade própria ao processo de ocupação territorial, não eram elas erguidas com o propósito de terem, necessariamente, uma permanência duradoura, fazendo jus às principais características do *aventureiro*. Para Centurião (1999, 185):

Este fato dependia muito do proveito comercial obtido da possibilidade de proteger-se com sucesso dos ataques corsários. Mas no caso de serem bem sucedidas, as feitorias poderiam converter-se em povoados e posteriormente em vilas, com suas *casas de pau a pique* e seus edifícios públicos, dando assim início a um processo mais estável de assentamento. (*grifo nosso*).

Nas figuras a seguir o desenvolvimento da zona portuária do Rio de Janeiro, fundamental importância na morfologia urbana para o comércio e escoamento dos produtos da terra, trapiches, ruas de acesso e estalagens para a transição da terra para o mar.



**Fig. 1** - Zona portuária do Rio de Janeiro (1608) – início do povoamento colonial.



**Fig. 2** - Zona portuária do Rio de Janeiro (1710) – início da urbanização colonial.



**Fig. 3** - Zona portuária do Rio de Janeiro (1817) – sociedade colonial estabelecida. (fonte: GUTA, 2002).

Nas figuras selecionadas notamos a transformação na paisagem, nos séculos XVII, XVIII e XIX, promovida pela urbanização colonial portuguesa na direção interior da Baía de Guanabara. Com o passar dos séculos, a malha urbana foi se ampliando pelo escasso solo plano da cidade, e os aterros e novos caminhos substituíam a vegetação original (de restinga e mata atlântica). Os navios indicam a intensa atividade mercantil dos chamados produtos da terra. No entanto, as adversidades geofísicas quanto ao estabelecimento de uma infraestrutura eficiente tiveram que ser enfrentadas a grandes custas ambientais e sociais.

Não era nada cômodo viver no Rio do século XVI. A cidade se desenvolvera em torno de uma colina cercada de lagoas e pântanos. Em época de chuva, a área recebia toda a água que descia dos morros circunvizinhos para desaguar na baía. As lagoas transbordavam e alagavam a cidade. A única área mais ou menos enxuta era a pequena várzea compreendida entre os morros do Castelo, de São Bento, da Conceição e de Santo Antonio, quadrilátero dentro do qual a vila se expandiria até o início do século XIX. (PINHEIRO, 2005, 64)<sup>1</sup>.

A Baía de Guanabara oferecia excelente refúgio contra os ataques de impérios diversos (notadamente o francês), fator básico em tempos de conquista colonial, com um litoral recortado e protegido por grandes escarpas inteiriças, altas e abruptas, que a separam do mar aberto. A cidade foi fundada em 1565, ao lado esquerdo da baía (a partir do Oceano Atlântico) e desenvolveu um perfil portuário, além de ter sido fortificada com muros em seu entorno, de onde embarcavam os produtos da terra considerados “estrelas da história colonial no Brasil”: o açúcar, ouro e café (ANDREATTA, 2006, 24).

A costa da Guanabara, retalhada por enseadas, recôncavos e cursos de água, oferecia condições favoráveis à implantação de povoados, ao transporte fluvial e fluxo portuário. Índios, africanos e europeus participavam de intensa movimentação na baía e em seu interior; fervilhava um contínuo movimento de tropas, carroças e embarcações de todos os tipos canoas, botes, chalupas, faluas, veleiros e navios. (PINHEIRO, 2005, 81).

A atividade de exploração destes produtos para o comércio era o fundamento da formação precursora da pequena aglomeração fortificada próxima ao Morro do

<sup>1</sup> PINHEIRO, Eliane Canedo de Freitas. Baía de Guanabara – Biografia de uma paisagem. Andréa Jacobson Estúdio Editorial, Rio de Janeiro, 2005.

Castelo. O crescimento e a formação da cidade do Rio de Janeiro, segundo Andreatta, se devem a fatores que vão um pouco além do monopólio de exploração comercial dos produtos da terra. Para ela (2006, 21),

É preciso lembrar que a história da cidade moderna é também a história da formação da mais-valia no seu entorno. As cidades do século XIX se inventaram a si mesmas, aproveitaram a acumulação de fatores produtivos nelas existentes para constituir-se em negócio, para tornar-se, pela primeira vez na história, objeto de transação comercial.

Como afirma a autora, o Rio de Janeiro, juntamente com outras cidades que se formaram naquele período, adotou o papel de aglutinador de um novo sistema. Cidades que “pouco tem a ver com as homólogas de épocas anteriores” (2006, 53), começariam a concentrar novos modos de produção, que atrairiam capitais e mão de obra, se converteriam em negócio em si mesmas e gerariam mais valia urbana no território adjacente, mediante a urbanização. Nas palavras de Buarque de Holanda (2007, 2ª ed.), esta pequena aglomeração urbana precursora do início do período colonial assinalava um caráter “mais de feitorização do que de colonização” e que

[...] a rotina e não a razão abstrata foi o princípio que norteou aos portugueses, preferiram agir por experiências sucessivas a traçar de antemão um plano para segui-lo até o fim, nenhuma obra que não produzisse imediatos benefícios, nada que acarretasse maiores despesas para a metrópole. (BUARQUE DE HOLANDA, 1977 *apud* ANDREATTA, 2006, 91).

A indústria extrativa e de exportação do pau-brasil concentrou-se em alguns pontos do litoral, onde ele era encontrado abundantemente. Enviaram-se também para a Europa escravos índios, macacos, papagaios e exotismos de toda espécie. “O comércio ultramarino com o Oriente refletiu-se diretamente nos fenômenos da urbanização portuguesa do início da modernidade” (CENTURIÃO, 1999, 182). De acordo com o autor, foi durante o reinado de D. Manuel que se deu o grande salto para o surto urbano em terras lusitanas, e esse surto teve relação direta com o comércio de ultramar.

Todo este processo, que tanto modificou a fisionomia social de Portugal, situou-se no cerne do modelo e movimento macro-econômico extremamente abrangente, intercontinental, que transformou o mundo, pela primeira vez, num espaço planetário. Nesse contexto, o reino lusitano apareceu como um país urbano e cosmopolita, aberto ao mundo. Cabe, neste caso, destacar que a Portugal do século XVI já havia deixado de ser um país rural e camponês. Somente seu caráter de centro citadino e comercial, com o conteúdo cosmopolita, que lhe foi imanente, poderia assegurar o desenvolvimento de uma economia em escala mundial. (CENTURIÃO, 1999, 183).

Cada vez mais se tornava claro que o desenho da cidade era fundamental para que o processo de povoamento e exploração fosse bem sucedido. No reinado de João III, seguindo a tradição exploratória moldada pelo contato com a África e o Oriente, este soberano resolveu, sem desviar-se do tradicional modo de expansão lusitana, enviar Martim Afonso de Sousa às terras americanas. Estimulado pelo espírito *aventureiro* que regia seu povo, Martim recebeu a incumbência de não apenas explorar geograficamente, mas também colonizar, povoar e tirar proveito econômico (*aproveitar e granjear*) das terras brasileiras. O uso da expressão “granjear” no Regimento trazido por Martim Afonso aponta, por parte da Coroa, a intenção de levar adiante, com mais rigor, o processo de aproveitamento agrícola, nos moldes já

executados nas ilhas atlânticas, mesmo sendo este um elemento secundário na economia ultramarina de Portugal. A exploração agrícola foi por muito tempo para a Coroa Portuguesa um complemento do comércio de especiarias, embora este fornecesse um importante produto, o açúcar, para o mercado de consumo europeu. Centurião (1999, 190) afirma que se tinha dado “um passo importante para a consolidação da futura sociedade colonial, configurada desde o início aos moldes da monocultura, do escravagismo, e da grande propriedade”.

A sociedade colonial aos poucos ia se consolidando configurada desde o início aos moldes da monocultura, do escravagismo, e da grande propriedade. A passagem à implantação do sistema de capitânicas foi uma decorrência lógica do processo de ocupação e organização do território americano, “[...] a colonização foi obra do Estado, como as capitânicas representaram delegação pública de poderes, sem exclusão da realeza” (FAORO, 2008, 129). Deste sistema, tinha-se experiência em outros domínios portugueses, como Açores e Madeira.

De acordo ainda com Faoro, a empresa colonizadora da qual as capitânicas foram a 1ª expressão de grande envergadura, “tem nítido, claro, inconfundível caráter capitalista” (2008, 131, 2ª ed.).

No seu conjunto, e vista no plano mundial e internacional, a colonização dos trópicos toma o aspecto de uma vasta empresa comercial, mais complexa que a antiga feitoria, mas sempre com o mesmo caráter que ela, destinada a explorar os recursos naturais de um território virgem em proveito do comércio Europeu. É este o verdadeiro sentido da colonização tropical, de que o Brasil é uma das resultantes; e ele explicara os elementos fundamentais, tanto no econômico como no social, da formação e da evolução históricas dos trópicos americanos. (PRADO JUNIOR, 1948, 16, 17, 18 e 25 *apud* FAORO, 2008, 136).

A empresa comercial fundada pelos portugueses à luz do espírito aventureiro transforma o mundo pela primeira vez, nas palavras de Centurião (1999, 183), num espaço planetário, colaborando assim para o desenvolvimento de uma economia em escala mundial.

De fato, a “empresa das capitânicas” correspondeu a uma maneira mais intensa ampliar a ocupação do território, gerando-se assim a possibilidade de formação de núcleos povoados com influência regional e com interligação entre si.

“Naqueles tempos quinhentistas, sendo fundadas várias vilas e povoações, iniciou-se o modelo de grande propriedade monocultora e, embora de maneira tímida, se ocorrido na América espanhola de qualquer modo deram-se tentativas de penetração no sertão”. (CENTURIÃO, 1999, 200).

Deve-se considerar também que, naquele momento, uma investida maciça às terras do interior seria improdutiva e prematura, ao menos no modo de entender a coroa, se não fosse assegurada primeiramente a implantação mais efetiva de núcleos de povoamento e exploração agrícola no litoral, que funcionassem como retaguarda das entradas no sertão inclusive com o aproveitamento das vias fluviais para acessar as novas terras do interior.

### **Os modelos habitacionais brasileiros: o imperial e regional.**

A política urbanizadora na colônia portuguesa só encontraria expressão concreta, a partir da construção de uma forte rede urbana. Somente esta rede poderia dar certeza efetiva de uma ocupação sistemática e consolidada. Tal política fora

objetivada para “o tráfico dos produtos da terra, para a arribada das naus da carreira das Índias e o controle do comércio marítimo” (CENTURIÃO, 1999, 181), e era possibilitada por uma morfologia urbana e arquitetura que em geral conformavam uma cidade com capacidade exploratória e defensiva necessária para os interesses da Coroa Portuguesa, que fazia do controle do mercado marítimo a veiculação para o continente Europeu das matérias primas adquiridas na terra de *Santa Cruz*.

A morfologia urbana definida pela Coroa se opunha aos sistemas em xadrez, raios concêntricos e lineares, e de domínio retangular que constituíam as cidades francesas, inglesas, holandesas e belgas, construídas no ultramar. Como afirma Santos (2001, 46):

A relutância do urbanismo ultramarino português em adotar estes sistemas geométricos regulares não me parece (...) simples arcaísmo, mas o resultado de longa e metódica experiência de criação natural das cidades, e isto de acordo também com a circunstância das nossas metrópoles, da Europa e dos trópicos, até alguns edifícios de grande porte se furtam ao ar de monumentalidade que caracteriza as grandes cidades espanholas, as do Norte da Europa e da América e as congêneres coloniais delas [...].

O autor ainda afirma que a cidade orgânica portuguesa, com as suas características medievais, tende para a cidade perfeita, aquela em que *cada um dos elementos exerce função natural*, sobrepondo-se, assim, às de plantas em xadrez ou traçados lineares longitudinais que “frequentemente manifestam incompreensão da cidade como ser vivo, funcional e intelectualmente ativo” (SANTOS, 2001, 46).

A tradicional edificação colonial portuguesa constituinte deste espaço urbano luso brasileiro criado segue uma linhagem construtiva européia, portanto uma arquitetura ligada a materiais construtivos existentes no Velho Mundo. Conforme afirmava Freyre (1966), a arquitetura mais nobre do Nordeste – a casa grande de engenho, o sobrado de azulejo, a casa dura e forte de pedra e cal – sofre a influência do português, e neste ponto, como em tanto outros, era enriquecida pela experiência asiática e pelos contatos com os mouros. O que surpreende é apenas um ou outro vestígio de influência holandesa ou italiana, destoando do gosto português e da técnica portuguesa, dominantes dos primeiros séculos de colonização.

Na incumbência de se produzir um espaço adequado para o povoamento, os portugueses também se utilizavam de técnicas e materiais comuns da região onde se estabeleciam. Como descrito por Centurião (1999) a respeito das feitorias, estas poderiam converter-se em povoados e posteriormente em vilas, com suas *casas de pau a pique* e seus edifícios públicos, dando assim início a um processo mais estável de assentamento.

Costumeiramente, na falta de materiais tidos como mais adequados, utilizou-se a madeira, muitas vezes derrubada para este fim com o auxílio dos indígenas aliados dos portugueses. Na parte interior da estacada, era costume erguer-se a seguir as choupanas, construídas “ao modo gentílico”, empregando-se para tal as técnicas aprendidas com os indígenas e utilizando-se dos mesmos materiais de que estes se serviam. (CENTURIÃO, 1999, 212).

Entretanto certas edificações tinham o objetivo não somente de abrigar os homens das intempéries, mas de traduzir em sua materialidade uma ideologia ou idéia específica, geralmente associada ao poder autárquico da metrópole sobre a colônia. Como por exemplo, a arquitetura das igrejas, um elemento de representação do espaço (LEFEBVRE, 1973), uma edificação que representava as crenças e a cultura

de um povo que vivia em uma localidade distante (metrópole). Para Freyre (2003, 269), “a casa, o tipo de habitação, sabe-se que é uma das influências sociais que atuam mais poderosamente sobre o homem”.

A noção civilizatória portuguesa, como destaca Centurião (1999), passava pela sacralização do núcleo populacional, e a consagração se dava já a partir do rito do ato fundacional, de fundamental importância para a consolidação da rede urbana.

O edifício é toda de pedra e cal de ostra, que é tão boa como a de pedra de Portugal. Os cubículos são grandes, os portais de pedra, as portas d’angelin, forradas de cedro (...). (CARDIM, 1583 *apud* GUERRA, 2001, 104).

Portanto, a distribuição dos elementos físicos constitutivos da cidade era pensada de modo a inserir e impor uma ideologia. Além das Igrejas havia os edifícios do governo, outras instituições e casas de autoridades eram construídas segundo um padrão arquitetônico advindo de uma realidade geográfica distante daquela do litoral brasileiro e, portanto, do Rio de Janeiro. E dessa forma, os espaços constituídos por estas edificações conformavam os espaços de representação da Coroa.

A construção de igrejas nos topos das elevações dava “visibilidade geográfica” ao poder senhorial, a partir de qualquer ponto da cidade ou da povoação. Retomou-se aqui, nesse caso, o tradicional simbolismo oriundo das terras portuguesas, a respeito da sacralidade dos espaços situados em elevações e do poder de impregnação do sagrado sobre o espaço circundante. Ao mesmo tempo, a presença visível do templo lembrava, aos moradores da cidade, o poder da igreja sobre a regulamentação e a ordenação da vida cotidiana dos habitantes do lugar. Simultaneamente, a localização dos templos em pontos elevados da topografia dos sítios urbanos, como já salientamos, obedecia a funções defensivas. Segundo Centurião (1999), muitas vezes, a população de vilas e cidades coloniais brasileiras encontrou, nas igrejas, refúgio contra indígenas ou corsários.

A fundação de uma cidade centralizadora reunia uma força simbólica e ao mesmo tempo real, imprimindo em suas formas, traçados urbanos e organização orgânica a razão de sua existência.

Apesar da escolha criteriosa dos sítios, ocorreu com alguma frequência necessidade de, por vários motivos, mudar-se o local do assentamento urbano. Nesse particular, não houve diferença em relação ao que aconteceu nas terras colonizadas pela Espanha. De certa forma essas mudanças eram decorrentes de uma adaptação ao novo espaço, bastante singular em relação às formas de relevo ondulado, ecossistemas lagunares e vegetação densa. O próprio Rio de Janeiro teve seu sítio original mudado, os assentamentos como que migravam de um ponto a outro.

Nos primeiros núcleos brasileiros, a condição portuária sempre foi de fundamental importância. Assim, predominou a escolhas por elevações a beira-mar, baías protegidas e ilhas, como foi o caso dos núcleos do Rio de Janeiro e de Itamaracá. Neste quadro, prevaleceu a tradição de localização de assentamentos elaborada durante a Idade Média em Portugal. “Daí, a quase compulsão no sentido de construir as cidades em acrópole, da qual Salvador é um exemplo notório. A construção em elevações sempre foi uma boa solução defensiva”. (CENTURIÃO, 1999, 216)

As importantes transformações que, gradativamente, se implantaram na sociedade luso-brasileira espelharam a localização e a topografia da cidade. Podemos destacar a importância da adequação da cidade à topografia geralmente irregular, formando com ela um todo orgânico que permitia a circulação dos produtos da terra.

Da adequação plástica à topografia, deriva a irregularidade de traçado das cidades brasileiras fundadas durante o tempo colonial, tantas vezes apontada por viajantes estrangeiros que aqui estiveram, amaldiçoando as elevações e as ladeiras íngremes. (CENTURIÃO, 1999, 217).

Apesar disso, não existiu, nos tempos primordiais de fundação dessas cidades, uma ausência de plano e de linearidade. O que houve, realmente, foi a continuação das orientações urbanísticas vigentes no Portugal da Idade Média. Neste aspecto, a América espanhola mostrou uma inovação frente às cidades medievais, o que não existiu nas colônias portuguesas. Nestas, pode-se detectar uma linearidade e geometrização na área central da cidade, mas além dessa área, em vista do crescimento urbano espontâneo, passou a predominar uma irregularidade que sempre foi característica das cidades luso-brasileiras, dando a impressão, a muitos viajantes estrangeiros que estiveram pelo Brasil, de um *continuum* de incerteza e indeterminação no processo de expansão do espaço urbano.

No entanto, o que deve ser lembrado é a imensa maleabilidade e adaptabilidade dos portugueses em seu processo de acomodação ao novo mundo. Como já colocado, na elaboração do espaço citadino se detecta o conjunto de crenças, hábitos e modos de vida em geral de uma determinada sociedade. Nesse contexto *a cidade brasileira, como metáfora da sociedade colonial, tornou-se aderente à paisagem, acomodou-se plasticamente às curvas e sinuosidades da natureza, imbricando-se e tornando-se parte desta, do mesmo modo que a sociedade colonial acomodou-se, de maneira sinuosa e amolengada, às condições do mundo luso-tropical.*

### **Os materiais construtivos no Brasil e os seus métodos de obtenção.**

Nas igrejas e casarões do centro do Rio de Janeiro é possível ainda hoje analisar os materiais constituintes da arquitetura colonial. Edificações com uma estrutura principal composta por vigas, pilares, cumeeira e caibros todos em madeira proveniente da Mata Atlântica abundante no território fluminense durante o período colonial. Paredes em blocos de pedra agrupados pela argamassa composta por óleo de baleia atravessam aproximadamente quatro séculos provando serem soluções eficientes na construção de edificações. Telhas de barro eram feitas com o molde das coxas dos escravos, dando origem a expressão popular “nas coxas”, remetendo a algo feito de qualquer maneira, porém, ao contrário da expressão, estas telhas também são um exemplo de um objeto eficaz e bem manufaturado.

Viajantes brasileiros, europeus e americanos que passaram pelo Rio de Janeiro entre os séculos XVI e XIX relatam sobre o espaço da Coroa, a arquitetura de casas, prédios, igrejas, capelas, cabanas, palhoças, casebres, e todo tipo de edificação ou moradia existente na época. Os materiais constituintes bem como as representações de poder ligadas às construções são destacados por diversos autores<sup>2</sup>. Interessante observar que a utilização dos materiais locais ocorre em todo território nacional. Podemos notar arquiteturas coloniais parecidas em todo Brasil apenas se diferindo por uma variação no emprego e tipo de material que corresponde à matéria prima disponível de cada região, respectivamente.

<sup>2</sup> Para um maior aprofundamento sobre o tema, ler as obras de FREIRE, Gilberto. **Mucambos do Nordeste**. Publicações do SPHAN, nº 1, Ministério da Educação e Saúde, Rio de Janeiro, 1937; e **Sobrados e Mucambos**. Rio de Janeiro. Editora Record. 9ª edição. 1996. Também recomenda-se CARVALHO, Benjamim de. **A História da Arquitetura**. Ed. de Ouro, Rio de Janeiro, 1964; e **Dois Arquiteturas no Brasil**. Ed. Civilização Brasileira S.A., Rio de Janeiro, 1961.

Nos ajudava à missa, em sua capela, a mais formosa que há no Brasil, feita toda de estuque e tintim de obra maravilhosa de molduras, lançarias e cornijas; é de abobada sextavada com três portas, e tem-na mui bem provida de ornamentos. Bahia, arredores de Abrantes. (CARDIM, 1584 *apud* GUERRA, 2001, 101).

A capela descrita acima por Fernão Cardim, em fins do século XVI retrata a arquitetura constituída pela matéria prima abundante local: a terra crua aplicada com a técnica de “estuque” bastante comum no Nordeste brasileiro. E ainda na Bahia, nos arredores de Maracás, em 1832, D’Orbigny destaca novamente o emprego do recurso construtivo: “No fim de algumas horas de viagem, aparecem duas fileiras de cabanas de barro, em torno de uma igreja, também de barro” (D’ORBIGNY, 1976 *apud* GUERRA, 2001, 101).

Em São Paulo de acordo com Kidder & Fletcher por volta dos anos de 1855/65: “todas as casas à beira da estrada, e mesmo as imensas igrejas, são construídas, (ou antes, socadas) de terra ou argila.” (KIDDER & FLETCHER, 1941, 109, *apud* GUERRA, 2001, 104). A técnica de “socar” a terra para fixação foi bem analisada pelos autores.

Nos arredores de Natal no século XIV, Henry Koster confirma a utilização de um importante recurso da região, a carnaúba:

A ravina esta quase toda plantada e cercada, deixando-se apenas uma estreita picada que sai de onde nos estabelecemos, na colina, a outra elevação dianteira, sobre a qual esta a cabana inteiramente feita de palha de carnaúba e de outras palmeiras. É a morada provisória, nos meses de verão, pertencente ao comandante (...). (KOSTER, 1936 *apud* GUERRA, 2001, 104).

O francês Auguste Saint-Hilaire ao passar pelos arredores de Diamantina, em Minas Gerais no ano de 1817, destaca a importante função arquitetônica desempenhada pela erva utilizada na cobertura das choupanas da região:

A aldeia da chapada onde parei fica sobre uma eminência achatada, cercada a alguma distância por rochedos nus (...). Cerca de trinta miseráveis choupanas construídas desordenadamente compõem a aldeia. Suas cobertas têm como as de Rio Pardo uma posição quase a prumo. São obrigadas a construí-las assim porque a erva empregada na cobertura sendo mole e fina deixara passar as águas das chuvas se a inclinação for menor. (SAINT-HILAIRE, 1974 *apud* GUERRA, 2001, 108).

José de Alencar ao passar pelo Rio de Janeiro em 1871 descreve os buracos nas paredes da casa de taipa, que já velha e sem manutenção apresenta fendas e rachaduras comuns do processo de retração do material: “Ricardo do interior da choupana ouvira todas as palavras da moça, e por várias vezes enfiando os olhos entre as fendas da taipa” (ALENCAR, 1872 *apud* GUERRA, 2001, 109).

A mesma técnica construtiva é apresentada por Saint-Hilaire, 1817, em seu relato nos arredores de Guanhões, Minas Gerais. A taipa constituída pela terra crua em forma de bisnagas uniformes e umedecidas no comprimento de um antebraço é empilhada formando uma parede estrutural: “(...) uma pequena choça em que a luz penetrava por todos os lados pelos buracos que a terra, caindo, deixara nas paredes” (SAINT-HILAIRE, 1975 *apud* GUERRA, 2001, 108).

O acabamento das moradias era determinante para se distinguir uma boa moradia de uma “grosseira”: “esta fazenda estava situada em um montado; a casa de

residência era arejada e espaçosa, mas de construção grosseira, de paredes de barro sem reboco” ([Arredores de Tefé Amazônia, 1850.] BATES, 1944 *apud* GUERRA, 2001, 112).

As moradias bem acabadas, caiadas, pintadas, com ornamentos ou cobertas de telhas, representam a riqueza e/ou importância do morador:

Há vários povoados na estrada, consistindo em três e quatro choupanas, feitas de ramos ou palhas das palmeiras; outras têm paredes de barro, mas não cobertas pelas mesmas folhas, como todas. De raro, vê-se uma casa com telhas, anunciando que o morador está acima da linha comum da população. ([Arredores de Natal, Rio Grande do Norte, 1810.] KOSTER, 1936 *apud* GUERRA, 2001, 108).

Nos arredores de São João Del Rei, Minas Gerais, Saint-Hilaire descreve a casa de um proprietário de fazenda construída segundo o costume tradicional do pau a pique mineiro:

Descrever uma das fazendas da Comarca de S. João significa descrever todas, pois em geral são construídas segundo o mesmo modelo. Um muro de pedra rústica (...) cerca um pátio bastante vasto, no fundo do qual se enfileiram as choças dos escravos, os galpões para beneficiamento ou depósito dos produtos agrícolas e a casa-grande. Esta, de pau a pique e coberta com telhas, é constituída ao rés do chão. (SAINT-HILAIRE, 1975 *apud* GUERRA, 2001, 111).

As moradias indígenas também foram foco dos olhares atentos dos viajantes, seguindo na direção de Arquiteturas Regionais dispersas no território nacional. As habitações seguem uma arquitetura conforme a disponibilidade material existente em seus respectivos locais.

Um dos principais grupos étnicos do Estado do Rio de Janeiro, os Tupinambás, foi observado em 1554, na Enseada de Mangaratiba pelo viajante alemão Hans Staden: “Tais cabanas tem mais ou menos duas braças de alto, arredondadas em cima com abobada duma adega e cobertas espessamente com folhas de palmeiras, a fim de que não chova dentro”. (STADEN, 1974 *apud* GUERRA, 2001, 112).

Em São Fidélis, ainda no Rio de Janeiro, as habitações dos índios Coroados e dos Coropos, índios considerados civilizados, foram descritas pelo Príncipe Maximiliano de Wied-Neuwied, em 1815: “as moradas são boas e espaçosas, feitas de madeira e barros, e as coberturas são de folhas de palmeira ou de bambu como dos portugueses”. (WIED-NEUWIED, 1815 *apud* GUERRA, 2001, 112).

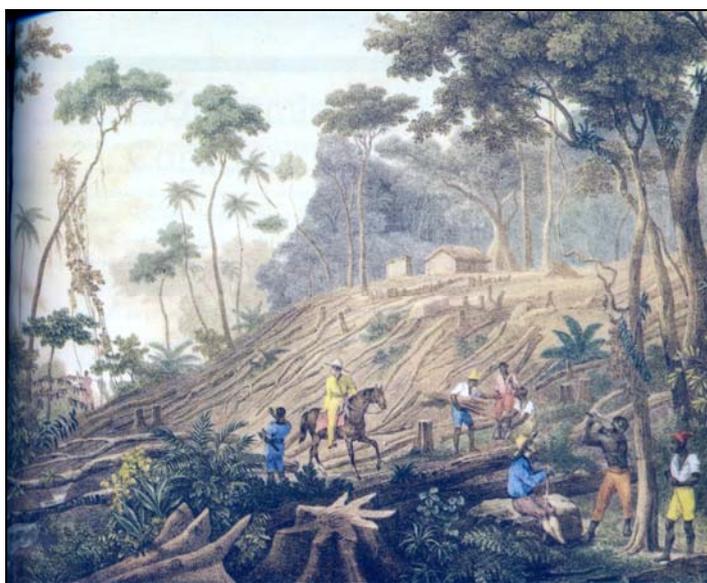
Jean Baptiste Debret, no período entre 1816 e 1831, esteve no Rio de Janeiro observando a vegetação proeminente da Serra dos Órgãos e o aproveitamento dela por parte dos grupos étnicos que por ali viviam no período: “o assunto principal desta paisagem é um grupo de *Eliconeas*, cujas folhas gigantescas, de quatro a cinco pés de altura, servem aos selvagens Patachos e Purís para cobrir suas cabanas”. (DEBRET, 1840 *apud* GUERRA, 2001, 112).

No Espírito Santo, na região de Piúna, no ano de 1819, os materiais utilizados nas moradas indígenas se repetem como em outras regiões dos pais:

Acham-se na embocadura do Piúna algumas choupanas habitadas por índios civilizados (...) entrei numa de suas casas construídas com regularidade e divididas, no interior em numerosas peças, mas em que não se haviam varas e folhas de palmeiras. As outras cabanas são, segundo o costume da região, construídas com barro e madeira. (SAINT-HILAIRE, 1974 *apud* GUERRA, 2001, 112).

Interessante frisar que os processos de obtenção das matérias primas que seriam transformados em materiais construtivos, no período de construção ou urbanização colonial do estado do Rio de Janeiro, em sua maioria, não foram processos que beneficiassem a regeneração do meio. Utilizando uma linguagem atual poderíamos dizer que diferentemente de populações tradicionais que se utilizavam dos recursos naturais para apoiar sua subsistência no meio, a Coroa manejava os recursos de maneira predatória à base de mão de obra escrava, se preocupando apenas com a obtenção de material para construir. Como podemos observar na figura seguinte.

Segundo Oliveira (2005), o estudo de história ambiental na análise dos ecossistemas aponta para esta diferença entre o manejo florestal realizado por populações tradicionais e os métodos adotados pela Coroa portuguesa. Os vestígios deste manejo predatório podem ser identificados por meio de metodologia própria da ciência – história ambiental<sup>3</sup>.



**Fig. 4** - Devastação da Mata Atlântica no século XIX. (Rugendas, 1843, fonte: OLIVEIRA & MONTEZUMA, 2007, in: Revista Meio Ambiente PUC-Rio, 2007, 55).

Adams (1994) afirma que dados recentes demonstram que florestas até hoje consideradas primárias e intocadas pelo homem são, na verdade, florestas culturais. As alterações antrópicas sobre os ecossistemas florestais são muito mais antigas do que se imagina, anteriores até o surgimento da agricultura, de onde se conclui que a área ocupada pelas florestas culturais tropicais úmidas no globo pode ser muito maior que se calcula (ADAMS, 1994, 4). Para a autora vivemos atualmente numa época em que o desenvolvimento sustentado transformou-se num paradigma para a sociedade moderna, e chega a espantar o pouco caso que se dá ao conhecimento, acumulado por séculos de coexistência com a natureza, pertencente às populações indígenas e tradicionais dos países periféricos.

<sup>3</sup> OLIVEIRA & MONTEZUMA (2007) afirmam que a importância da presença e da influência humana sobre o meio natural não é em geral considerada em toda a sua extensão, pois dissocia-se a trajetória evolutiva dos elementos da paisagem das intervenções antropicas ocorridas em escalas diversas de tempo, espaço e de agentes. Recentemente surge a História Ambiental que lança luzes justamente neste processo desencadeado pelo homem na transformação da paisagem com a qual interage. Esta importante ciência constitui este novo campo do conhecimento, que tem como proposta ligar a História Natural à História social (OLIVEIRA & MONTEZUMA, 2007).

Através de técnicas simples de manejo, estas populações conseguem conviver de maneira sustentável em longo prazo com o meio ambiente em que habitam. Este conhecimento está se perdendo com o passar do tempo e com a chegada de “progresso” às regiões distantes do globo. Estudos etnobotânicos revelam que estas populações, que hoje somam 200 milhões de pessoas sobre a Terra, são capazes de perceber sutilezas no meio ambiente invisíveis para os cientistas ocidentais. (REDCLIFT, M., 1987 *apud* ADAMS, 1994, 3).

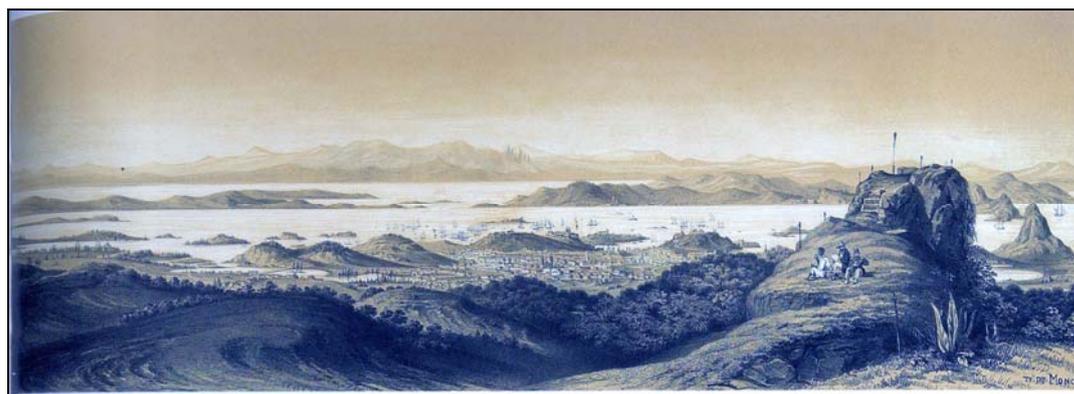
E complementa:

A coexistência de populações humanas com as florestas trouxe um acúmulo de conhecimento que permitiu, através de um tipo de agricultura não destrutiva, a interferência nesses ecossistemas de forma pacífica, e muitas vezes até benéfica. Vários autores levantam a possibilidade de que a interferência humana no processo sucessional acabou funcionando como fonte de variabilidade. Se estes recentes estudos se confirmarem, toda a posição preservacionista (através da criação de unidades de conservação restritivas) e de “desenvolvimento” das florestas tropicais úmidas terá que ser repensada, uma vez que ficara demonstrado que há capacidade de convivência do homem com a floresta, desde que com um manejo adequado. (ADAMS, 1994, 4).

Certamente, alerta a autora, nem todos os povos tradicionais que desenvolveram um sistema de vida que se baseava na utilização da matéria prima disponível no local possuíam um sistema de ações que possibilitava a regeneração do meio. Tal preocupação – com a utilização associada à regeneração dos recursos naturais – é atual, e precede a época moderna seguida do período de industrialização que caracterizou o modelo de desenvolvimento contemporâneo.

## 2.2

### BAÍA DE GUANABARA: O PONTO DE PARTIDA PARA O MODELO DE HABITABILIDADE NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.



**Fig. 5** - Vista do Alto da Tijuca. À direita, ao fundo, o Corcovado indicando a entrada da Baía de Guanabara. Ao centro, os morros do centro do Rio de Janeiro cercados pela urbanidade colonial. (Du Moncel, 1841, fonte: PINHEIRO, 2005, 65).

Um dos símbolos da paisagem natural da cidade do Rio de Janeiro, a Baía de Guanabara<sup>4</sup>, representa o ponto de partida para a formação da sociedade luso-

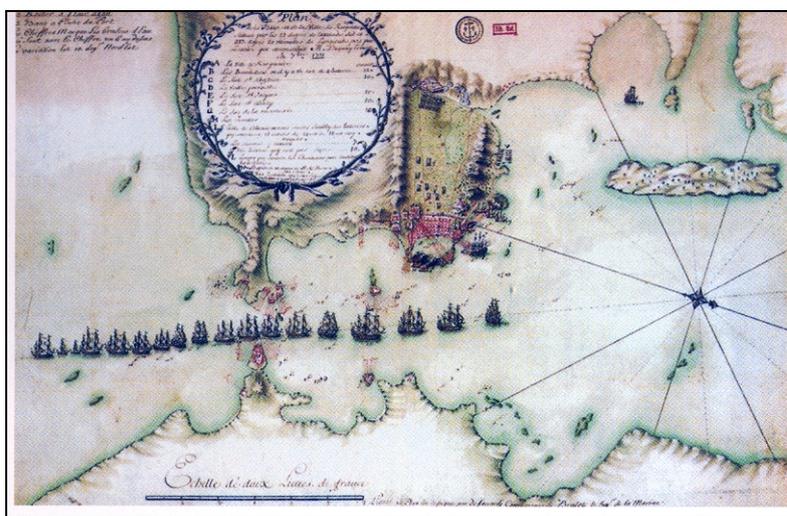
<sup>4</sup> *Guanabara*: do idioma guarani *berçário* ou *maternidade de baleias* (Informação obtida em conversas com os índios Guarani, na Aldeia Sapukai, no Bracuí), e na Aldeia de Paraty-Mirim (Nov. 2007).

brasileira em território carioca. Um dos primeiros navegantes do século XVI, o português André Gonçalves tomou a Baía por uma desembocadura de um rio quando de sua chegada em 1º de janeiro de 1502 e, por isso, a chamou: “Rio de Janeiro”. Como narra Andreatta (2006, 24):

A Baía oferecia um excelente refúgio, fator básico em tempos de conquista colonial, com um litoral recortado e protegido por grandes escarpas que a separam do mar aberto. Na sua costa esquerda, vista desde o mar aberto se fundou a cidade em 1567, e um pouco mais tarde, depois do traslado ao morro do Castelo, se desenvolveu ali uma cidade portuária fortificada, e parcialmente amuralhada, de onde se embarcaram os produtos considerados estrelas da historia colonial do Brasil: açúcar, ouro e café.

A partir da localidade, os portugueses construíram sua urbanidade se utilizando da matéria prima pré-existente, adaptando sua arquitetura europeia aos principais materiais construtivos disponíveis no espaço onde se situa hoje o território carioca. Esses materiais eram utilizados por populações indígenas estabelecidas e adaptadas às condicionantes geofísicas locais<sup>5</sup>.

A abundância de recursos naturais foi um dos principais motivos do estabelecimento da Coroa em terras cariocas. Caracterizada pela ocupação com objetivos exploratórios e de povoamento, a urbanidade portuguesa se adaptou à morfologia urbana de uma cidade comercial ultramarina que se movimentava pelo mar para transportar as mercadorias obtidas e que, ao mesmo tempo, precisava se proteger do inimigo que chegava também pelo mar para saquear as riquezas obtidas nas terras litorâneas e interiores.



**Fig. 6** – Entrada dos franceses na Baía de Guanabara. (Cavaleiro de La Grange, 1711, fonte: PINHEIRO, 2005, 73)<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> As condicionantes geofísicas locais seriam: vegetação de Mata Atlântica de clima tropical, relevo de “mar de morros”, afloramentos rochosos, serras a beira mar entremeadas por ecossistemas lagunares, de mangue e restinga.

<sup>6</sup> De acordo com Pinheiro (2005, 73), “eram mais de quatro mil homens sob o comando de René Duguay-Trouin. Vinham reparar a derrota sofrida por Duclerc, que tentara invadir o Rio de Janeiro um ano antes e morrera assassinado numa prisão brasileira. Intensas batalhas navais foram travadas até a tropa francesa desembarcar e saquear a cidade enquanto seu comando negociava o resgate com o governador”.

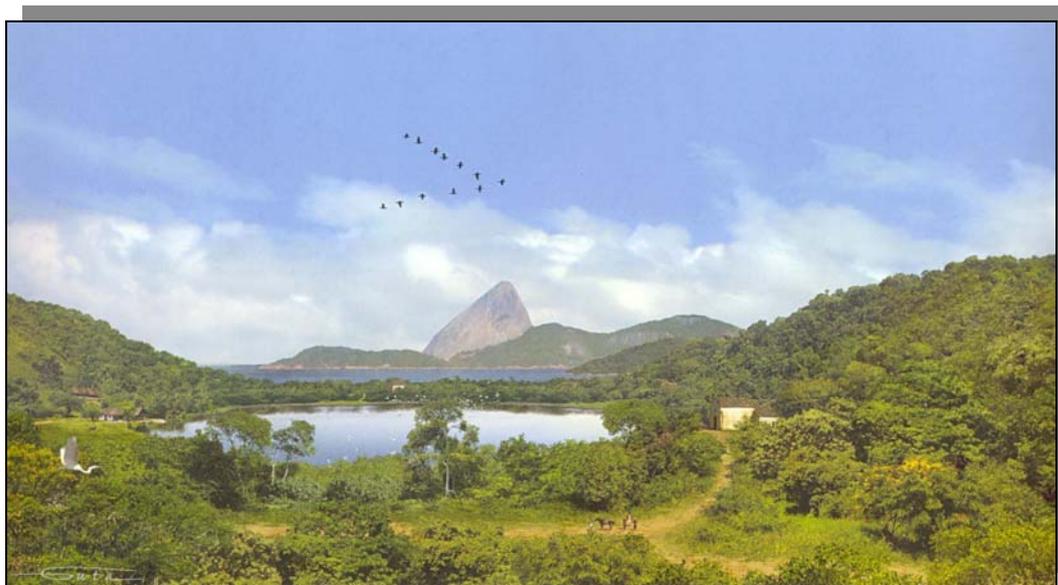
Diverso nas suas formas arquitetônicas, o modelo de urbanização colonial iniciado com a chegada dos primeiros portugueses à costa brasileira, se caracterizou por trazer, junto com a nova arquitetura, uma concepção singular de ocupação do espaço. O espaço carioca foi planejado com o intuito de viabilizar as atividades econômicas e políticas exercidas pela Coroa, seguindo o modelo exploratório/civilizatório metrópole – colônia.

A urbanidade colonial do Rio de Janeiro se apresentou com uma arquitetura de casas, ruas, edifícios adaptados às condicionantes geográficas singulares do litoral Sudeste do continente. Essa região foi descrita com maestria pelo jornalista e escritor clássico Euclides da Cunha (2002, 72, 2ª ed.):

[...], no segmento de orla marítima entre o Rio de Janeiro e o Espírito Santo, um aparelho litoral revolto feita da envergadura desarticulada das Serras, riçado de cumeadas e corroído de angras, e escancelando-se em baías, e repartindo-se em ilhas, e desagregando-se em recifes desnudos, à maneira de escombros do conflito secular que ali se trava entre os mares e a terra; [...].

Da chegada dos portugueses à vinda da Família Real Portuguesa em 1808, o Rio de Janeiro passou por transformações em sua morfologia urbana. Segundo Bernardes (2002), a cidade colônia é construída, nestes três séculos, de modo a atender as demandas de sua metrópole distante, criando assim um sistema urbano que se apresentava também em outras cidades colonizadas pela Coroa; todavia, os lugares dotados de particularidades geofísicas direcionavam o desenho do aparelho/aparato urbano. Como por exemplo, a construção de robustos paredões constituídos de pedra e óleo de baleia – matéria prima local - no intuito de segurar o avanço do mar. Edificações localizadas nos morros do interior da Baía de Guanabara se utilizavam da condição de alto relevo para dificultar os ataques de invasores atraídos pelas riquezas da terra, um conflito secular característico deste território.

Na figura a seguir, detalhe do ecossistema lagunar, relevo colinoso e vegetação densa, características da natureza predominantes na cidade do Rio de Janeiro, no início do século XVII.



**Fig. 7** - Imagem do atual Largo da Carioca, centro histórico do Rio de Janeiro, em 1608. (fonte: GUTA, 1999).

A habitabilidade do espaço carioca antes da chegada dos portugueses era restrita e exclusiva de povos indígenas que habitavam de maneira dispersa o território. É como descreve Beltrão (1978,7):

Em meados do século XVI, o território hoje compreendido pelo estado do Rio de Janeiro constituía-se como parte do *habitat* de numerosos grupos indígenas, principalmente os de filiação lingüística Tupi-Guarani, historicamente conhecidos como Tupinambá.

Os índios que habitavam o atual território do estado do Rio de Janeiro se encontravam, naquele período, em um estágio avançado de desenvolvimento de sua arte na cerâmica, utilizando matéria prima local, a terra crua. A cerâmica Tupi se aplicava como ornamento a diferentes elementos, tais como barras de paredes ou embaixo de retratos, manufaturados nas localidades de Mauá, do Rio Iriri, Campo Grande e Ilha do Governador. (BELTRÃO, 1978).

Ainda o mesmo pesquisador descreve diversos sítios arqueológicos datados a partir do ano 1000 d.C., demonstrando a ancestralidade da ocupação espacial do espaço do Rio de Janeiro. A ocupação indígena no Brasil segue esta mesma temporalidade, e os habitantes ancestrais dessa parte da América do Sul se utilizava dos mesmos materiais construtivos, variando apenas as formas de arquitetura, conforme as culturas dos grupos sociais distintos.

Estes grupos viviam em casas que formavam o coletivo da aldeia, assentados em determinada localidade. Conforme a sua cultura, cada grupo ficava mais ou menos tempo em um determinado local, se mudando em seguida para outra localidade abastada de recursos para sua vivencia coletiva.

Sobre a concepção de “estabelecimento”, Mauss (1971 *apud* COSTA & MALHANO, 1978, 27) diz que:

A autêntica unidade territorial é o estabelecimento (*settlement*). Designamos com tal termo um grupo de famílias, aglomeradas e ligadas por laços especiais, que ocupam um *habitat* sobre o qual estão desigualmente distribuídas durante momentos do ano, porquanto este habitat constitui o seu domínio. O estabelecimento é a massa de casas, o conjunto do espaço destinado a tendas, bem como espaço dedicado à casa marinha e terrestre, que pertence a um número determinado de indivíduos; e, do mesmo modo, o conjunto de caminhos e trilhas, de canais e de portos usados por esses indivíduos e onde se encontram constantemente. Tudo isto forma um todo possuidor de unidade e com características distintas que permitem reconhecer um grupo social limitado.

O espaço de vida, ou aldeia, dos povos indígenas deve dispor de matéria prima suficiente para todo o grupo. Lembramos que consideramos o termo *Aldeia* – definido por Costa & Malhano (1978 *apud* MAUSS, 1971) – para designar os aspectos propriamente concretos da implantação de construções sobre um terreno, apresentando-se tal conjunto organizado de modo a evidenciar a produção daquele espaço.



**Fig. 8** – Circulação fluvial de diferentes grupos étnicos no interior da baía. (Johann Moritz Rugendas, 1835, fonte: PINHEIRO, 2005, 76).

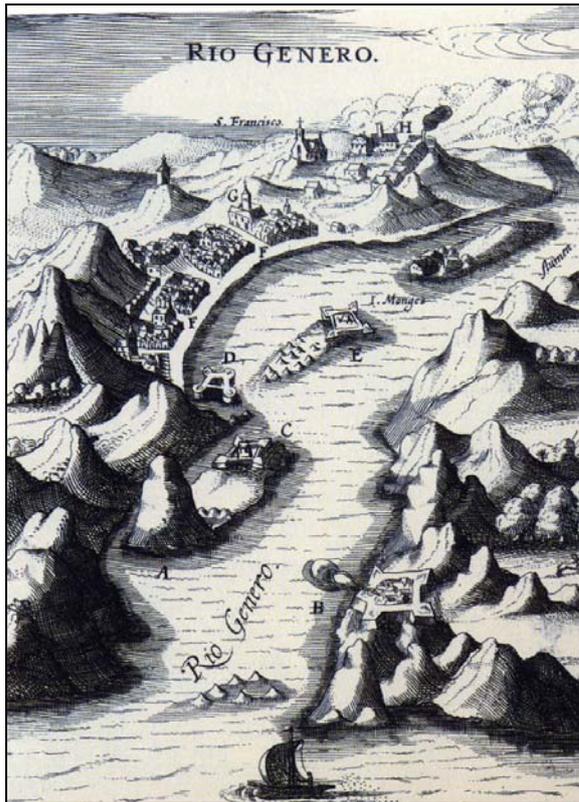
Na figura anterior, deve-se destacar a costa litorânea da Guanabara, “retalhada por enseadas, recôncavos e cursos de água” (PINHEIRO, 2005, 81), oferecendo condições favoráveis à implantação de povoados, ao transporte fluvial e ao fluxo portuário.

Segundo Magalhães, diferentemente de outras regiões brasileiras, cujos traços físicos e humanos são mais simples, a região Sudeste se caracteriza por uma grande complexidade, e isto é o que justifica sua subdivisão em várias regiões.

Assim, ao lado de extensas e alongadas baixadas litorâneas e de amplas superfícies aplainadas, encontramos áreas de relevo mais movimentado, caracterizado ora por ondulações fortemente entalhadas pelos rios, ora por escarpas se serras de aspecto íngreme. É por isso complexa a classificação do relevo. [...] o relevo é ainda fator expressivo nas modificações do clima predominantemente tropical que encontramos no Sudeste; juntamente com este e com a diversidade de solos, explica as paisagens vegetais da região, que em linhas gerais compreendem os vastos cerrados dos planaltos e a mata tropical das encostas. (MAGALHÃES, 1974, 230).

De acordo com Beltrão, os tipos de vegetação existentes no estado do Rio de Janeiro decorrem das condições ambientais descritas acima. A região é formada por restingas arenosas e ocupada por uma vegetação semixerófila com cactáceas, bromeliáceas, etc.; nas partes mais altas e depressões, é composta por pequenas capoeiras de composição florística peculiar, da qual participam o gerivá e a pitangueira, entre outras (BELTRÃO, 1978, 14).

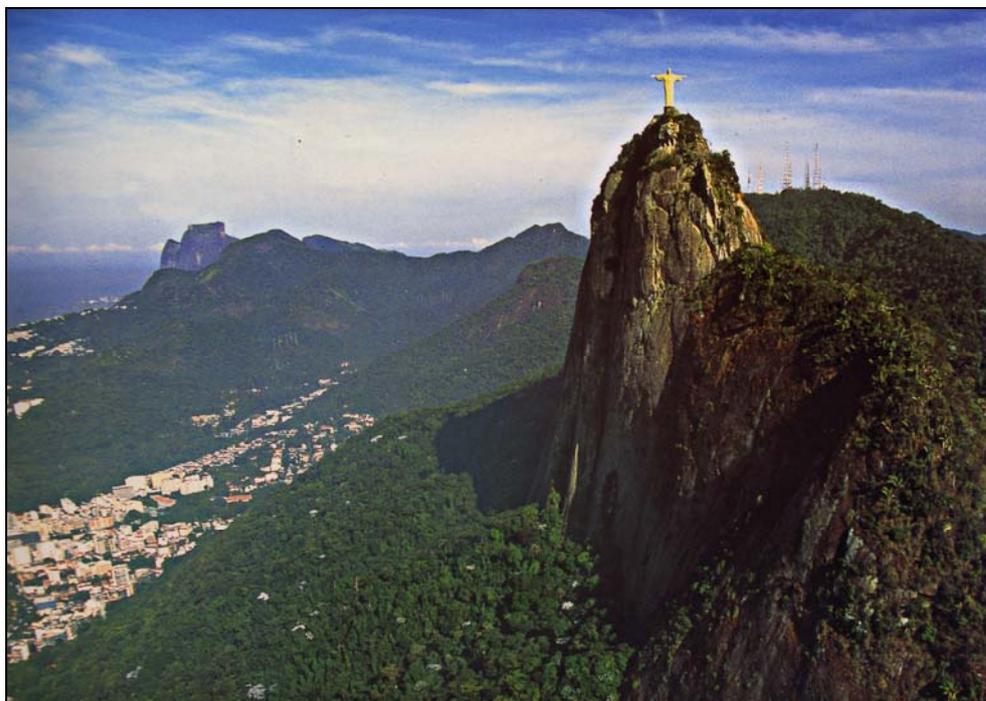
Na orla interior das baías e lagunas e na desembocadura dos rios, conforme destaca a autora, pelo menos antes da vinda dos europeus encontravam-se amplos manguezais. A região argilosa das baixadas é ocupada por vegetação pantanosa, e as encostas das serras, por mata pluvial tropical.



**Fig. 9** – A entrada da Baía de Guanabara caricaturada a partir das suas características geofísicas como o “mar de morros” na costa. (Nicolas Van Geelkerken, 1624, fonte: PINHEIRO, 2005, 16).

### 2.2.1

#### A PAISAGEM CARIOCA: UM SINÔNIMO DE BELEZA NATURAL.



**Fig. 10** – Urbanidade entremeadada pela beleza natural característica do Rio de Janeiro. Zona Sul carioca. (fonte: Atlas das Unidades de Conservação da Natureza, 2001).

Como visto anteriormente, a base de construção da cidade do Rio de Janeiro é a fantástica Baía de Guanabara. Sob esse cenário, as habitações da cidade forma erguidas em que diferentes relevos, ecossistemas lagunares e de restinga, vegetação densa de Mata Atlântica passaram a povoar a imagem do território carioca, um espaço de domínio da natureza. A alteração da morfologia original permitiu a implantação da cidade que hoje povoa o “imaginário que forma parte da visão conceitual que o mundo todo tem da metrópole carioca” (ANDREATTA, 2006, 19).

[...] a cidade do Rio de Janeiro é conhecida como paradigma de ‘natureza’; não obstante, não há nada *mais artificial (grifo nosso)* do que o território sobre o qual interveio o homem para construir um determinado espaço, transformando a sua morfologia e aproveitando seus recursos potenciais. (ANDREATTA, 2006, 20).

De acordo com a autora, a palavra território em outros idiomas, fundamentalmente no francês, se refere somente ao espaço construído ou transformado pelo homem, e, portanto, repleto totalmente de artificialidades. Todavia, na Geografia, a categoria de análise território está imbuída de poder, que é o suporte ideológico daqueles que transformam o espaço geográfico de acordo com suas expectativas e necessidades, reforçando-se a idéia de transformação das formas-conteúdos dos espaços, em tempo histórico e da natureza.

Assim sendo, além de o território ser definido em sua forma-conteúdo a partir da perspectiva ideológica de quem domina e controla o espaço geográfico, tal território existe se as condições da natureza forem entendidas e dominadas, muitas vezes, através de artificialidades que compõem parte expressiva dos “territórios dos homens” (ANDREATTA, 2006, 19). Na visão de Santos (2001) artificial é algo

criado pelo homem. Na figura a seguir, as “artificialidades” compoem a infraestrutura urbana da Enseada de Botafogo, Zona Sul da cidade carioca.



**Fig. 11** – Enseada de Botafogo e Aterro do Flamengo com a Marina da Glória. (fonte: Custódio Coimbra, 2005).

De acordo com Andreatta (2006), o município do Rio de Janeiro tem hoje 1.255,28 Km<sup>2</sup> de extensão, dos quais aproximadamente, 63% estão urbanizados, e abriga quase seis milhões de habitantes. A fundação da cidade ocorrida no interior da Baía de Guanabara, protegida pelo Oceano Atlântico pelas Serras da Pedra Branca e da Tijuca, que dividem as áreas sul e norte da cidade. Do final do século XVI e durante dois séculos a cidade não avançou para além da estreita faixa retangular configurada entre os Morros do Castelo e de Santo Antonio, a Praia do Peixe e a Rua da Quitanda, ocupando, em princípios do século XVIII, uma área de 0,5 km<sup>2</sup>. De acordo com a autora, o tamanho dessa superfície ocupada se multiplicou por mil e quinhentas vezes em dois séculos, o que significa um ritmo de progressão geométrica de duplicar-se a cada dezessete anos<sup>7</sup>.

Este ritmo de crescimento é análogo ao produzido em todas as grandes metrópoles do planeta, em decorrência da evolução industrial e da conseqüente explosão demográfica; mas o que caracteriza esse processo no Rio de Janeiro é a constatação de uma vontade permanente de transformar o território original, de se construir contra sua topografia, estendendo-se a cidade sobre limites que seriam impossíveis aos olhos dos homens do século XVII (ANDREATTA, 2006, 20).

<sup>7</sup> Sobre o processo de expansão urbana da cidade do Rio de Janeiro, há excelentes publicações que podem ser consultadas. Destaca-se, neste trabalho, o clássico trabalho da professora Lysia Bernardes, de 1975, republicado em 1992, e os trabalhos do geógrafo Maurício de Almeida Abreu (1993, 2001, 2008).



**Fig. 12** - Com o Morro do Castelo desmontado, definitivamente, em 1923 o local foi utilizado para a construção das atuais Avenidas Churchill, Franklin Roosevelt e Marechal Câmara, no centro do Rio de Janeiro. (fonte: ABREU, 2008, 79).

Na figura anterior um bom exemplo de como *construir contra a topografia da cidade*, como assinala Andreatta. O arrasamento do Morro do Castelo no centro histórico foi uma grande obra que possibilitou o avanço urbano no início do século XX, e sua manutenção, na época, representava um “entrave” para tal avanço em direção a chamada modernidade.

A paisagem carioca aos poucos foi sendo transformada com o apoio dos avanços técnicos na construção civil, de estradas, contenção de encostas, etc. A topografia original do lugar da fundação marcou para sempre o processo de construção da cidade e de formação da sua paisagem, “um processo que, em poucos séculos, supriu montes, aterrou lagoas e costas, e urbanizou morros de abruptas ladeiras, de formas impossíveis” (ANDREATTA, 2006, 20). Para Andreatta, esta característica distingue o Rio de Janeiro das demais capitais do Brasil, porque as operações de transformação de seu território podem ser adjetivadas como desproporcionais em relação àquelas levadas a cabo em qualquer outra cidade.

A partir da pequena fortaleza natural da colonização portuguesa, a ação de urbanização permitiu ocupar um território pouco propenso a isso, com operações que acabaram com quase todos os morros limítrofes, transformaram a maioria das suas praias urbanas, perfuraram túneis, e ademais incluíram a plantação artificial da sua floresta tropical; e o resultado foi de tal ordem que, paradoxalmente, a cidade é tida como exemplo de adaptação a natureza, e não, como realmente é: natureza construída (ANDREATTA, 2006, 20).

A construção da cidade à beira mar é mais um ponto destacado pela urbanista como fator determinante no processo de formação urbana, e a vontade de construir a fachada da cidade *sobre o mar* é uma constante na história da cidade. O aterro de praias e manguezais alcançou uma superfície em torno de 50 Km<sup>2</sup>, que é algo mais que a metade da superfície de Lisboa ou de Barcelona, como afirma a autora.

O esforço investido nesse processo foi tão surpreendente quanto foi importante a acumulação do capital fixo gerado na construção de infraestruturas tão potentes que não só dão suporte físico da cidade, como também se tornaram, elas mesmas, elementos relevantes da paisagem. (ANDREATTA, 2006, 21).

Um importante advento que colaborou para a formação de infraestruturas expressivas no contexto urbano carioca foi a transformação da engenharia militar em

engenharia civil urbana, esta profundamente ligada à proeminência que teve o pensamento utilitarista no período de formação da cidade (ANDREATTA, 2006, 54).

Para Bruand (2002), a riqueza morfológica do Rio de Janeiro poderia ser uma aliada em se tratando de obras de ocupação deste território; as sinuosidades dos morros e os ecossistemas lagunares embelezam a paisagem e devem ser respeitados frente à forte demanda de progresso e modernização do espaço carioca como foi a tônica desse espaço nos últimos 200 anos. Para o autor (2002, 304),

[...] o Rio de Janeiro não teve um urbanismo conservador inteligente, que conseguisse preservar e valorizar suas riquezas naturais e históricas; com muita frequência, preferiu-se cortar a carne viva, modificar o relevo em vez de procurar explorá-lo [...].



**Fig. 13** – Uma constante na história da cidade: a construção da urbanidade *sobre o mar*. Vista aérea do arpoador, limite externo da Baía de Guanabara. (fonte: Waissman, 2005).

## 2.2.2

### AS POLÍTICAS PÚBLICAS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO: A PASSAGEM DO SÉCULO XIX PARA O SÉCULO XX.

*O homem é capaz de não  
somente se adaptar às coisas,  
mas de adaptar as coisas à ele,  
transformando-as.*

ORTEGA Y GASSET

Construir uma urbanidade que estivesse à altura da capitalidade (AZEVEDO, 2002) do Rio de Janeiro como capital federal era o desafio do prefeito Pereira Passos, na virada do século XX. O possível e o impossível seriam feitos para tornar a cidade modelo de urbe moderna no Brasil, com um modelo de desenvolvimento pautado nos avanços técnicos alcançados pela Revolução Industrial e na ideologia do movimento modernista, que ganhavam forma e se materializavam nas cidades latino-americanas, com o apoio da indústria moderna.

Portanto, a partir do fim do século XIX, notadamente com a definição do Código de Posturas (1889) baseado no perfil *haussmaniano*<sup>8</sup> para a capital federal, o Rio de Janeiro mergulha numa intensa onda de transformações na antiga estrutura colonial legada de períodos anteriores, o que define normas e estruturação para as plantas e posse legal do terreno o que elimina o alternativo, o provisório e “a desordem”. A luz do movimento moderno responsável pela renovação das sociedades europeias começa a se manifestar no Rio de Janeiro sob a ordem baseada no ideal europeu, com as cirurgias urbanas promovidas pela Reforma Pereira Passos, a partir dos primeiros anos do século XX.

As transformações da base material da cidade e notadamente da sua natureza com o aterro dos mangues, alagadiços, desmonte de morros, alargamento dos litorais dos séculos anteriores (BERNARDES, 1992) foram vitais para a consolidação da Reforma Passos, e tal transformação que mudou a fisionomia da cidade no século XX vai reverberar ao longo de todo século XX, contribuindo para que aquele século fosse reconhecido como o da “Modernidade”, Como sinônimo de *desenvolvimento e progresso*, essa modernidade só poderia ser obtida por meio do suporte da *técnica industrial moderna* executada pelos campos da engenharia e arquitetura, no mundo Ocidental. As técnicas desenvolvidas no Brasil, com o apoio dos avanços industriais da Europa e EUA seria a principal ferramenta de ação para a transformação *do velho em novo*.

Portanto, ao longo de todo século XX, o Rio de Janeiro passou por intensas modificações em sua paisagem original, e a modernidade viabilizada pela técnica moderna foi responsável pela formação e consolidação das tradições da modernidade (GIDDENS, 1995).

### **Da cidade colonial para a cidade moderna.**

Até a segunda metade do século XIX, a maioria da população da cidade carioca era escrava, e habitava o mesmo espaço que as elites urbanas, porém diferenciados, visualmente, pelo tipo de arquitetura das suas moradias. Os escravos habitavam casas mal executadas de pau a pique, enquanto seus senhores permaneciam em seus sobrados de forte influência colonial. Ambas as moradias eram construídas com uma grande parte de matéria prima em comum – basicamente, terra crua, madeira e bambu – porém com base em técnicas arquitetônicas diferentes. As casas dos escravos eram mantidas sem rebocar, ou caiar, que consiste no acabamento das paredes com argila ou o barro conhecido como tabatinga, portanto, uma moradia inacabada ou imperfeita que permite a proliferação de doenças. A habitação inacabada simbolizava a moradia de escravos, e, portanto, a forma de suas casas identificava que classe social a habitava. Como assinala Freyre (2003), os sobrados eram, devido a sua forma, ocupados pelas classes mais abastadas, e os mocambos habitados pelos escravos.

A vinda da Família Real para o Rio de Janeiro em 1808 transformou o espaço carioca tanto em sua forma e aparência quanto em conteúdo. Segundo Abreu (2008), esta chegada foi decisiva para a criação de uma classe social que até então inexistia e “impôs novas necessidades materiais que atendem não só aos anseios dessa classe, como facilitem o desempenho das atividades econômicas, políticas e ideológicas que a cidade passou a exercer” (ABREU, 2008, 35).

<sup>8</sup> Para o entendimento do modelo implementado pelo prefeito parisiense, no século XIX, na capital francesa, Barão Georges-Eugène Haussmann (também conhecido como o “artista demolidor”), ler a obra BENCHIMOL, J. L. **Pereira Passos: um Haussmann tropical**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1990. 332 p.

Das transformações materiais sofridas pela cidade desde a chegada da Família Real, destaca-se a modernização das vias no centro que recebeu calçamento de paralelepípedo, favorecendo as principais ruas da freguesia da Candelária onde se localizava grande parte do comércio importador e exportador, as grandes casas comerciais, consulados, bancos e companhias de navegação. A cidade também ganha novas formas, além de uma nova iluminação a gás (ABREU, 2008). No entanto, tal inovação só entrou em funcionamento no ano de 1865 quando é criada a Gás Company Limited. Naquele momento, o Rio de Janeiro era a 5ª cidade no mundo a possuir este tipo de serviço. (ABREU, 2008)

A influência econômica internacional foi fundamental na expansão da cidade, e atuava injetando capital e tecnologia em muitas áreas, como na dos transportes públicos. Bondes e trens possibilitavam a integração de zonas distantes da área central, permitindo a “solidificação de uma dicotomia núcleo-periferia” (ABREU, 2008, 44). Para o geógrafo,

[...] trens, bondes e, mais tarde, ônibus (e os sistemas viários correspondentes) só vieram “coisificar” um sistema urbano preexistente, ou pelo menos um sistema de organização do espaço urbano, cujas premissas já estavam prontas em termos de representação ideológica do espaço e que apenas esperavam os meios de concretização. Em outras palavras, o bonde fez a Zona Sul, porque as razões de ocupação seletiva da área já eram “realidade”... Já o trem veio responder a uma necessidade de localização de pessoas de baixa renda e de atividades menos nobres (indústrias, por exemplo). (SANTOS, 1977, 25 *apud* ABREU, 2008, 44)

Beneficiado pela chegada da Família Real, o bairro de São Cristóvão (Freguesia da Glória) se tornou atraente para as classes abastadas que buscavam uma boa infraestrutura para se estabelecer, “isso, entretanto, só foi possível depois que a Câmara Municipal mandou aterrar a parte do Saco de São Diogo vizinha ao caminho do Aterrado, ou das Lanternas (no atual lado par da Av. Presidente Vargas), que ligava o centro à Quinta da Boa Vista” (ABREU, 2008, 37). Após a intervenção do governo multiplicam-se as moradias ricas no local. De 1850 até o fim do século se seguiram as cirurgias urbanas de infraestrutura. Naquela década intensificaram-se os trabalhos do Saco de São Diogo:

Para isso foi levantada em, em 1851, a planta de todo o mangue, o que permitiu o posterior aterro e construção de um canal de escoamento, obra de Mauá, criando-se assim a Cidade Nova (que inclui não só a Cidade Nova dos dias atuais, como também os bairros de Estácio, Catumbi, o que sobrou do Mangue e parte do Rio Comprido). (ABREU, 2008, 39)

A seguir o esquema, no século XIX, de intervenções na região de morros da cidade histórica e arrabaldes.



**Fig. 14** – Mapa interpretativo do Plano Beurepaire, de 1843 sobre a base digital da atual Cidade do Rio de Janeiro. (fonte: ANDREATTA, 2006, 5).

Na figura 14, as transformações propostas pelo Plano Beurepaire, de 1843, inspiraram-se, basicamente, nas influências modernas das malhas renascentistas das cidades hispano-americanas, e no movimento higienista de saúde pública. Para o autor do Plano, o Visconde Henrique de Beurepaire-Rohan, ordenar a cidade significou, por um lado, aplicar regras geométricas à planta da cidade e estrutura das suas ruas e, por outro lado, implantar de *maneira correta* (*grifo nosso*) os elementos que formam a trama urbana (ANDREATTA, 2006, 97).

Como reflexo dessas mudanças estruturais “nos caminhos” de circulação na / da cidade, na segunda metade do século XIX o Rio de Janeiro apresentava uma forma urbana beneficiada pela ação do poder público que abria e conservava as estradas em direção aos *arrabaldes* da cidade, possibilitando tanto a mobilidade das classes mais privilegiadas ao espaço da cidade como o acesso por trem aos novos subúrbios das classes pobres, para onde se deslocariam frente ao preço do solo nos espaços mais centrais. Freguesias consideradas rurais, antes do advento dos trens, foram transformadas em bairros, e a partir do acesso possibilitado por este tipo de transporte público passaram a ser ocupadas.

Sede agora de modernidades urbanísticas, o centro, contraditoriamente, mantinha também a sua condição de local de residência das populações mais miseráveis da cidade. Estas, sem nenhum poder de mobilidade, dependiam de uma localização central, ou periférica ao centro, para sobreviver. Com efeito, para muitos, livres ou escravos, a procura de trabalho era diária, e este era apenas encontrado na área central (ABREU, 2008, 42).

Portanto, buscando morar perto das maiores ofertas de emprego as populações pobres começam a ocupar o centro de maneira mais intensiva. Como lócus das principais atividades comerciais que movimentavam a economia da cidade, o custo de ocupação passou a ser bastante elevado e a saída para inúmeras famílias era ocupar os inúmeros cortiços existentes centro. Tal habitat é coletivo, insalubre “e palco de atuação preferencial das epidemias de febre amarela, que passaram a grassar quase que anualmente na cidade, a partir de 1850” (ABREU, 2008, 42).

### **A Reforma Passos: a materialização do projeto haussmaniano para o Brasil.**

Na primeira década do século XX o prefeito Francisco Pereira Passos inicia “a maior transformação já verificada no espaço carioca até então, um verdadeiro programa de reforma urbana” (ABREU, 2008, 60). Naquele momento, a política de modernização do governo queria um Rio de Janeiro civilizado, pois a capital federal se tornaria a vitrine de uns país que se queria moderno.

Até pouco antes do início das transformações radicais – segunda metade do século XIX – o Rio de Janeiro era uma cidade apertada pelos limites impostos pelos Morros do Castelo, São Bento, Santo Antônio e Conceição. Nas palavras de Abreu (2008, 35):

[O Rio de Janeiro] ocupava (...) um chão duramente conquistado à natureza, através de um processo de dissecação de brejos e mangues que já durava mais de três séculos. Além de morros havia apenas alguns tentáculos que se dirigiam aos “sertões” do sul, do oeste e do norte.

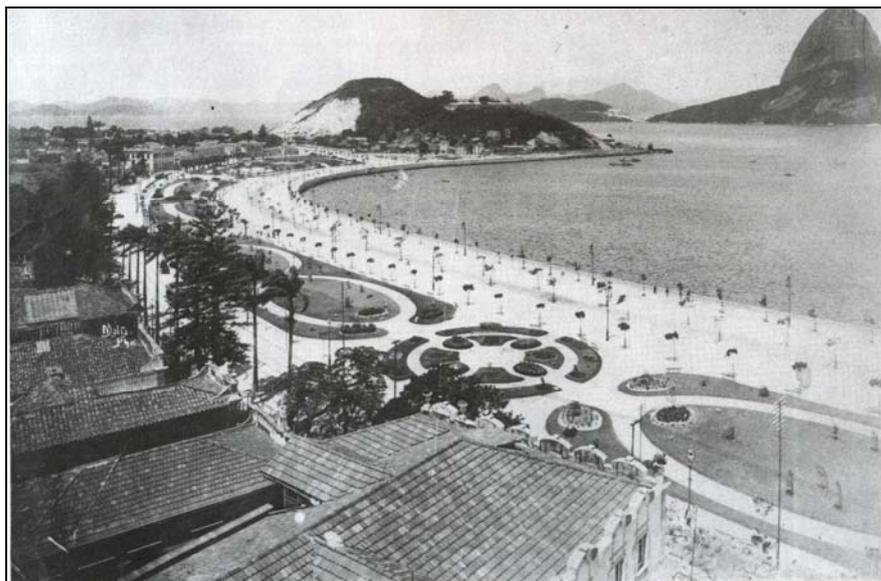
No entanto, os gestores da cidade e do país queriam-na moderna segundo padrões europeus, afinal o Velho Continente ditava a moda e tudo seria feito para que o Rio de Janeiro atingisse o *status* de “cidade moderna aos moldes europeus”. Assim sendo,

O rápido crescimento da cidade em direção a zona sul, o aparecimento de um novo e elitista meio de transporte (o automóvel), a sofisticação tecnológica do transporte de massa que servia às áreas urbanas (o bonde elétrico), e a importância cada vez maior da cidade no contexto internacional não condiziam com a existência de uma área central ainda com características coloniais, com ruas estreitas e sombrias, e onde se misturavam as sedes dos poderes político e econômico com carroças, animais e cortiços. [...] Era preciso acabar com a noção de que o Rio de Janeiro era sinônimo de febre amarela e de condições anti-higiênicas, e transformá-lo num verdadeiro símbolo do “novo Brasil” (ABREU, 2008, 60).

O então prefeito da capital federal, após renomear a antiga Comissão da Carta Cadastral, que deveria fornecer apoio logístico necessário às obras que pretendia realizar, nomeou como “Embelezamento e Saneamento da cidade” a reforma urbana que propunha.

A gestão de Pereira Passos, investido de poderes pelo Governo Federal, promove uma volumosa reforma urbana e transforma o Rio de Janeiro num grande “canteiro de obras”. A fotografia ganha importância histórica quando Passos nomeia Augusto Malta para o novo cargo de fotógrafo da Prefeitura, e este teria de registrar os acontecimentos e obras da cidade, destacando a história das ruas, prédios, diferentes tipos de gente e classes, personalidades, pessoas simples, trabalhadores, imigrantes em busca de oportunidades, paisagens, moradias da classe alta e baixa e as demolições.

O processo de renovação urbana começou com a reforma do Porto, a abertura da Avenida Central e da Avenida Beira Mar, e o alargamento de ruas/artérias do centro. Para isso, foram desapropriados alguns prédios que impediam as obras, e com o término delas os terrenos próximos loteados eram mais valorizados. O calçamento de asfalto era novidade nos bairros do Centro, Catete, Botafogo, Glória, Laranjeiras, São Cristóvão e Engenho Velho.



**Fig. 15** - Avenida Beira Mar, em Botafogo. (Gilberto Ferrez, primeira metade do século XX, fonte: ABREU, 2008, 64).

A avenida mostrada na figura 15 fora responsável por unir o centro à zona sul da cidade. Construída em um curto espaço de tempo – 23 meses – foi inaugurada com 5.200 metros de extensão e 33 de largura (ABREU, 2008, 61). Moldada, em boa parte, sobre terrenos aterrados, a avenida passou a ser “um dos *boulevard* mais lindos do mundo” (ABREU, 2008, 61), remetendo sempre à experiência européia.

Em meio às diversas obras espalhadas na cidade, símbolos de atraso e sujeira eram combatidos a “ferro e fogo” pela prefeitura:

Passos vence a rotina. Declara guerra aos bacalhoeiros da rua do mercado, aos tamanqueiros do beco do fisco, e outros autores do atraso nacional. Derruba construções arcaicas, extingue a cainçalha que vive infestando as ruas da cidade, acaba com os ambulantes que vendiam vísceras de rezes apodrecendo ao sol cercados pelo vôo curtido do mosqueiro. Alarga ruas, cria praças, arboriza-as, calça-as, embeleza-as. Termina com a imundice dos quiosques e diminui a infâmia dos cortiços. (CIAVATTA & CASTIGLIONI, 2001)<sup>9</sup>.

Em contrapartida, a construção do *novo* em matéria de hábitos, organização do espaço e da reprodução do capital, foi permeada de contradições e inúmeros conflitos como a Revolta da Vacina em 1904 e a Revolta da Chibata em 1910. Ao passo que iam ocorrendo, as modificações urbanas, desalojamentos e demolições, o ambiente da capital se tornava mais conturbado, greves e manifestações passam a ser frequentes.

A estratégia de Pereira Passos para retirada dos pobres das zonas centrais de alta renda era eficaz. Em nome da higiene e da estética, o prefeito declarou guerra aos quiosques da cidade e proibiu a venda de vários produtos por ambulantes, atingindo,

<sup>9</sup> Esta é uma citação do filme-documentário de Maria CIAVATTA & Paulo CASTIGLIONI, intitulado “O Rio dos trabalhadores”. O filme retrata no Rio de Janeiro o período da Reforma Passos e tem por base a pesquisa “O mundo do trabalho em imagens – A fotografia como fonte histórica”, com apoio da UFF, CNPq e FAPERJ, no período 1996 a 2001, desenvolvida no Núcleo de Estudos, Documentação e Dados sobre Trabalho e Educação (NEDDATE) da Faculdade de Educação da Universidade Federal Fluminense (CIAVATTA, 2002).

assim a renda de grande número de pessoas, obrigando-as a buscar alternativas longe dali.

Por meio das fotografias de Augusto Malta foram mapeados os antigos casarões que iriam ser demolidos e, conseqüentemente, a remoção das classes pobres. Tanto a remoção das classes pobres quanto as reformas sanitárias atendiam ao novo sistema político e econômico.

### Os cortiços e favelas na cidade do Rio de Janeiro.

Na gestão de Pereira Passos (1902-1906) são erradicados os antigos cortiços, o que estimulou a formação das favelas. Torna-se claro o fato de que novos momentos de organização social determinam novas funções à cidade, “muitas das quais [funções] só podem vir a ser exercidas mediante a eliminação de formas antigas e contraditórias ao novo momento” (ABREU, 2008, 63). Esta ideia de progresso associada à ideia de modernização autorizava o prefeito a promover o primeiro exemplo na história brasileira de intervenção estatal maciça sobre o urbano (ABREU, 2008, 63). A partir daí, os morros situados no centro da cidade (Providência, São Carlos, Santo Antonio e outros), até então pouco habitados, passaram a ser rapidamente ocupados,

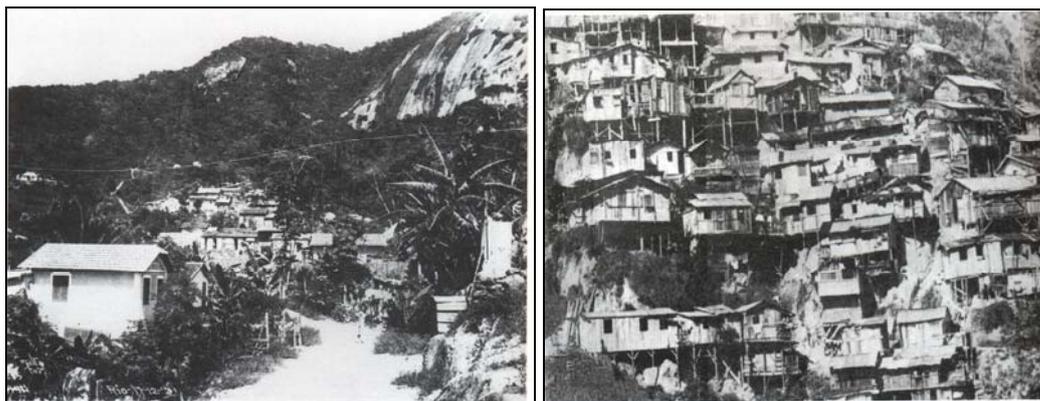
dando origem a uma forma de habitação popular que marcaria profundamente a feição da cidade (no século XX) – a favela. O Morro da Providência, por sinal, já era conhecido como Morro da Favela desde 1897, quando passou a ser habitado por militares de baixa hierarquia retornados de Canudos. (ABREU, 2008, 66).



**Fig. 16** - Favela do Morro do Santo Antônio, 1914. (fonte: ABREU, 2008, 88).

A figura acima mostra a favela do Morro do Santo Antônio. Surgida no fim do século XIX, ela passou a ser alvo, desde então, de incêndios criminosos, mas se manteve no local até a década de 1950, quando o morro foi demolido (ABREU, 2008). Nota-se na fotografia que a maioria das moradias fora construída com *madeiras e restos de materiais reutilizados*.

Tal situação será observada em inúmeras favelas cariocas. Nas imagens a seguir, a favela da Rocinha que, em 1935, formava uma espécie de vila rural, e a do Humaitá, ou Macedo Sobrinho, que mais tarde seria erradicada. Nelas pode-se perceber que o destaque do material construtivo das construções é a madeira.



**Fig. 17 e 18** - Favela da Rocinha, 1935 e Favela Macedo Sobrinho, 1958. (fonte: ABREU, 2008, 90 e 106).

Materiais como madeira, terra e fibras vegetais se mostram muito eficazes quando aplicados na construção de habitações, pois permitem a “respiração interna da casa”, através da sua permeabilidade. Segundo Leme (2008, 35):

Em certas localidades há a necessidade de que se obtenha um equilíbrio de temperatura e umidade nos ambientes internos das construções. Normalmente este equilíbrio é prejudicado pelo uso de materiais impermeáveis, com características de estancar a passagem dos fluidos líquidos e gasosos, e que se aliam a sistemas e modos construtivos com formas prejudiciais ao bom controle do conforto interno.

O arquiteto ainda afirma que a oferta por parte da indústria e do mercado da construção de materiais que caracterizem o máximo de refração e impermeabilidade a líquidos vem gerando uma tendência de uso com pressuposto de garantir a boa saúde e higiene dos ambientes. Como é o caso de materiais cerâmicos, melamínicos, cimentícios que se valorizam de acordo com suas capacidades vítreas e ou isolantes (LEME, 2008, 35). Por outro lado pouca atenção tem se dado aos materiais com características opostas a estes, como permeabilidade, respiração, transpiração, porosidade, para os mesmos fins de proteção ao ambiente habitado.

Para o clima tropical no qual vivemos, o arquiteto indica que os saberes no manejo desses materiais não convencionais ganham ainda mais importância, uma vez que interagem com as condições climáticas de maneira benéfica à saúde do homem. Podemos crer que a substituição dos materiais pré-modernos bastante utilizados por povos vernaculares por séculos segue a uma ordem econômica e não de eficácia. Como afirma Hertz (1998 *apud* LEME, 2008, 35):

Do mesmo modo que não se deve supervalorizar o tradicional por ser histórico, tampouco se deve adotar o modelo por tratar-se de uma novidade. Ainda mais grave que a atração excessiva pelos materiais novos é a influência cultural do exterior e o impacto que ela representa em relação às formas e às expressões arquitetônicas. Tais novidades, muitas vezes cópias mal adaptadas, pouco têm a ver com a realidade climática e cultural dos países tropicais.

Nas figuras anteriores, a predominância da madeira em favelas como a de Macedo Sobrinho. Destacamos também as figuras a seguir como registros atuais de moradias em favelas do Rio de Janeiro. Ainda hoje podemos ver habitações com materiais pré-modernos. No nordeste, o forte calor do clima semi-árido pode ser

amenizado por habitações feitas com madeira, bambu, terra, na chamada *arquitetura primeira*<sup>10</sup> (CAVALHO, 1961).



**Fig. 19 e 20** – À esquerda, moradia em favela do Rio de Janeiro: madeira e terra constituem a tradicional arquitetura de pau a pique. À direita, no Nordeste brasileiro, os mesmos materiais da favela carioca, porém técnicas diferentes e moradia constituída por tijolos de adobe. (fonte: MAGALHÃES, 2002, 119)

A favela surge como única alternativa à população pobre que foi expulsa dos cortiços do centro histórico da cidade, desde o Plano Beaurepaire. Como não cessavam de crescer (ABREU, 2008), os pobres se desdobram para recriar sua moradia precária junto ao centro que demandava a mão de obra barata. O desenvolvimento industrial e a construção civil eram as portas de entrada para o mundo do trabalho para esta classe. Parte da população expulsa dos cortiços ou chegada à cidade<sup>11</sup> em busca de trabalho se estabelecia nas favelas; a outra parte iria ocupar as zonas periféricas e os subúrbios.

A ocupação dos subúrbios era estimulada pela chegada das indústrias à cidade, gerando empregos. Consequentemente, a mão de obra numerosa em busca de trabalho se direciona a estas áreas periféricas criando novas favelas na cidade. A contradição está instalada: de um lado o Centro e a Zona Sul, valorizados por meio de ações públicas em obras de embelezamento e infraestrutura, de outro os subúrbios, que se desenvolvem a partir de forças divergentes, “embora emanadas da mesma necessidade de acumulação do capital (imobiliário, financeiro, comercial e industrial)” (ABREU, 2008, 73), e que desde o seu surgimento se caracterizava como local de residência das classes sociais mais empobrecidas.

Em fins da década de 1930 surge a necessidade do Estado intervir na cidade como um todo, e não somente nas zonas ricas do Centro e da Zona Sul (ABREU, 2008).

Simultaneamente à evolução da forma urbana até a década de 1930, as novas tecnologias construtivas chegam ao país que possibilitariam a construção de formas arquitetônicas que representam a ideologia de modernidade desejada pelos

<sup>10</sup> De acordo com Carvalho (1961), arquitetura primeira é uma denominação do autor para representar a arquitetura antiga, do período pré-moderno, pode-se entender por *arquitetura de antes da modernidade*, ex: arquitetura de pau a pique, ou arquitetura Guarani. Para Carvalho, os tipos arquitetônicos que se desenvolveram no período moderno são denominados por *arquitetura segunda*.

<sup>11</sup> Segundo Coelho (2007), a população da cidade do Rio de Janeiro quase triplicou em 36 anos. De 235.000 habitantes em 1870, a cidade passou a ter mais de 620.000 em 1906.

governantes. Representada pela *técnica do concreto armado* as obras urbanas então poderiam ser efetuadas e, traduzidas através da arquitetura moderna representavam os ideais de modernidade tão bem representados pela vizinha Europa, nas décadas anteriores. Com as novas técnicas, o Distrito Federal se modelaria conforme as diretrizes do movimento europeu, e teria como ícones arquitetos como Le Corbusier<sup>12</sup> da escola francesa.

Ainda na administração Alair Prata (1922-1926), a prefeitura havia tomado algumas iniciativas (...) regulamentado a construção no Distrito Federal, pois a lei anterior, fragmentada, estava exigindo uma uniformidade na sua aplicação. Por outro lado havia surgido o *concreto armado (grifo nosso)*, novo elemento de construção que também precisava ser regulamentado, o que aconteceu através dos decretos 2021, de 11/9/1924 e 2087, de 19/01/1925. Embora substituídos em 1937, esses decretos deram origem a um surto de construção de prédios de mais de seis andares, que transformaram sensivelmente a forma-aparência da cidade. (ABREU, 2008, 85-86).

A regulamentação e normatização do concreto armado como material/técnica padrão para execução de obras públicas no Rio de Janeiro fora o primeiro passo para a consolidação e formação da tradição construtiva na cidade. A uniformidade exigida pela lei teria o concreto como um grande aliado, que seria viabilizado pelas indústrias de construção civil que se estabeleciam no país, a partir daquele momento.

Tal perspectiva alavancou o movimento modernista no Brasil. Surgido na Europa, o movimento influenciara as mentes dos governantes cariocas que desejavam a renovação urbana por meio da substituição das formas coloniais. A técnica moderna provinda do desenvolvimento industrial apoiaria a manifestação do movimento em sua esfera urbana, e a vida moderna em sociedade apresentava novas formas urbanas e hábitos que reconfiguraram a materialidade do espaço.

Seguindo o raciocínio de Santos (2001), o espaço moderno povoado de novos objetos se direciona a novas ações que geravam a produção de novos objetos de apoio. Nesta relação complementar, esse espaço se recriava dando identidade à cultura de um mundo moderno consolidado pela produção industrial pesada.

Viver num mundo moderno é, segundo Berman (1996, 134),

(...) encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. [...] Ela nos despeja, a todos, num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambigüidade e angústias. Ser moderno é fazer parte de um universo no qual, como disse Marx, ‘tudo que é sólido se desmancha no ar’.

Nesse sentido, Modernismo é o nome genérico para o conjunto de movimentos culturais, escolas e estilos que permearam as artes e o design da primeira metade do século XX. Fundamentalmente o movimento, surgido na Europa no século XIX, se baseou na idéia de que as formas “tradicionais” da vida cotidiana de uma maneira geral, estavam ultrapassadas e deveriam ser substituídas. A nova cultura tomava forma nas artes plásticas (pintura, escultura, etc.), arquitetura, literatura, design, e era aparelhada a partir do meio técnico desenvolvido pela Revolução Industrial

<sup>12</sup> Sobre o pensamento arquitetônico de Le Corbusier, recomenda-se a obra de BAKER, Geoffrey H. **Le Corbusier: uma análise da forma**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

consolidada da Europa, e para o mundo como a cultura de um modelo de sociedade modernizada por meio da técnica industrial.

Cada aspecto da existência humana em sociedade passa a ser reexaminado pela ótica do moderno. O comércio, a filosofia, os hábitos culturais, vestimentas, moradias... devem ser identificados com o objetivo de definir quais as marcas antigas para que sejam substituídas por novas formas, que, possivelmente, seriam melhores, chegando-se ao *progresso*. Na sua essência, os precursores do movimento modernista argumentavam que as novas realidades do século XX eram permanentes e eminentes, e que as pessoas deveriam se adaptar *ao novo, posto que este era bom e belo*. A partir daí o vocábulo *moderno* tomou forma e identidade, sendo hoje contraponto da idéia de *ultrapassado* e sinônimo de *contemporâneo, progresso e desenvolvimento*.

A racionalidade modernista associada ao sistema fabril se consolidava como um modelo de sociedade. Fábricas transformavam as matérias primas, os recursos naturais, em objetos que iriam povoar o espaço e operar em conjunto com as ações humanas na produção do espaço geográfico – espaço que para Santos (2001) se define como conjunto indissociável, solidário e contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações. Santos refere-se aos objetos criados pelo homem – e os contrapõe às coisas, que seriam criações da natureza, sem a participação humana (SANTOS, 2001). Estes mesmos objetos, que o auxiliarão a realizar atividades de subsistência no meio, se tornam representações dessa nova cultura modernista, traduzindo em sua materialidade, engenharia, design e arquitetura, os ideais modernistas.

A industrialização vem encabeçando este processo de modernização, que produziu obras como a Torre Eiffel, e superou todas as limitações anteriores que determinavam o quão alto um edifício poderia ser e ao mesmo tempo, possibilitava um ambiente para a vida urbana notadamente diferente dos anteriores.

Para Santos (2001), a história da existência do homem na Terra acompanha a história das técnicas. Na visão do autor, a subsistência do homem no meio sempre fora intermediada pela técnica. Para Flusser (2007), tal história corre paralela à história da fábrica, pois o homem fabrica coisas para viver (FLUSSER, 2007). Como consequência da Revolução Industrial, que no século XIX se espalhou na Europa, o volume de produção aumentou extraordinariamente, a produção de bens deixou de ser artesanal, manufaturada, para ser feita pela máquina, ou maquinofaturada. O sistema industrial passou a recrutar mão de obra, que cada vez mais procurava os centros urbanos para se estabelecer e trabalhar.

Em “Tempos Modernos”, de Charles Chaplin, fica latente a questão da exploração do trabalhador (moderno) que é requisitado para exercer uma função repetitiva e incessante frente às emblemáticas novas máquinas da vida moderna. No filme, Chaplin satiriza esta forma de trabalho que não condizia com a vida moderna que todos queriam e esperavam. Afinal, o homem ingressava em novos tempos, nas diferentes facetas da vida moderna, em que encontrava manifestações nas vestimentas, artes, arquitetura, organização das cidades (urbanismo), que iriam se refletir em novos hábitos e costumes. No entanto, contraditoriamente no trabalho o “homem andara para trás”: era explorado por grandes jornadas de trabalho, mal remunerado, exercendo funções repetitivas. Seria o homem comandando a máquina ou o oposto? A obra de Chaplin marca por todo o século XX a dicotomia entre o homem e máquina, e mais tarde com a chegada da informatização do trabalho, levantar-se-ia de novo esta discussão.

### **Os planos Agache e Doxiádis: marcas das novas modernidades no Rio de Janeiro e na Guanabara, no século XX.**

No século XX, o Rio de Janeiro segue a trajetória dos modelos de sua fonte inspiradora: as cidades européias. Os planos urbanísticos da cidade sempre buscaram as ideias para as transformações na cidade, nas referências européias de cada época.

Em 1927 foi contratado o urbanista francês Alfred Agache para elaborar um plano de remodelação e embelezamento da cidade, entregue em 1930. O Plano Agache tratou da função urbana da cidade, abordou, entre outros itens, a legislação e regulamentos, as questões viárias, a importância de uma reorganização geral dos transportes, os elementos funcionais do plano diretor (Palácios e Ministérios, Centros de Negócios e de Comércio, Portos, Indústrias, Zonas Residenciais e Bairros Universitários) e os grandes problemas sanitários. No entanto, o plano foi pouco desenvolvido devido às mudanças de governo (início do governo Getúlio Vargas).

A partir de 1945, os projetos de alinhamentos passaram a ser também planos de urbanização, que passavam a conter, além dos alinhamentos dos prédios, as definições de áreas coletivas bem como as alturas e número de pavimentos das novas edificações, conforme fora sugerido por Agache, 18 anos antes. Estas plantas começaram a ser aprovadas para bairros como Copacabana, Laranjeiras, Flamengo e Catete, e esses bairros passaram a ter uma uniformidade em relação à altura de suas edificações.

O plano piloto do Rio de Janeiro (1969), aprovado pela comissão do plano da cidade, extrairia do Plano Agache tudo o que fazia referência aos eixos viários arteriais da cidade (ANDREATTA, 2006, 62). Embora esse plano não fosse aprovado, sairia dele a conhecida proposta das “linhas coloridas” ou policromáticas do Plano Doxiádis.

Esse período caracterizou-se por uma exacerbação do rodoviarismo, com a construção de auto-estradas, e teve como resultado a expansão da cidade de forma descontínua sobre São Conrado e a Baixada de Jacarepaguá, amplificando a cidade separada espacialmente na localização de diferentes classes sociais (ANDREATTA, 2006). Este período se caracterizou pelo Plano de Desenvolvimento Urbano de Constantinos Doxiádis, de 1965, e na seqüência o Plano Piloto para a Baixada de Jacarepaguá de Lúcio Costa, de 1969, ambos profundamente influenciados pelos debates nos Congressos Internacionais de Arquitetura Modernista (CIAM), como se verá mais adiante.

O governador da Guanabara, Carlos Lacerda, assumindo o poder executivo no novo estado da federação, em 1960, convidou o escritório do urbanista grego Constantinos Doxiádis para elaborar um plano de desenvolvimento para a cidade-estado. Deste plano, as únicas partes aproveitadas pelos governos seguintes foram às linhas policromáticas que originaram as atuais vias expressas da cidade como as Linhas Amarela e Vermelha. Na área das edificações, segundo Cardeman & Cardeman (2004, 3), Lacerda incentivou as construções afastadas das divisas não estipulando limitações de altura em que as edificações a cada 50 centímetros recuados do afastamento poderiam aumentar um pavimento, o que originou a construção dos maiores prédios encontrados na cidade. Em 1975, o Estado da Guanabara se funde ao Estado do Rio de Janeiro, e o Plano Doxiádis ficou, em sua maior parte, no papel.

### **A técnica moderna no Brasil: o exemplo do concreto no Rio de Janeiro.**

A técnica moderna surge em cenário brasileiro, mais especificamente, no cenário carioca, como uma ferramenta para definitivamente substituir as formas coloniais legadas do período colonial. No centro desta mudança está a máquina e o

trabalho fabril que, desde seu início, se caracterizou por possibilitar grandes feitos e viabilizar o homem a construir sua urbanidade em situações geográficas adversas como, por exemplo, as grandes pontes e estradas, monumentos modernistas, etc. Como principal técnica moderna, destacamos o concreto armado que, depois de normalizado na década de 1930, se tornou o principal material construtivo na cidade do Rio de Janeiro e no Brasil, sendo ensinado desde então em cursos de engenharia e arquitetura como método construtivo predominante, se sobrepondo a outros.

A partir do século XX, a arquitetura tradicional em ferro e vidro foi superada pela técnica moderna do concreto armado, graças ao emprego do cimento. Este material é fabricado a partir da mistura de calcários e argilas que, submetidas a elevadas temperaturas, liberam água e gás carbônico e dão origem a compostos químicos muito resistentes.

De acordo com o arquiteto e pesquisador J.L.M. Ripper, os primeiros materiais aglutinantes empregados em alvenaria foram argila, argamassa de cal e gesso vivo. “No século I a.C., Vitruvius já conhecia as propriedades aglutinantes das misturas de cal, areia e cascalho; os cimentos hidráulicos que endurecem em contato com a água, já eram conhecidos na antiguidade”, afirma Ripper.

Quem primeiro teve a idéia de usar o concreto armado foi o jardineiro francês Joseph Monier, que fabricava vasos de madeira e resolveu experimentar uma argamassa de cimento com armação de arame. Satisfeito com o resultado, Monier patenteou o material e incrementou sua indústria de vasos. Verificou, mais tarde, a possibilidade de usar o material para construir reservatórios e encanamentos, ainda de modo rudimentar e sem controle de cálculos. Em 1867, levou seus produtos a uma exposição internacional, onde despertaram interesse de engenheiros alemães, que compraram as patentes. Os estudos para utilização do concreto armado continuaram empiricamente até que as firmas alemãs donas da patente montaram conjuntamente um laboratório para estudos e experiências. Nasceram daí os princípios das modernas teorias e as primeiras conclusões racionais do comportamento do material. (RIPPER, 2009).

Em relação à composição do concreto o Prof. Dr. Luis Eustáquio, da Escola de Estrutura da UFMG diz:

O concreto é uma mistura de areia, cimento, cascalho ou brita, e água. O elemento mais importante é o cimento. A mistura dos componentes deve obedecer a um cálculo pré-estabelecido no projeto da obra, para fixar a dosagem, ou traço, do fator água-cimento, isto é, a relação entre o volume de água e o peso do cimento, a fim de que o material possa corresponder às previsões do cálculo e às especificações da obra a que se destina. O concreto oferece grande resistência à compressão, e o ferro e o aço à tração. Esses dois materiais, quando conjugados ao concreto, permitem a combinação ideal para os casos em que as peças são submetidas à compressão e à tração. (EUSTÁQUIO, 2009).

Nas circunstâncias brasileiras de clima e disponibilidade de matéria prima, segundo Santos (2008), o concreto armado é considerado o material mais conveniente, em vista da segurança, de ser relativamente barato e de ser pouco exigente quanto à mão-de-obra. Porém afirma que o concreto apresenta aspectos negativos, como, por exemplo, a degradação ambiental e a falta de flexibilidade espacial, “sobretudo, a hegemonia do concreto fez aumentar a defasagem entre a prática construtiva e conhecimento técnico, desqualificando os trabalhadores da construção” (SANTOS, 2008, 13).

Para o Dr. Bruno Contarini, engenheiro calculista especializado em concreto armado, a técnica é bastante conveniente para as circunstâncias brasileiras, pois, as

fortes intempéries “não perdoam”, utilizando suas palavras, e é necessário utilizar materiais que resistem a este clima brasileiro que degrada a maioria dos materiais. Na opinião do engenheiro, que é responsável por importantes obras como a execução da Ponte Rio-Niterói e o Superior Tribunal de Justiça, em Brasília, é importante para a realidade brasileira a pesquisa e utilização de materiais naturais pouco processados, como o bambu, a madeira e outros.

O concreto armado no Brasil atingiu um grau de desenvolvimento excepcional, o que, segundo Ripper, se deve em grande parte ao engenheiro Emílio H. Baumgart, que fundou uma verdadeira escola de difusão do concreto armado. Graças a ele, o Brasil pôde exibir, na primeira metade do século XX, dois recordes mundiais: o edifício do jornal A Noite, no Rio de Janeiro, com 24 andares, então o mais alto do mundo em estrutura de concreto armado e no qual, pela primeira vez no país, foi calculada a influência dos ventos; e uma ponte em quadro, sobre o rio do Peixe, em Erval (SC), de 68 metros de extensão, batizada com o nome de Baumgart, em que pela primeira vez no mundo uma ponte em concreto armado foi lançada das duas margens, em balanço progressivo.

O desenvolvimento desta técnica por Baumgart colaborou para o desenvolvimento das internacionalmente conhecidas: Escola Brasileira do Concreto Armado e Arquitetura do Movimento Moderno no Brasil.



**Fig. 21** - Edifício A Noite. Rio de Janeiro, 1938. (fonte: Arquivo Fotográfico Light).

O apoio a urbanidade se fez bastante eficaz com a fundação do Instituto de Geotécnica Campo de São Cristóvão (mais conhecida como GEO-RIO), em 1966. Um dos principais órgãos da prefeitura responsáveis pelas obras de contenção dos maciços cariocas, a GEO-RIO foi responsável por boa parte das obras de contenção das encostas cariocas, obras de infraestrutura fundamentais em uma época em que o avanço urbano cada vez mais se dirigia para áreas de risco nas proximidades, e até por sobre os fabulosos monolitos de rocha do tipo Gnaisse Facoidal que caracterizam a geomorfologia costeira da cidade.

A fundação da GEO-RIO representou – e representa – as intenções da sociedade de se estabelecer em meio ao relevo colinoso, desafiando as condições naturais pré-

existentes através do desenvolvimento científico de técnicas que possibilitassem o estabelecimento em zonas consideradas de risco.

Nas figuras 23 e 24 a seguir podemos notar algumas das principais obras de contenção da GEO-RIO no Morro do Cantagalo (1967), situado entre Copacabana e Ipanema, à margem da Lagoa Rodrigo de Freitas.



**Fig. 22 e 23** – À esquerda, detalhe do teleférico para transporte vertical de material e ao fundo a obra já em estágio avançado. À direita, vista da obra concluída. (fonte: [http://obras.rio.rj.gov.br/index.cfm?arquivo\\_estatico=1541.htm](http://obras.rio.rj.gov.br/index.cfm?arquivo_estatico=1541.htm)).

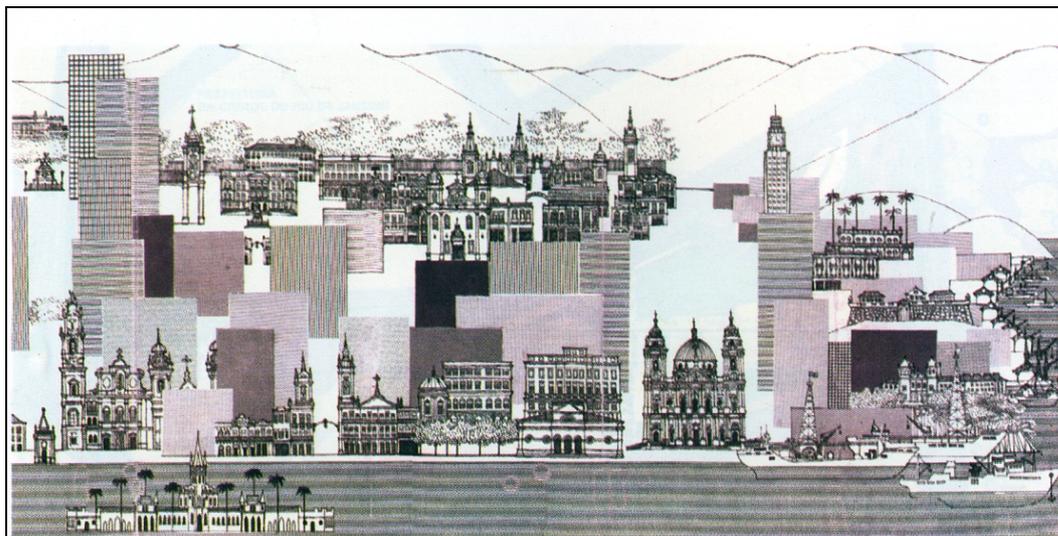
A principal das obras no local, em 1967, foi a execução de quatro pilares de 25 metros de altura de concreto armado. Tais estruturas transferiram o peso do bloco, em parte, para uma base situada a meia encosta e, além disso, por meio, principalmente de ancoragens, ao próprio maciço através de tirantes protendidos com carga de 45 toneladas por unidade.

Esta obra tornou-se um marco da engenharia geotécnica de encostas devido às grandes dificuldades operacionais encontradas. Tais dificuldades foram contornadas com soluções inéditas, como por exemplo, a utilização de teleféricos para transporte vertical de material e escadas de acesso chumbadas no maciço rochoso verticalizado.

Podemos destacar dentre as principais características da utilização da técnica do concreto: a grande *durabilidade* do material exposto às fortes intempéries do nosso país tropical, associado à previsão de manutenção e recuperação da obra. Uma manutenção periódica é algo indispensável para a vida do objeto construído, e salienta Contarini, “se as etapas de manutenção e recuperação não forem feitas no tempo exato previsto com os materiais determinados, a obra pode ser comprometida”.

## 2.3

### MODERNIDADE, TÉCNICA E PLANEJAMENTO NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.

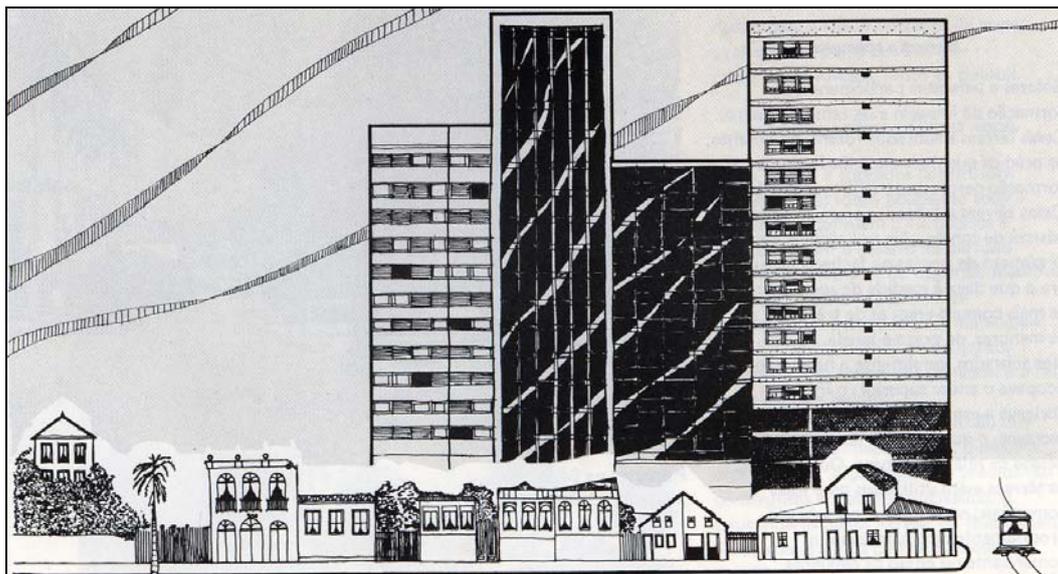


**Fig. 24** - A cidade colonial perdendo espaço para a cidade moderna – novas formas substituindo formas antigas. Rio de Janeiro. (fonte: ANDREATTA, 2006, 76).

As matrizes que fundamentaram o planejamento e a legislação urbanas, no Brasil, comprometeram, seriamente, a realidade socioambiental de nossas cidades, em especial, devido ao crescimento das ocupações ilegais na cidade como as favelas. Procuramos demonstrar a falta de comprometimento que o urbanismo modernista brasileiro (entendido como planejamento e regulação urbanística) tem com a realidade socioespacial concreta, as demandas infraestruturais de crescimento da população e a preservação do meio ambiente. Na verdade, o maior comprometimento do planejamento urbano se deu com uma ordem que diz respeito a uma parte da cidade (cidade legal), apenas.

Villaça (1999) indica que a história da política urbana do Rio de Janeiro começou em 1875. De lá até os dias de hoje, essa história pode ser dividida em três grandes períodos: o período que vai até 1930, outro que se expandiu entre 1930 até a década de 1990, e o que se iniciou no final do século XX e se espalha até os dias atuais.

O primeiro período é marcado pelos planos de melhoramentos e embelezamento ainda herdeiros da forma urbana monumental que exaltava a modernidade e que substituiu a forma urbana colonial. “É o urbanismo de Versalhes, de Washington, de Haussmann e de Pereira Passos” (VILLAÇA, 1999, 182). O segundo se inicia na década de 1930, é marcado pela ideologia do planejamento enquanto técnica de base científica indispensável para a solução dos chamados “problemas urbanos”. Finalmente o último e que foi identificado na retomada da Democracia às instituições brasileiras, que é marcado pela reação ao segundo, que esqueceu a pluralidade (VILLAÇA, 1999). Em todos os períodos citados destacamos aqui a exclusão urbanística promovida pela busca por soluções externas (no modernismo da Europa) aos problemas internos do urbanismo no Brasil de uma maneira geral.



**Fig. 25** - Formas modernas substituindo as antigas formas coloniais. (fonte: História dos bairros - Botafogo, 1983, 73).

Podemos dizer que se trata de idéias fora do lugar porque, pretensamente, a ordem se refere a todos os indivíduos, de acordo com os princípios do modernismo (...). Mas também podemos dizer que as idéias estão no lugar por isso mesmo: porque elas se aplicam a uma parcela da sociedade reafirmando e reproduzindo desigualdades e privilégios. Para a cidade ilegal não há planos, nem ordem. Aliás, ela não é conhecida em suas dimensões características. Trata-se de um lugar fora das idéias. (MARICATO, 2000, 122).

A exclusão urbanística que observamos no Rio de Janeiro, bem como em quase todas as grandes e médias cidades do Brasil, representada por imensa extensão de ocupação ilegal do solo urbano, é praticamente ignorada na representação da “cidade oficial”. “Ela não cabe nas categorias do planejamento moderno/funcionalista, pois mostra semelhança com as formas urbanas pré-modernas” (MARICATO, 2000, 122) ou mesmo arcaicas e rústicas. Estas formas não cabem no contexto do mercado imobiliário/formal, pois, a este, estão reservadas as formas criadas pelo urbanismo modernista, que caracteriza/identifica a parte legal da cidade.

Maricato explica que estas formas “não modernas”<sup>13</sup> – caracterizadas pela cidade informal de favelas e cortiços – são funcionais para a manutenção de relações políticas arcaicas, a restrição do mercado imobiliário e especulativo, a aplicação arbitrária da lei e das relações de favor. “Os legislativos mantêm com esse universo uma relação muito funcional, já que as anistias periódicas visando à regularização de imóveis são alimento fecundo da relação clientelista” (MARICATO, 2000, 123), definindo uma *ilegalidade funcional*. Conforme a autora, o mesmo acontece nas universidades, que são presas da conceituação reificada de arquitetura ou da representação ideológica presentes como realidade nas cidades.

No entanto essa funcionalidade corresponde a uma disfunção do planejamento e gestão da cidade, e contribui para uma insustentabilidade do ponto de vista ambiental, para relações societárias mais democráticas e igualitárias, afetando a qualidade de

<sup>13</sup> Aqui cabe uma reflexão sobre o seja considerado “não moderno” sob a ótica giddensiana. Segundo Anthony Giddens (1991, 1995), frente às contradições expostas na modernidade, o que se concebeu como “não moderno” não deve ser entendido como antagônico ao *moderno stricto sensu*, mas sim como resultante das relações ambíguas e desiguais estabelecidas entre agentes e atores da construção social.

vida urbana ao reduzir a cidadania. Associando a falta de saneamento ambiental, os riscos de desmoronamentos, enchentes, violência, etc, são ampliados por esta segregação territorial promovida pela falta de um planejamento que contemple estes *espaços opacos* (SANTOS, 1994) e pela conseqüente especulação imobiliária.

Os problemas urbanos provindos da instauração/importação de um modelo urbano europeu e norte americano baseado em uma racionalidade modernista é o principal ponto tocado por Maricato. Para a autora (2000, 123), a ideologia moderna no território brasileiro corresponde a “idéias fora do lugar”:

Após um século e meio de vida, a matriz de planejamento urbano modernista (e mais tarde funcionalista), que orientou o crescimento das cidades dos países centrais do mundo capitalista, passou a ser desmontada pelas propostas neoliberais que acompanham a reestruturação produtiva no final do século XX. Em se tratando de países da semiperiferia, como é o caso do Brasil e de outros países da América Latina, esse modelo, definidor de padrões holísticos de uso e ocupação do solo, apoiado na centralização e na racionalidade do aparelho de Estado, foi aplicado a apenas uma parte das nossas grandes cidades: na chamada cidade formal ou legal. A importação dos padrões do chamado “primeiro mundo”, aplicados a uma parte da cidade (ou sociedade) contribui para que a cidade brasileira fosse marcada pela modernização incompleta ou excludente.

O fenômeno de crescimento da cidade informal acompanha a evolução histórica da cidade formal como nos mostra Abreu nos cortiços cariocas do início do século XX. Estes cortiços (tipo de moradia característica das populações de baixa renda que empenhavam sua força de trabalho – ironicamente – na construção da parte legal do território) são formas que antecederam o atual conjunto de moradia informal, ou ainda oficialmente conhecida como “subnormal”, conhecida como favela. Praticamente durante um século inteiro, o poder público ignorou as favelas frente ao planejamento urbano modernizador, entendendo-as como “problema” frente à cidade formal. Optando por priorizar o embelezamento da parte legal da cidade, o Estado se omitiu sobre o processo de crescimento das favelas, processo que se potencializou ao longo do século XX, resultando na ocupação de áreas de risco como as encostas dos morros cariocas.

A proposta de remoção e realocação das populações das áreas faveladas em outros lugares da cidade “fora da Zona Sul” estimulou ainda mais os agentes da modernidade construtiva na cidade, pois o setor de construção civil foi acessado por políticas públicas de remoção (anos de 1960 a 1980) para a construção de novos bairros que tivessem o padrão de modernidade desejado: o do concreto e materiais construtivos ligados à indústria de construção civil. A internalização do modelo construtivo baseado no concreto e técnicas industriais imobilizou qualquer movimento que racionalizasse a ocupação com qualidade na cidade, e as tensões entre os defensores das remoções e os seus opositores foram restringidas às questões de ordem econômica (valor do solo urbano, custos de construção, mobilidade da população...), enquanto questões que envolviam a origem dos materiais construtivos e as sustentabilidades de sua aplicação e descarte foram totalmente periféricas.

A ordem social moderna teve como adeptos os atores sociais mais intimamente ligados aos fatores de remoção e realocação demográfica na cidade: os próprios habitantes das comunidades faveladas. Sendo eles os construtores da cidade legal e da cidade ilegal, boa parte dessa massa populacional era encarregada da construção civil, seguindo as suas técnicas e processos, o que foi levado para os novos bairros e regiões

da cidade ainda pouco afetadas entre os anos de 1950 e 1970, pelos impactos dos materiais e técnicas modernas de construção civil.

Para a autora, esse modelo moderno de urbanidade seguiu um caminho de dominação econômica, política e ideológica de inspiração externa, que reproduz modelos alienados em relação a nossa realidade,

(...) modelos estes que vincularão desde a formação profissional e acadêmica, até a produção reificada de conceitos e da representação da cidade? Escaparemos do nosso destino, aparentemente inexorável, de produzir uma matriz postiça ou ‘fora do lugar’ (...)? (MARICATO, 2000, 124).

Dessa forma, no caso do Brasil observamos que o planejamento urbano modernista/funcionalista atuou como um importante instrumento de dominação ideológica, pois ele “contribuiu para ocultar a cidade real e para a formação de um mercado imobiliário restrito e especulativo” (MARICATO, 2000, 124).

Não é por falta de Planos Urbanísticos, ou a má qualidade destes planos, que as cidades brasileiras apresentam problemas graves. Mas sim, segundo Maricato, porque o crescimento das cidades se faz ao largo dos planos aprovados nas Câmaras Municipais, que seguem interesses tradicionais da política local e grupos específicos ligados ao governo de plantão. Continua a autora:

O “plano-discurso” cumpre um papel ideológico e ajuda a encobrir o motor que comanda os investimentos urbanos. No caso das metrópoles, além dos grupos locais, o capital imobiliário e as empreiteiras contam sempre na definição dos investimentos que não obedecem a nenhum plano explícito. (MARICATO, 2000, 124).

Para Villaça (1999) aquilo que nas últimas décadas tem sido denominado planejamento urbano, e que nas décadas de 1930 e 1940 se chamou de urbanismo, é a ação do Estado sobre a organização do espaço intra-urbano.

Sendo este planejamento o de valorização de certos espaços através de obras de embelezamento e conseqüente especulação numa parceria entre o Estado e as grandes empreiteiras, os Planos Diretores<sup>14</sup>, de um modo geral, atendem às demandas da elite promovendo obras de “maquiagem” no lugar de cuidar da infraestrutura urbana como um todo.

Como convém a um país onde as leis são aplicadas de acordo com as circunstâncias, o chamado Plano Diretor esta desvinculado da gestão urbana: discurso pleno de boas intenções, mas distante da prática. [Tal concepção de ordenamento territorial possui] conceitos reificados, reafirmados em seminários internacionais, ignorando a maioria da população. A habitação social, o transporte público, o saneamento e a drenagem não têm o status de temas importantes (ou centrais, como deveriam ser) para tal urbanismo. O resultado é: planejamento urbano para alguns, mercado para alguns, lei para alguns,

<sup>14</sup> Os Planos Diretores são instrumentos básicos da política de desenvolvimento dos municípios. Como pressuposto da Agenda 21, sua principal finalidade é orientar a atuação do poder público e da iniciativa privada na construção dos espaços urbanos e rurais na oferta dos serviços públicos essenciais, visando assegurar melhores condições de vida para a população. Por exigência constitucional brasileira, o plano terá que ser desenvolvido, obrigatoriamente, nos municípios com mais de 20.000 habitantes. A sua definição deverá ser iniciada pelo representante máximo do Executivo local (o Prefeito), discutido com a comunidade, para ser transformado em lei pela Câmara Municipal (Legislativo). O plano deverá refletir os anseios da comunidade e indicar os caminhos para a gestão de uma cidade melhor.

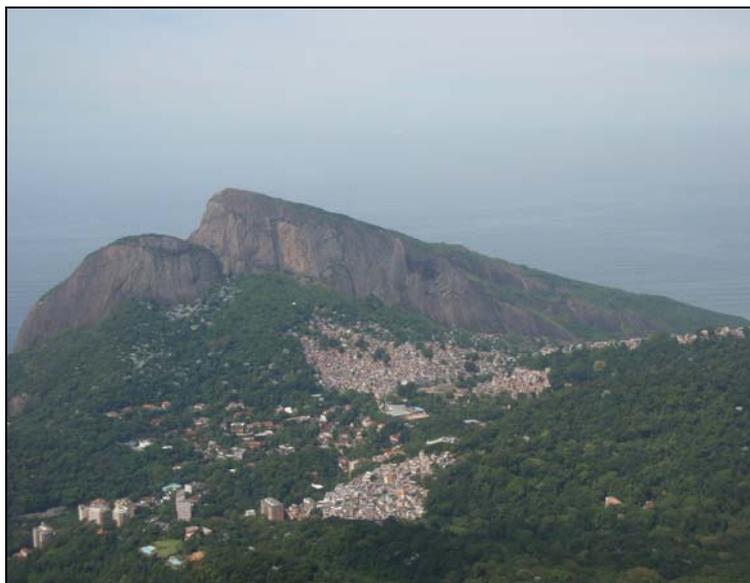
modernidade para alguns, cidadania para alguns... (Adaptado de MARICATO, 2000, 125).

O Estado, determinado a construir segundo os padrões modernistas, e as empreiteiras, instrumentalizadas para concretizar as formas correspondentes ao que se entende por progresso aos moldes do que é moderno, priorizaram, na cidade do Rio de Janeiro, as formas arquitetônicas e materiais não correspondentes ao cotidiano, às ações diárias e demandas da população carioca. O espaço corresponde a um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de sistemas de ações (SANTOS, 2001), e no caso da cidade do Rio de Janeiro foi planejado “em ilhas” onde a produção imobiliária é contemplada com espaços que virão a ser especulados e supervalorizados, justamente devido à diferença entre as ilhas de urbanização e os espaços de baixa assistência pública e privada. Ou seja, como Maricato expôs, tem-se a funcionalidade de áreas pobres não contempladas pelo planejamento (e com formatos específicos pelas possibilidades e alternativas das populações “viverem na cidade”) e áreas nobres embelezadas seguindo a estética moderna e uma arquitetura contemporânea.

O planejamento urbano de matriz modernista/funcionalista teve seu apogeu nos chamados “trinta anos gloriosos” (VELTZ, 1992, 1996; MATTOS, 1997 *apud* MARICATO, 2000, 125), também conhecidos como os anos do *Welfare state* – 1945 a 1975 – ou os “anos dourados” (HOBSBAWN, 1998 *apud* MARICATO, 2000). Neste período, os países ocidentais realizaram, de acordo com Fiori (1997, 126), “uma das obras institucionais mais complexas e impressionantes que a humanidade conseguiu montar”, resultado da adequação do processo de acumulação capitalista ao avanço da luta dos trabalhadores.



**Fig. 26** - A cidade formal ou legal. Bairros do Jardim Botânico, Gávea e Leblon. Rio de Janeiro. 2009. (foto: Fabiana Porto, 2009).



**Fig. 27** - A cidade informal dividindo o espaço com a cidade formal. Bairros da Gávea e da Rocinha, 2009. (foto: Fabiana Porto, 2009).

No período do Welfare, o Estado combinou controle legal sobre o trabalho com políticas que lhe asseguraram elevação do padrão de vida. O período foi marcado por um grande crescimento econômico acompanhado, de um lado, por uma significativa distribuição de renda e de outro por um maciço investimento em políticas sociais (MARICATO, 2000, 126).

Do modernismo, esse planejamento urbano ganhou herança positivista, a crença no progresso linear, no discurso universal, no enfoque holístico. Da influência keynesiana e fordista, o planejamento incorporou o Estado como a figura central para assegurar o equilíbrio econômico e social, e um mercado de massas. A matriz teórica que alimentava o planejamento nos países capitalistas, mas não só nestes, como também nos países socialistas, e que embasou o ensino e a prática do planejamento urbano e regional na América Latina, atribuía ao Estado o papel de portador da racionalidade, que evitaria as disfunções do mercado, como o desemprego (regulamentando o trabalho, promovendo políticas sociais), bem como asseguraria o desenvolvimento econômico e social (com incentivos, subsídios, produção da infraestrutura, regulando preços, produzindo diretamente insumos básicos para a produção etc.). (MARICATO, 2000, 127).

Outro fator que contribuiu para a definição de um planejamento urbano no Brasil de cunho modernista, e com forte caráter embelezador, foram os CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Modernista). Os primeiros ocorreram na primeira metade do século XX, entre 1928 e 1933, e são definidores dos elementos fundamentais para a construção do urbanismo moderno. Nestas edições, os principais pontos de discussão foram direcionados para a solução dos “problemas urbanos” nos países capitalistas centrais, em especial, *o problema da habitação*.

Em resposta ao crescente movimento operário e à demanda por moradia, os arquitetos responderam com inovadoras propostas de mudança no *design* das unidades habitacionais, na tipologia dos blocos, nos novos padrões dos serviços, na hierarquia da circulação, *buscando diminuir custos e garantir um padrão mínimo de qualidade (grifo nosso)*. A busca do mínimo não significou redução de padrões vigentes, ao contrário,

significou dar um padrão aceitável para todos, considerando a grande dimensão da carência. (MARICATO, 2000, 127).

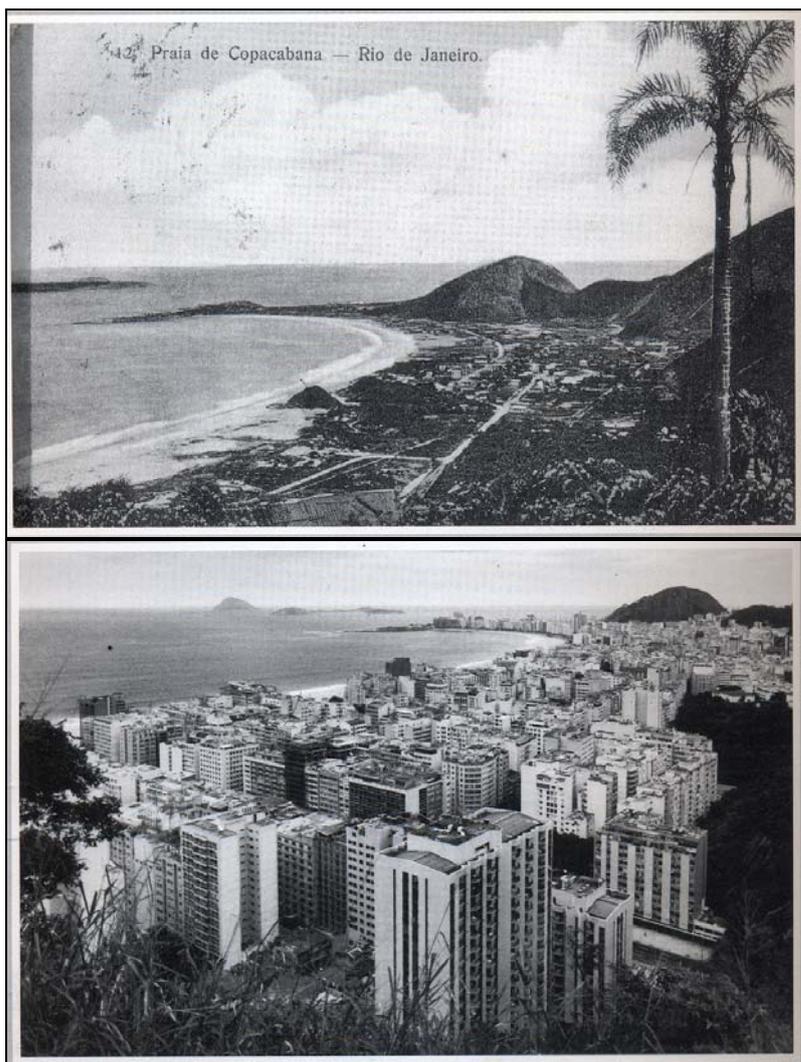
De acordo com Mayumi (2002), os CIAM rejeitavam os métodos artesanais de produção, buscando ao invés de disso o *emprego universal de métodos de produção racionalizados*. Com isso procuravam o barateamento da habitação e um *planejamento econômico capaz de tornar mais eficiente e lucrativa a indústria da construção civil*, “fundamentalmente sustentando que a arquitetura deveria estar comprometida com as condições sociais e econômicas da época” (MAYUMI, 2002, 3).

Os CIAM estavam orientados para a satisfação das necessidades de racionalidade técnica e econômica da sociedade da época. Mas, principalmente, afirma Mayumi, eram guiados por um ideal estético mais amplo que envolvia a pesquisa de *novas linguagens plásticas*, coerentes com as *possibilidades técnicas a disposição*, e que rompesse com a linguagem acadêmico-historicista associada aos *métodos artesanais de construção*. Os arquitetos que comandaram o Movimento Modernista no âmbito dos CIAM fizeram recorrentes e veementes críticas ao “gosto dominante”, expressão empregada por eles para designar a preferência pelos estilos ecléticos do século XIX e início do XX (FRAMPTON, 1986 apud MAYUMI, 2002, 3). De fato Mayumi destaca que uma das principais premissas teóricas dos Modernistas era:

(...) através do seu trabalho, atender às necessidades humanas de maneira abrangente, e isso implicava o arquiteto projetar sendo capaz de lidar ao mesmo tempo com questões que não se limitavam à unidade de habitação (a casa), e tampouco às questões de “gosto” ou “estilo” (pois essa atitude teria sido responsável por fazer os arquitetos se afastarem das reais condições da sociedade industrial, limitando sua atuação aos exercícios de composição de fachadas). (MAYUMI, 2002, 3).

De certa forma, a premissa dos CIAM de se instaurar, de maneira universal, métodos de produção racionalizados para um urbanismo modernista/funcionalista viabilizado por um planejamento econômico capaz de consolidar e tornar mais eficiente e lucrativa a indústria da construção civil. No fim da primeira metade do século XX, os países ocidentais se encontravam aparelhados para efetivar (ou continuar) uma urbanização moderna baseada na grande indústria, substituindo as formas antigas bem como métodos de produção antigos que se apoiavam na mão de obra artesanal.

No segundo CIAM (Frankfurt, 1929), foi discutido o lema da “habitação para o mínimo existencial”. Segundo Maricato (2000), essa direção do Congresso ganhou uma orientação mais formalista e mais engajada ao processo de acumulação capitalista pelas grandes empreiteiras, que estavam avassalando as cidades emergentes no continente americano (como Nova York, Detroit, Buenos Aires, São Paulo e Rio de Janeiro).



**Figs. 28 e 29** - Evolução urbana do bairro de Copacabana (RJ): o antes (1906) e o depois (2006) dos pressupostos da modernidade na habitação no Brasil, no século XX. (COHEN, 1998, 104-105).

Os CIAM, até a sua última versão em 1959, tiveram a capacidade de definir “soluções para problemas distantes”, seguindo a lógica colonialista pré-existente na América Latina, Ásia e África. Nessa conjuntura, o Brasil apresentava as condições ideais de extensão de território e presença de matérias primas disponíveis para dar conta da demanda nacional (em crescimento no século XX, notadamente após a 2ª Guerra Mundial) de produção de novos espaços urbanizados, onde a “solução” para a questão da moradia urbana podia ser encontrada nos anais dos CIAM, pois *eram soluções modernas discutidas em cenários internacionais desenvolvidos*. Técnica e planejamento passaram a ser indissociáveis, assim como a exploração das matérias primas abundantes no país, como a brita e calcário, ampliando a ação das indústrias de construção civil e as empreiteiras, mercado consumidor imediato dessas indústrias.

Desde a sua primeira fase<sup>15</sup>, os CIAM promoveram a homogeneização de projetos universais de modernidade urbana no mundo. Apesar de ser considerada a

<sup>15</sup> Os CIAM se dividem em três fases com seus respectivos temas centrais. Segundo Frampton (1986), entre 1928 e 1933 o congresso definiu a pesquisa para a habitação mínima; entre 1933 e 1947, enfoque dado foi na urbanística e racionalismo; e entre 1947 e 1959, houve a revisão do ideário racionalista moderno (MAYUMI, 2002).

mais dogmática das fases, a primeira delas (fase germânica, que definiu os materiais da modernidade e os processos construtivos “mais funcionais” e otimizáveis na construção de “habitações mínimas” para os países periféricos) não foi tão impactante quanto a segunda. Dedicada à questão urbanística, os seus signatários formularam um conjunto de cento e onze proposições que abordavam a cidade enquanto uma organização de categorias funcionais: habitação, lazer, trabalho, circulação e patrimônio histórico, chamada de Carta de Atenas (1933) (MAYUMI, 2002).

Trinta anos depois dessa carta, Reyner Banham se referiria a ela como “documento mais olímpico e retórico produzido pelos CIAM, com ar de aplicabilidade universal (...) no qual reconhecemos somente a expressão de uma preferência estética” (BANHAM citado em FRAMPTON, 1986, 319 apud MAYUMI, 2002, 5). Com um tom universalista e generalizante, a carta teve a capacidade de paralisar as pesquisas sobre qualquer outra forma de habitação, empobrecendo as futuras pesquisas sobre esta potencialidade do homem no espaço (2002, 5).



**Fig. 30** - Praia de Dreamland, Bali, Indonésia, 2008. (fonte: Revista **Fluir**, Abril, 2008).

Na figura anterior (número 31), um tipo de arquitetura comum do século XX que se espalhou - e se espalha ainda – pelo mundo: o exemplo da aplicabilidade universal da técnica moderna, em Bali, Indonésia, o que pode ser visto também em diversas partes da cidade do Rio de Janeiro. Observa-se a construção de um hotel a beira-mar, na praia de *Dreamland* em que a forma da natureza será a base para o concreto da materialidade do homem. A técnica moderna parece ter mesmo ganhado a dimensão universal que os seus idealizadores tanto queriam.

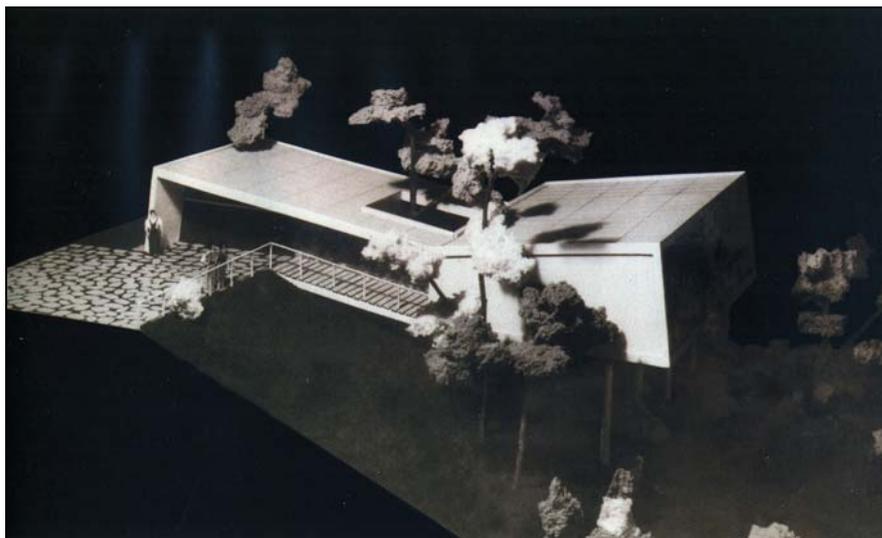
Num movimento contrário, pode-se observar na imagem da arquitetura de A.E. Reidy<sup>16</sup>, um dos principais nomes da arquitetura moderna carioca, que desde a metade do século XX, ele se esforça em adaptar os ideais modernos às características geofísicas do Rio de Janeiro.

Este projeto (residência em Jacarepaguá) é um trabalho conjunto entre o arquiteto e sua companheira Carmem Portinho – na época, coordenadora do Departamento de habitação Popular – que foi executado com base nas condições características do Rio de Janeiro (vegetação densa, terreno de encosta), de maneira a

<sup>16</sup> Affonso Eduardo Reidy fora Arquiteto-Engenheiro da Secretaria de Obras da Prefeitura até meados da metade do século XX. Foi responsável por obras como Museu de Artes Modernas (MAM – RJ), Os conjuntos Habitacionais da Gávea e Pedregulho em São Cristóvão, dentre outros.

se aproveitar a beleza natural e as questões espaciais da cidade. Podemos identificar na imagem que a maior parte da edificação está sobre pilares, o que deixa o solo livre preservando parte do terreno original. Destaque também para a abertura no centro da casa, que manteve a árvore.

A preocupação em evitar movimentos de terra, sempre onerosos e prejudiciais à paisagem, justifica a solução adotada para esta residência que, estudada num só pavimento, mantém a parte dos fundos sobre pilotis. A planta se distribui em função das necessidades internas e do panorama da paisagem, que, logicamente, teriam de ser aproveitados. (BONDUKI & PORTINHO, 2000, 146).



**Fig. 31** – Maquete de residência em Jacarepaguá, A. E. Reidy, 1950. (fonte: BONDUKI & PORTINHO, 2000, 147).

A terceira fase dos CIAM contou com a presença das novas gerações de arquitetos que assumem um caráter menos dogmático na relação das formas universais. São propostas novas discussões em relação ao árido modelo moderno funcionalista, colocando-se em dúvida a sua eficácia. A nova geração rompe com o excessivo funcionalismo reinante nas fases anteriores, contribuindo com novas idéias e projetos que esboçam tentativas de romper com os parâmetros dominantes de intervenção no espaço urbano. Ou seja, a terceira fase propunha “a recuperação do sentido de comunidade nas cidades” (MAYUMI, 2002, 6).

Da mesma forma que Maricato (2000) definiu o planejamento urbano brasileiro vindo de uma *matriz postiça* ou *plano-discurso*, Furtado (1995, 40) reforça a insuficiência do nosso plano de organização. Segundo o economista,

(...) a participação indireta e direta que durante quinze anos tive na formulação de políticas públicas (...) convenceu-me de que nossa debilidade maior está na pobreza das ideias operacionais. A esse vazío se deve que a atividade política tenda a organizar-se em torno de esquemas importados, os mais disparatados.

Maricato (2000) alerta sobre os riscos que corremos quando as idéias são transplantadas de diferentes realidades, sem mediações. E exemplifica no período colonial, a respeito das cidades brasileiras que mantinham uma relação autárquica com o restante do território, constituindo porta de entrada e lócus da dominação sobre

aquilo que interessava, no interior do país, ao mercado internacional e a importação de idéias na evolução do urbanismo e do planejamento urbano no país é uma tradição.



**Fig. 32** - Plano urbanístico da Barra da Tijuca, Lúcio Costa. (foto: Fabiana Porto, 2009).

Na figura anterior, o plano urbanístico moderno da Barra da Tijuca (detalhe para as lagoas assoreadas e a erradicação quase completa da vegetação nativa de restinga) considerou a possibilidade de construir o ambiente habitado e preservar simultaneamente o ecossistema pré-existente. Como afirmou Magalhães (2002), o movimento modernista na arquitetura considerava o ambiente urbanizado separado do ambiente de natureza, sendo que tal paradigma é extremamente difícil de ser atingido no Rio de Janeiro, uma cidade que concentra a parte expressiva da sua urbanidade nas encostas de morros, onde há afloramentos rochosos e vegetação densa, ou nos ecossistemas de restingas e baixadas sedimentares, como é o caso da Barra da Tijuca.

O “enriquecimento” na área de planejamento por parte de profissionais das áreas de arquitetura e engenharia, no entanto, seria ilusório (ou mal aproveitado), pois, a partir da década de 1970, quando as cidades brasileiras mais cresciam, crescia também a ilegalidade e informalidade. Boa parte do crescimento urbano carioca se deu fora de qualquer lei ou qualquer plano, com uma velocidade grande. Para Maricato (2000, 140),

(...) parte de nossas cidades podem ser classificadas como *não-cidades*: as periferias extensas, que além das casas autoconstruídas, contam apenas com o transporte precário, a luz e a água (esta não tem abrangência universal, nem mesmo em meio urbano). E é notável como essa atividade referida, de pensar a cidade e propor soluções para seus problemas, permaneceu alienada dessa realidade que estava sendo gestada.

No caso de São Paulo, a autora destaca a “ilha de primeiro mundo” que se criou a partir do Plano Diretor (na gestão de Paulo Maluf de 1993 a 1996 e, posteriormente, na gestão de Celso Pitta, em 1997) que praticamente ignorou a cidade ilegal, sendo que mais de 50% dos moradores do município residem em favelas, cortiços e loteamentos ilegais.

Tais “ilhas”, construídas claramente com objetivo de especulação imobiliária, se referiam aos melhoramentos urbanos para parte de alta classe social da cidade e não obedeciam ao Plano apresentado à sociedade, como nos mostra Maricato (2000, 142):

(...) as obras não tinham um plano (aparentemente), e o Plano Diretor não apontava obras. Mais do que a construção das condições para exercer seu papel como cidade mundial, embora certa região da cidade, que concentra as sedes das grandes corporações, tenha ganhado novos e significativos melhoramentos, é possível identificar ali os mesmos interesses que conformam o atraso no Brasil: a presença das *megaempreiteiras* de construção, obras superfaturadas e a promoção da valorização fundiária e imobiliária com investimentos públicos dirigidos para uma região segregada, plena de símbolos pós-modernos.

Numa parceria em que o poder público mostra a sua estratégia de gestão, o Estado (na esfera municipal) associado às empreiteiras embeleza certas áreas com objetivos especulativos, e assim a *cidade-mundial* enobrece o status baseado no planejamento em que poucos saem ganhando. Este cenário construído teve uma eficácia ideológica, pois, o então prefeito Paulo Maluf se firmou mais uma vez como grande empreendedor e elegeu seu sucessor nas eleições municipais seguintes.

Não se verificou ali [SP] um compromisso, de fato, com a eficácia exigida pelo capital numa cidade mundial. Até que ponto é possível insistir na estratégia das elites urbanas brasileiras, de produzir um cenário de modernidade ou, agora, de pós-modernidade, em uma ilha, cercada pela *não cidade*? A dimensão que a pobreza e os problemas estão atingindo é que conforma a crise desse modelo. (MARICATO, 2000, 142).

O cenário de obras modernas que sempre estiveram presentes e em ascensão no Brasil, ao longo do século XX (e o Rio de Janeiro não é exceção), associado à produção industrial não levou o país a se comprometer com o meio ambiente. As cidades hoje produzem tal quantidade de resíduos sólidos provindos da construção civil que mostram a intensidade da exploração das matérias primas disponíveis em solo brasileiro. Nesse sentido, as questões socioambientais ganham destaque nas dinâmicas associadas “a mudar a cidade”, a partir do questionamento dos modelos de desenvolvimento urbano consolidados. A idéia de progresso não pode mais estar associada à construção de uma urbanidade que olha somente para “alguns eleitos”. Os gestores enquanto pensam em demasia na cidade formal se esquecem da cidade informal, que avança sobre morros, devasta áreas protegidas, cria um padrão de habitabilidade nas favelas com altos índices de poluição atmosférica e dos rios, contando ainda com a padronização / normalização de um modelo de desenvolvimento urbano que é vendido nas lojas de materiais de construção de livre acesso.

Não se deve mais cometer o equívoco de achar que os problemas urbanos, no caso de metrópoles como Rio de Janeiro e São Paulo, se resolvem com propostas formais legislativas, como se a principal causa da exclusão social e da degradação ambiental provinda da técnica construtiva moderna, decorresse da ausência de novas leis ou novos instrumentos urbanísticos para controlar o espaço.

A especulação imobiliária diversificada cresce acompanhando os níveis de crescimento vertical nas favelas da zona Sul do Rio de Janeiro que, segundo o ex-presidente do IBGE Besserman, em sua coluna virtual (Blog do Besserman, “Minha opinião”, 27/08/2009<sup>17</sup>), já chega a 95%, (dados do IPP e da FIRJAN, BESSERMAN, 04/04/2009).

<sup>17</sup> Fonte: <http://oglobo.globo.com/rio/ancelmo/besserman/posts/2009/04/04/minha-opiniao-174716.asp>. Acessado em 27 ago. 2009.

Os problemas ambientais provindos da urbanização moderna podem ser também visualizados com as imagens do livro **Mannahatta: A Natural History of New York** (2008). A publicação norte-americana expõe as transformações na paisagem da ilha de Manhattan (Nova York), ao longo da evolução urbano-moderna<sup>18</sup> da cidade.



**Fig. 33** - Montagem de imagens da Ilha de Manhattan e cidade de Nova Iorque (EUA), 1609 e 2009. (NATIONAL GEOGRAPHIC, maio, 2009).

*Mannahata* é como os índios da etnia Lenape chamavam seu habitat natural há 400 anos – a ilha de Manhattan, nos Estados Unidos. Mannahatta, na língua indígena, significa “terra das muitas colinas” (NATIONAL GEOGRAPHIC, maio, 2009). Estendida na vertical e, graças à drenagem, também na horizontal, a Manhattan de 2009 está apresentando aos interessados uma vista semelhante à que os viajantes europeus contemplaram ao chegar à ilha pela primeira vez, 400 anos atrás - incluindo as fogueiras tribais.

As imagens criadas para o Projeto Mannahatta, da Sociedade de Conservação da Fauna e Flora, recriam a ilha tal como era no dia da chegada do explorador inglês Henri Hudson, em 1609. Construído, em parte, sobre terra libertada por drenagem, o bairro de Battery Park City ancora o lado oeste da ponta sul da moderna Manhattan, cuja linha costeira se estendeu consideravelmente desde 1609.

Como na moderna Manhattan, parte do charme de Mannahatta eram suas diferentes regiões, diz Eric Sanderson, diretor do projeto. Mas esses enclaves eram definidos por comunidades únicas de plantas e animais, entre os quais leões da montanha, lobos, cervos, alces e castores.

<sup>18</sup> A expressão *urbano-moderna* tem o objetivo de caracterizar o tipo de urbanização do ponto de vista da produção material da cidade.



**Fig. 34** - Montagem de imagens da Ilha de Manhattan e cidade de Nova Iorque (EUA). (NATIONAL GEOGRAPHIC, maio, 2009).

Sanderson propõe uma experiência intelectual para os profissionais: "Se você conhecesse tudo sobre a ecologia original de Mannahatta e pudesse reconstruir a moderna Manhattan utilizando as melhores idéias de projeto ecológico atuais, que tipo de cidade construiria? E como seria a experiência de viver nela?" O autor de Mannahatta espera que um conhecimento melhor sobre o passado de Manhattan venha a servir para que os planejadores urbanos possam construir cidades melhores no futuro.

Esperamos que tal movimento venha a ocorrer também no Brasil e América Latina, a partir do apoio de tradições não modernas no repensar teórico-metodológico da ordenação e planejamento das cidades, com foco nos modelos de ocupação e nos materiais construtivos, assim como nas suas técnicas, para que o planejamento e gestão urbanos possam ser condizentes não apenas com a nossa história, mas com as nossas potencialidades materiais, lúdicas e históricas.