

A MODERNIDADE DAS REDES TÉCNICAS E AS TEMPORALIDADES EM CONTRASTE: A PRODUÇÃO DO ABANDONO NA ÁREA CENTRAL DO RIO DE JANEIRO (1890-1930)

Gilmar Mascarenhas

Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPGEO (UERJ)

Rio de Janeiro - Brasil

Resumo

Cinco morros circundavam a cidade colonial do Rio de Janeiro nos seus primeiros três séculos e meio de historia: Castelo, Conceição, São Bento, Senado e Santo Antonio. Nosso trabalho se concentra nos dois primeiros, para verificar como a modernidade urbana, expressa sobretudo na implantação e eletrificação dos modernos meios de transporte, produziu sua obsolescência. Um novo padrão de fluidez no território engendrou novas formas de produção do espaço urbano, e assim condenou estas duas elevações à condição de abandono, em contraste crescente com a modernidade urbana das áreas vizinhas. Uma delas não resistiu ao ideário do progresso, sendo demolida em 1922. A outra, beneficiada pela decadência da zona portuária, permaneceu estagnada e hoje vive intenso processo de revalorização.

Palavras-chave: modernidade – bondes – eletrificação – obsolescência –área central.

**Abstract: The modernity of the networks and the temporalities in contrast:
the production of abandonment in Rio de Janeiro downtown (1890 – 1930)**

Five hills surrounded the colonial city of Rio de Janeiro in its first three and a half centuries of history: Castelo, Conceição, São Bento, Senado and Santo

Antonio. Our paper focuses on the first two of them, in order to verify how the urban modernity, expressed especially in the deployment and electrification of the modern means of transport, produced their obsolescence. A new standard of territorial fluidity have engendered new forms of production of urban space, and so these two elevations became condemned to the condition of abandonment, in contrast with the growing urban modernity in the adjacent areas. One hill could not resist the ideas of progress, being demolished in 1922. The other one, favored by the decay of the port area, remained stagnant and now lives an intense process of revalorization.

Keywords: modernity – tramways – electrification – downtown – obsolescence.

Introdução

Nos marcos da peculiar empresa colonial portuguesa, o processo de ocupação do vasto território que viria a ser o Brasil privilegiou sítios estratégicos do ponto de vista militar para a fundação das primeiras povoações. Nesse sentido de valorizar a defesa das terras conquistadas, em condições litorâneas prevaleceu a escolha de reentrâncias, fundos de baía de complicado acesso, e amiúde elevações que permitissem boa perspectiva da aproximação de embarcações inimigas. Tal qual Porto Seguro, Salvador e tantas outras povoações, a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro não fugiu à regra. Da entrada da Baía de Guanabara migrou rapidamente para o Morro do Castelo, baía adentro, este cercado de várzeas como fator de difícil acesso. Não dispensando outras elevações próximas, ideais para erigir suas fortificações, a cidade assim definiu seu sítio histórico.

Com base em Paul Singer (1987), pode-se afirmar que, no panorama da evolução urbana brasileira, a expansão do setor de mercado externo cumpriu papel fundamental na transição da *cidade da conquista* para a *cidade comercial*. No caso carioca, entendemos como melhor expressão dessa

concepção de cidade da conquista aquela pequena cidadela, em formato de acrópole, incrustada no alto do morro do Castelo, voltada, sobretudo, para a função burocrático-militar. A cidade comercial, por sua vez, é a nova urbe que se estende progressivamente pela planície embrejada, animada pelo comércio, dotada de armazéns, empórios e feiras. Enquanto expressão ou “paisagem-marca” (Berque, 1998) da “cidade da conquista”, os morros vão paulatinamente tornando-se locais de menor dinamismo no contexto da cidade que evolui.

O começo da industrialização atinge a cidade no transcorrer do século XIX, e se materializa sobretudo na área central e portuária. No bojo deste processo, a infra-estrutura urbana acelera sua modernização baseadas em capitais estrangeiros, com destaque para o grupo *Light* (The Rio Tramway Light and Power Co. Ltd, e mais tarde *Brazilian Traction, Ligth and Power*), através de projetos de eletrificação, rede de abastecimento de água e gás e outros equipamentos de uso coletivo. As ferrovias chegam em 1858 e rapidamente se difundem, conectando a urbe com sua hinterlândia. Os bondes, inicialmente de tração animal, também em ritmo veloz começam a rasgar o tecido urbano em inúmeras direções. O espaço urbano, submetido às novas tecnologias, reestrutura-se, inaugurando novos vetores de expansão e alterando rapidamente o mapa da valorização imobiliária.

A expansão dos bondes propiciou no Rio de Janeiro efeito similar ao verificado em outras cidades do mundo: a suburbanização gerada pela desconcentração espacial. O velho burgo de feições medievais, compacto, pois predominantemente percorrido a pé, dará lugar à formação dos arrabaldes, alcançados em minutos pelo deslocamento sobre trilhos. Tijuca, São Cristóvão, Laranjeiras e Botafogo foram os grandes beneficiados na primeira fase de expansão dos bondes (último quartel do século XIX). Tal revolução no sistema de circulação fez com que áreas antes ocupadas por chácaras se viabilizassem como residência urbana das camadas sociais médias e altas. Enquanto 44% da população do Rio de Janeiro se concentrava na “cidade velha” em 1890, em 1925 tal zona abrigava apenas 25% da população, indicando claramente a expansão para os subúrbios (McDowall, 2008 p.199).

Na área central, os morros não foram servidos por esta modernidade, com exceção de Santa Teresa, a partir de 1896. Este bairro, que agrupa alguns morros e na verdade compõe um braço da Serra da Carioca, foi beneficiado por sua maior extensão territorial e contingente demográfico, e particularmente por abrigar segmentos sociais melhor situados economicamente, eleito como local aprazível, ventilado e menos sujeito às epidemias que assolavam a cidade no verão. Os cinco morros que delimitavam o núcleo histórico da cidade, por sua extensão diminuta e população pobre, não ofereciam mercado atraente para as companhias de bonde, permanecendo assim geralmente alijados do processo de modernização em pauta.

Uma clara demonstração do quanto as forças do mercado estavam dispostas a vencer as dificuldades do sitio montanhoso carioca, foi a criação da ferrovia até o cume do Corcovado (704 metros de altitude) já em 1884. Eram trens movidos a vapor, mais tarde eletrificados pela *Light* (Cabral, 2005, p.13). Podemos citar também para fins turísticos a criação do sistema de bondes (teleférico) para o morro do Pão de Açúcar, em 1912. Em suma, a eletrificação e a expansão do maquinário industrial propiciaram uma nova dinâmica de circulação no espaço urbano, permitindo a acesso até mesmo a picos íngremes. Mas a lógica do mercado determinou todo o processo, de forma que as pequenas colinas centrais, não obstante a acessibilidade de sua geomorfologia, permaneceram condenadas ao sistema colonial de sofridos trajetos a pé.

Outro processo decisivo no transcorrer do século XIX, e que se consolidará no início do século seguinte, foi o advento do banho de mar, a princípio para fins terapêuticos e, posteriormente, para fins lúdicos. Tal processo, conjugado à difusão dos bondes, propiciará a expansão do tecido urbano no vetor em direção à atual Zona Sul, preconizando o residir próximo à praia como estilo de vida saudável e “moderno” (Abreu, 1987, p. 47). Ventilação e sol fazem parte do ideário higienista que valoriza a praia e condena o casario colonial, acanhado, geminado, escuro, úmido, desprovido de ventilação, e portanto alvo fácil das epidemias que assolavam a cidade. Os

morros da área central, por sua ocupação antiga, concentravam essa paisagem tida como obsoleta e malsã.

A eletrificação dos bondes se inicia em 1892, mas vai adquirir efetividade sobretudo a partir de 1905, quando a Rio Light (futura Brazilian Traction, Ligth and Power) passar a atuar no ramo (Cabral, 2005, pp.20-21). Em 1913, a empresa já operava uma rede de mais de 378 km de rotas pela cidade (McDowall, p.256). Sem dúvida, a *Ligth* atuou como grande empresa modernizadora do espaço urbano carioca a partir de 1904. Enquanto empresa capitalista, estabeleceu o lucro como critério essencial para definição de áreas na cidade a serem servidas por suas redes técnicas. Ao excluir os velhos morros da área central, acreditamos ter acelerado a paulatina obsolescência neles já em curso. Tal hipótese requer uma reflexão a luz de dados e contextos históricos, sendo este o objetivo maior de nosso trabalho, que tem como inspiração a contribuição capital de Odette Seabra (1986) para a compreensão do peso e do papel deste grande grupo empresarial na produção do espaço urbano, em especial no tocante às estratégias de valorização fundiária.

I – Vida e morte do berço da cidade: o Morro do Castelo

Após a definitiva expulsão dos franceses, em 1567, a Coroa Portuguesa resolveu, em medida de precaução, deslocar o núcleo original da cidade (então na entrada da Baía de Guanabara, entre dois morros) para o alto de uma colina mais afastada do oceano, situada baía adentro. A presença francesa durara 12 anos e deixara patente a necessidade de se fortalecer o sistema defensivo da recém-criada cidade. O sítio primitivo revelara-se eficiente ponto estratégico de observação, porém vulnerável aos ataques inimigos, posto que situado na entrada da referida baía. A nova colina, além de boa visibilidade e do seguro distanciamento, estava rodeada de pântanos e lagoas, como uma ilha de difícil acesso, condição estrategicamente favorável do ponto de vista militar (Carvalho, 1994:31). Funda-se assim o segundo e

definitivo berço da cidade, na colina que veio a se chamar mais tarde “Morro do Castelo”.

Em 1583 a velha Igreja de São Sebastião já estava pronta, e “em adiantado estado de construção” encontrava-se o Colégio dos Jesuítas, fundado por Manuel de Nóbrega e José de Anchieta (Maya, 1965:32). Também já existiam a Casa do Governador e o edifício da Câmara e Cadeia, além dos Armazéns da Fazenda Real, enfim, o aparato básico da burocracia colonial, devidamente amuralhado. Mas, segundo as palavras de Miran Latif (1965:77), a cidade já “descera” em pleno século XVII, subindo o morro apenas ao clamor dos sinos da Sé para a missa dominical. Primeiramente se retira a alta burocracia, depois o alto clero, já que a Sé se desloca para a planície em 1734. A seguir, com a expulsão da Companhia de Jesus (1759), o morro perde mais uma importante instituição, o Colégio dos Jesuítas. Em contrapartida, o Largo do Carmo (atual Praça XV de Novembro), na planície, concentra a vida política, econômica e cultural, se impondo como novo centro da cidade (Pereira, 1996:74).

Os ideais de progresso material geraram o debate em torno do possível arrasamento do indesejado Morro do Castelo. Alegando maior ventilação para fins higiênicos e valorização/modernização da cidade, “muitos foram os engenheiros, jornalistas, médicos que escreveram sobre as vantagens do arrasamento”, já preconizado em 1814 (Costa, 1958:365 -66).

Enfim, a dinâmica espacial da cidade mudou efetivamente neste século XIX. Bondes e trens, os novíssimos meios de transporte, propiciaram grande expansão da malha urbana e um ritmo de circulação bem mais acelerado, aumentando o contraste entre a movimentação frenética da zona central (plana e vizinha) e a inércia do Morro do Castelo. Bem como aprofundava-se o contraste entre os novos bairros, higiênicos e arejados, como a Cidade Nova, e a forma compacta e quase medieval do velho morro. O ideário higienista conquistava espaço crescente, e atribuía ao Castelo não apenas um cenário obsoleto e repugnante como também o responsabilizava pelas precariedades sanitárias da difamada área central. Podemos citar ainda os novos serviços e

equipamentos urbanos (iluminação a gás, rede de esgoto, abastecimento domiciliar de água) que aprofundaram o contraste entre a área central e o Castelo, contraste que já não mais se resume a diferenciais de declividade e desolação¹.

O que vale reter neste novo período histórico é que, para além da contínua deterioração física da paisagem em pauta, inicia-se um processo mais intenso de desgaste de sua imagem nas representações sociais reinantes. A cidade se modernizava, tornando o Castelo uma paisagem relíquia, estagnada, escura, inteiramente estranha ao frenesi de bondes e luzes que ocorria a seu redor. O velho morro parece não mais suscitar a reverência de outrora. E certamente não faltavam capitalistas dispostos a investir com “gosto e vastidão” (Vieira Fazenda, 1921:216).

A famosa reforma urbana de Pereira Passos já conta com bibliografia volumosa, e o amplo conhecimento hoje disponível dispensa aqui maiores comentários. Apenas reiteramos seu caráter *haussmanniano*² de desejada materialização da ordem burguesa na forma urbana, e o quanto esta reforma foi decisiva no lamentável destino do Castelo: Pereira Passos não arrasou este morro (apenas retirou um trecho de seu sopé que obstaculizava a futura grande reta que seria a gloriosa Avenida Central, nosso grande *boulevard*), mas consolidou na cidade toda uma atmosfera de apologia da modernidade. Esta atmosfera, entendemos, tornou a sobrevivência do Castelo ainda mais difícil, pois se não arrasou fisicamente a histórica colina, o fez com as poucas possibilidades de preservação que lhe restavam.

Abreu (1987:76) sugere um outro corolário da Reforma Passos de efeito negativo para o Castelo: ao abrir a Avenida Central, provocou uma supervalorização dos terrenos anexos, aumentando assim a pressão geral em favor da demolição do morro, ao deslocar o centro de gravitação dos interesses hegemônicos, até então concentrados no Campo de Santana. Segundo Noronha Santos (1913:126), a abertura da grande avenida demandou a demolição do antigo casario e uma “completa transformação topográfica dos

velhos e tradicionais becos, travessas e ladeiras que iam confinar no alto do morro”.

Impulsionada pela balneabilidade e pelo serviço de bondes, a expansão urbana “qualificada” da Zona Sul demandará, naturalmente, uma conexão mais intensa com a área central. Esta então se fazia através de ruas acanhadas, no estreito vale situado entre os morros do Castelo e de Santo Antônio, interpondo entre as classes abastadas e o então requisitado centro da cidade uma área considerada suja e empobrecida. Somente no século XX, a avenida Central e a avenida Beira-Mar – e, posteriormente o Aterro do Flamengo – alterarão completamente a conexão Zona Sul–Centro, o que se consolidará com o arrasamento dos morros do Castelo e de Santo Antônio, com o que a cidade perdeu definitivamente o seu berço histórico.

Do ponto de vista do espaço construído, muito pouco restara da cidadela colonial, quando de sua demolição em 1922. “É preciso usar a imaginação para reconstruir o passado”, já dizia o *The Standard Guide & Handbook* para o Rio de Janeiro, referindo-se à paisagem no alto da colina histórica (Vialoux, 1914). Segundo a descrição de Costa (1958:143), no momento da demolição restavam apenas um portão, restos da muralha, uma cisterna e o calabouço, onde se castigavam escravos.

O desmonte do Castelo ocorreu em 1922³. Sob o impacto de jatos d’água, ruiu pouco a pouco todo aquele monte de matéria decomposta. Três séculos e meio de história acumulada transformados em entulho para aterrarr parte do nascente bairro da Urca e sobretudo a área onde hoje se encontra o Aeroporto Santos Dumont. No lugar do morro, ficou aberta a Esplanada do Castelo, um vazio a ser preenchido, mais um símbolo da modernidade urbana.

II – O Morro da Conceição

Retomando as considerações de Paul Singer, a cidade comercial, no Rio de Janeiro, tendo na navegação marítima seu mais efetivo meio de circulação de mercadorias, iria paulatinamente acionar as reentrâncias de seu recortado litoral para funções portuárias. Foi assim que a então chamada Prainha, situada precisamente no sopé do morro da Conceição (estendendo-se ao pequeno espaço entre esse e o morro de São Bento), iniciaria seu processo de ocupação, entre os séculos XVII e XVIII, por meio de pequenos trapiches e armazéns (Lamarão, 1991, p. 23-25).

No transcorrer do século XVIII, sob o denso impulso do ciclo do ouro nas Minas Gerais, a cidade do Rio de Janeiro verifica grande crescimento econômico e demográfico, tornando-se, no bojo de tais mudanças, a nova capital da Colônia, em 1763 e a mais populosa cidade brasileira. O Morro da Conceição, que até o início deste século apresentava paisagem rural dominante, acolherá um grande fixo: a Fortaleza da Conceição, erigida em 1713, (logo após a segunda invasão e expulsão de franceses) integrante de um novo e amplo cinturão fortificado construído para a defesa da cidade, tornada principal porto de transações do ouro. A grande edificação implica intensa circulação de soldados e equipamentos de artilharia pesada, que vão dotar o morro não apenas de um maior traçado viário, ainda na primeira metade do setecentismo, como de novos moradores e circulantes. Data também deste inicio do século XVIII a instalação da residência dos bispos, o Palácio Episcopal, junto à supracitada fortaleza, e que contribuirá para o processo de ocupação urbana da elevação.

A colina terminaria o século XVIII consolidando sua identidade como lugar, misturando usos residenciais, militares, eclesiásticos e comerciais, e conformando assim uma fisionomia peculiar que marcaria definitivamente sua história. Estando situado em zona destinada a funções menos nobres (movimento portuário pesado, depósitos e mercado de escravos, para ali transferido com a chegada da Corte), o morro tendia a acolher segmentos menos privilegiados na estrutura social do Brasil Colônia. As elites habitavam os casarões da Rua do Ouvidor e adjacências, longe do marejar costeiro e das

inúmeras casas de transação de mão de obra cativa, de aspecto condenável mesmo para os olhares de então.

A primeira fase da industrialização carioca compreende duas modalidades fundamentais: o setor têxtil, que se implanta em grandes unidades e de forma geograficamente dispersa, em busca das fontes de água limpa (para tingimento), e todo o restante do parque fabril, que se concentra na periferia da área central, mais precisamente junto do porto e da ferrovia, criada em 1858. A zona portuária da cidade tornar-se-á, ao longo do século XIX, uma intensa zona de atividades industriais, conjugando o setor fabril com pequenas unidades artesanais, o que consolidará seu perfil proletário.

Isento das pressões modernizantes (leia-se imobiliárias), e por ser claramente periférico, este morro salvou-se da onda de arrasamentos que eliminou as três colinas situadas ao sul da aera central. Todo aquele litoral recortado, repleto de trapiches e armazéns, estava, porém, com os seus dias contados: a nova inserção da cidade na economia mundial demandava profunda renovação de sua base portuária. Na primeira década do século XX, a cidade constrói seu moderno porto, aterrando todo o entrecortado trecho supracitado, criando um retilíneo corredor de quatro quilômetros de extensão. A antiga Prainha desapareceu com os aterros, bem como sua velha estação de barcas, surgindo então o largo de São Francisco da Prainha. Junto do largo, encontramos a Pedra do Sal, pequeno bloco rochoso (granítico-gnáissico, típico da geologia carioca) que aflora, como uma das vertentes do morro da Conceição. Uma escada irregular, esculpida na rocha em 1845, persiste como aspecto curioso da cidade colonial. Na Pedra do Sal (toponímia atribuída ao desembarque de sal na localidade, no período que antecedeu ao novo porto), reuniam-se, após a jornada de trabalho, estivadores, além de desempregados e sambistas, de forma lúdica, desde (provavelmente) meados do século XIX. Nessas rodas populares, é preciso destacar o famoso sambista negro João da Baiana (1887-1974), que dá nome ao pequeno largo junto da Pedra do Sal.

Bondes e trens propiciaram grande expansão da malha urbana carioca e um ritmo de circulação cotidiana bem mais acelerado, aumentando o

contraste entre a movimentação frenética da zona central (plana e vizinha) e a aparente inércia do morro da Conceição, que não acolheu trilhos dos bondes, sementes e marcos da modernidade. Da mesma forma como se aprofundava o contraste entre os novos bairros, higiênicos e arejados – como a Cidade Nova – e a forma compacta e quase medieval do velho morro. O ideário higienista lhe atribuía um cenário obsoleto e repugnante, mantendo-o assim completamente afastado das pressões imobiliárias que, no transcorrer do século XX (a começar pela Reforma Passos, 1902-1905), destruíram o patrimônio histórico da planície central, para rasgar avenidas e edificar a massa compacta de arranha-céus. Foi o que ocorreu com as avenidas Central e Mem de Sá, modificadas na Reforma Passos, e com a Avenida Presidente Vargas, em 1942, cujo novo traçado levou à demolição de quatro igrejas coloniais, arrasando mais de dez quarteirões. Tal paisagem verticalizada comprometeu inteiramente a visibilidade do morro da Conceição, um dos motivos para seu desconhecimento por parte da numerosa população que circula diariamente tão próxima a ele, em pleno centro do Rio.

A pequena colina já vinha sendo arrastada pelos fortes ventos neoliberais que, vindos de longe, agora sopram sobre toda a Zona Portuária da cidade. Poderíamos ter para essa vasta área um imenso projeto de habitação social que valorizasse a herança histórica e as tradições culturais afro-brasileiras ainda vivas ali. Mas o grande capital, em plena parceria com a nova gestão urbana, de cunho mercadófilo e voltada para o *city marketing*, percebe outros usos bem mais lucrativos, próprios de um modelo de *cidade espetáculo* e que caracterizam a metrópole emergente do Rio de Janeiro rumo à condição de *Cidade Olímpica*.

Considerações Finais

Muito longe de qualquer ambição conclusiva, tentamos aqui expor e argumentar como um novo padrão de fluidez no território, alimentado pelas

redes técnicas, engendrou novas formas de produção do espaço urbano. Em suma, novos vetores de ocupação e novos princípios de valorização do solo definiram um quadro geral que condenou duas elevações (morros do Castelo e da Conceição) à condição de obsolescência e abandono, por parte do poder público e das grandes empresas responsáveis pela implantação de redes de infra-estrutura e serviços coletivos na cidade do Rio de Janeiro.

Refletindo sobre os modernos meios de transporte para a época (1890 a 1930), podemos tomar os bondes elétricos como objetos cronomáticos (devoradores de tempo), sendo portanto expressão de uma temporalidade hegemônica. Temporalidade que se confronta com outras, mais lentas, no uso da rua. No imaginário de então, os morros da área central, desprovidos da circulação motorizada e elétrica, passam a ser os portadores do tempo colonial. Temporalidade indesejada, porquanto obsoleta, expressão de um passado de obscuridades que se quer apagar, em favor de um presente-futuro feérico, luminoso, veloz, rumo ao desenvolvimento em padrões europeus e norte-americanos.

Espaços públicos bem iluminados e o serviço regular de bondes propiciaram formas mais intensas de sociabilidade, inclusive contribuindo para o processo de emancipação das mulheres de camadas sociais altas e médias, que até então viviam relativamente enclausuradas (McDowall, 2009, p.257). Todavia, nos morros aqui estudados tal aspecto da modernidade não foi vivenciado.

Dentre outros aspectos considerados por Horacio Capel (2005, p.549) para o exame dos impactos da modernização dos transportes no espaço intraurbano, o efeito mais contundente do advento e difusão maciça dos bondes no Rio de Janeiro foi a suburbanização, ou, em outras palavras a descompactação do velho burgo colonial, que passa a descontinar novos vetores de expansão da malha urbana. Todo um novo urbanismo de espaços vastos e abertos, calcados inclusive no vigoroso ideário higienista, se impõe. Ruas largas, parques, habitações arejadas, toda uma nova concepção de cidade toma corpo, contribuindo decisivamente para a obsolescência dos

velhos morros, estes impregnados do urbanismo colonial: ruas estreitas, becos e casario geminado sem ventilação, o habitat compacto e sombrio de igrejas e fortalezas em ruínas. E espaço de pobres. Apostamos que a ausência de serviços de bondes nestas localidades serviu para acentuar ainda mais o sentimento de abandono e obsolescência dos morros da Conceição e do Castelo.

Cumpre frisar que nosso propósito foi o de apenas levantar hipóteses para o debate. Pesquisas futuras mais profundas poderão confirmar ou mesmo refutar nossa hipótese central, a de que as redes técnicas que revolucionaram o transporte urbano consolidou um processo preexistente de obsolescência dos morros de ocupação mais antiga na área central do Rio de Janeiro. Futuras investigações podem, por exemplo, averiguar a sobrevivência de formas sociais de apropriação dos espaços públicos desses morros (festas, rituais coletivos e folguedos populares) como expressão da sobrevivência de uma temporalidade “pré-moderna” no contexto da metrópole carioca.

Como um território “letárgico”, nas palavras de Milton Santos (1996), os dois morros aqui analisados perderam gradativamente funções importantes que exerceram em seu passado, no transcurso da evolução da cidade da conquista (a cidadela fortificada) para a cidade comercial, e mais tarde, centro industrial. O advento da era industrial na cidade, que tem entre 1890 e 1930 um período crucial, articulou a atração de capitais estrangeiros para modernizar e equipar o território. A modernidade em pauta gerou a demolição do morro do Castelo em 1922. O outro morro sofreu todo o estigma do atraso, mas sobreviveu até nossos dias, como uma rugosidade, por sua inserção em zona degradada, alheia portanto aos interesses capitalistas. No contexto atual de valorização das zonas portuárias, das áreas centrais e do patrimônio arquitetônico, a colina torna-se alvo de interesses poderosos, com intensa valorização imobiliária e projetos urbanísticos, que incluem teleféricos turísticos. Mas este é outro capítulo da história dos morros da área central do Rio de Janeiro.

1

Para Cruls (1965:xlviii), o Morro do Castelo não passava de “um lugar feio e pobre, um amontoado de casinhas humildes”; para Luis Edmundo, um conjunto de telhados pardos e tristonhos de um casario desarrumado e confuso, para Noronha Santos (1913:128) o aspecto pitoresco das ladeiras e estas mesmas casinhas davam a exata idéia do Rio Antigo. Na observação do geógrafo Américo Fluminense (1905), o velho casario sinuoso sarapintado de cores vivas ajudava o Castelo a ser, de todos os pontos e arrabaldes da cidade, o que melhor recordava um passado já quase completamente destruído. Mirando uma velha senhora negra de 90 anos, sem-teto, acocorada na praça sem árvores nem calçamento no alto do Castelo, identifica sua triste sina com a do próprio morro onde habita: “é a ruína da existência que a fatalidade da consumação vai levar para o intangível dos tempos”.²

2

A atribuição deste caráter *haussmanniano* (alusão à famosa reforma urbana de Haussmann em Paris) é freqüente na literatura especializada, mas encontra particular endosso nas obras de Benchimol (1990) e Pereira (1996).³

3

Bibliografia

ABREU, Mauricio A. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1987.

_____. Sobre a Memória das Cidades. *Território*, Rio de Janeiro, LAGET/UFRJ, ano III, num.4, p. 5-26, jan/jun 1998.

BARRETO, Lima. *O Subterrâneo do Morro do Castelo*. Rio de Janeiro: Dantes, 1997. 98 p.

BENCHIMOL, Jaime L. *Pereira Passos: um Haussmann tropical*. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal, coleção Biblioteca Carioca, vol.11, 1990. 322 p.

BERQUE, Augustin. Paisagem-marca, paisagem-matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural. In: CORREA, Roberto L. ROSENDAHL, Zeny (orgs.) *Paisagem, Tempo e Cultura*, p. 84-9. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998. 123 p.

CAPEL, Horacio. *La morfología de las ciudades*. Barcelona: Ediciones Del Serbal, 2005.

CARVALHO, Carlos Delgado de. *História da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, col. Biblioteca Carioca, 1994. 125 p.

COSTA, Nelson. *Rio de Ontem e de Hoje*. Rio de Janeiro: Leo Editores, 1958. 379 p.

CRULS, Gastão. *Aparência do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, coleção Rio 4 séculos, volume 1, 1965. 439 p.

FLUMINENSE, Américo. O Morro do Castelo. *Revista Kosmos*, Rio de Janeiro, ano II, num. 10, out.(s/p) 1905.

FRIDMAN, Fania. *Donos do Rio em Nome do Rei: uma história fundiária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar/Garamond, 1999. 302 p.

FRIDMAN, Sergio, MORAES, Roberto. Morro do Castelo: seus aspectos numa rara coleção de cartões-postais. Rio de Janeiro: Arte Maior Gráfica e Editora, (Coleção de 21 cartões-postais comentados, incluindo prefácio, mapa e bibliografia), 1999.

- MASCARENHAS, Gilmar. Em busca do Berço Perdido: Turismo e Patrimônio no Morro do Castelo (Rio de Janeiro). In: Coriolano, L. (org.) *Turismo com Ética*, p. 163-176. Fortaleza: UECE, 1998. 418 p.
- LAMARÃO, Sergio. *Dos trapiches ao porto*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, coleção Biblioteca Carioca, 1991.171 p.
- LATIF, Miran B. *Uma cidade no trópico: São Sebastião do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Livraria Agir, 1965. 257 p.
- MAYA, Castro et al. *A Muito Leal e Heróica Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro: quatro séculos de expansão e evolução*. Rio de Janeiro: Castro Maya et al, 1965.
- MCDOWALL, Duncan. *Ligth: a historia da empresa que modernizou o Brasil*. Rio de Janeiro: Ediouro, 2008.
- PEREIRA, Sonia. *A Reforma Urbana de Pereira Passos e a Construção da Identidade Carioca*. Rio de Janeiro: UFRJ, Série Dissertações e Teses, 1996. 272 p.
- SANTOS, Milton. A Cidade e o Urbano como Espaço-tempo. In: Fernandes, A., Gomes, Marco A. (orgs.) *Cidade e História: Modernização das Cidades Brasileiras nos Séculos XIX e XX*, p.241-244. Salvador: UFBA, 1992. 303p.
- _____. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996. 308 p.
- SANTOS, Noronha. *Chorografia do Distrito Federal*. Rio de Janeiro: Benjamin de Aguilá Editor, 1913. 424 p.
- SEABRA, Odette Carvalho de Lima. Os Meandros dos Rios nos Meandros do Poder. Tese de doutoramento em Geografia Humana, FFLCH, USP 1986.
- SINGER, Paul. *Economia Política da Urbanização*. São Paulo: Brasiliense, 11a. ed., 1987. 152 p.
- SISSON, Rachel. Marcos Históricos e Configurações Espaciais. Um estudo de caso: os centros do Rio de Janeiro. *Arquitetura Revista*, Rio de Janeiro: FAU/UFRJ num. 4, 2o. semestre de 1986, p.56-81.
- VIALOUX, Edgar. *The Standard Guide & Handbook*. Washington: Librarian of Congress, e Rio de Janeiro: George Smith Publishers, 1914. 112 p.
- VIEIRA FAZENDA, José. Antiqualhas e Memórias. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil*. tomo 89, vol. 143, 1921.