

# DIMENSÕES

Revista de História da Ufes

## RIO DE ATERRO: A COMPULSÓRIA TRANSFORMAÇÃO DE UMA PAISAGEM NATURAL

*Landfill river: the compulsory transformation of a natural landscape*

**Silvio Cesar Alves Rodrigues\***

**Resumo:** As margens plácidas, pontos de chegada e partida, dos lugares fluviomarinhos e estuarinos em virtude da abundante natureza, comumente, foram e são objeto de retificações, desmontes, desmanches e aterros. Em razão do emprego de técnicas que combinam a destruição da diversidade ecossistêmica, liquidação de valores culturais, históricos e ambientais, paisagens foram e são sobrepostas e substituídas. Isso posto, a pretensão é abordar alguns aspectos e efeitos de compulsórios aterros na construção de um Rio de Janeiro.

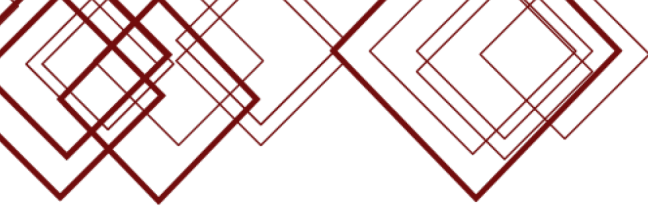
**Palavras-chave:** Ambiente, aterro, Rio de Janeiro.

**Abstract:** The placid margins, points of arrival and departure, of the river-marine and estuarine places, due to the abundant nature, commonly were and are the object of rectifications, dismantling, dismantling and landfills. Due to the use of techniques that combine the destruction of ecosystem diversity, the liquidation of cultural, historical and environmental values, landscapes have been and are superimposed and replaced. That said, the intention is to address some aspects and effects of compulsory landfills in the construction of a Rio de Janeiro.

**Keywords:** Environment, landfill, Rio de Janeiro.

---

\* Doutor em Planejamento Urbano e Regional pelo Instituto de Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (UFRJ) e em História pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto – CoopMar –Transoceanic Cooperation, Public Policies and Ibero-American Sociocultural Community. ORCID ID: 0000-0003-4827-2825. E-mail: [scarr2801@gmail.com](mailto:scarr2801@gmail.com)



## Introdução

No primeiro dia do ano de 1502, tripulantes de três naus<sup>1</sup> entraram na “Guana-Pará”<sup>2</sup> e pintaram um rio no mês de janeiro. A missão exploratória, enquanto reconhecia os horizontes de expectativa daquele espaço de experiência, inaugurava apropriações e usos a exercer impactos, progressivamente amplificados, sobre seus ecossistemas.

A leitura, acidental, do relevo litorâneo não serviria apenas para dar nome a uma obra com genética de ensaio, inicia um processo “antropofágico” que excita corações e mentes a experimentos cuja “criatividade” consente, inclusive, corromper e eliminar princípios. E, em função de diversas inspirações e aspirações, desaparecimentos precoces abreviaram incontáveis possibilidades de um vir a ser, a compreender e a significar.

É preciso destacar, as margens plácidas de ambientes fluviomarinhos, por conta da ignorância quanto as pluralidades, mais foram tomadas pela singularidade em pontos de chegada e partida na América Latina.

Assim, ambientes e ambiências, fontes e mananciais a formação da personalidade/ identidade nas representações cartográficas, geográficas, econômicas, políticas, culturais, sociais, passíveis a sobreposições e substituições pela ideia utilitarista de produto. Assim, as paisagens naturais, também humanas, nas autênticas cores e formas das suas naturezas vivas, à vista disso, percebidas como abstratas removidas a imprimadura e outras composições. Dentre as quais, compulsoriamente, assumirem o escopo de cidade, especialmente portuária, a crescer por necessidade e improvisos.

Em tais lugares, com frequência, submetidos à exploração, desmonte, remoções, as materialidades e imaterialidades sensíveis ao apagamento e/ou ocultação das propriedades “selvagens/primitivas”, sobretudo, eco<sup>3</sup> e lógicas. Nesses objetos de extrações, demolições, construções, retificações e, eufemicamente, sobreposições, incoerências e inadequações se manifestam como tragédias “naturais”.

Nesse sentido, provavelmente, o processo de construção do Rio de Janeiro, na pretérita e sucessiva condição de capital da Colônia, do Império e da República, possa servir para ilustrar a prática, e o hábito, de aterrar camadas do vivido. Igualmente, a alegoria do porto, da cidade portuária, assentir, assimilar, alimentar, digerir e se constituir na circulação de pessoas, livres e desumanamente usadas, principalmente, de ideias, conhecimentos e mentalidades.

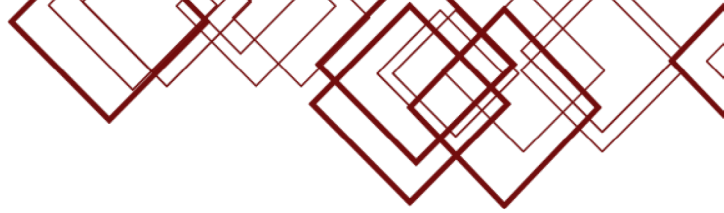
Assim este artigo, que toma como referência as pesquisas realizadas para a composição da tese *Baía de Sepetiba: um enclosure no século XXI: análise histórica de um processo de alteração ambiental* (2017)<sup>4</sup>, e, posteriores, apresenta um panorama da conversão dos valores de um território cercado por montanhas, densas matas, lagoas, ilhas, mangues e praias em ativo. E como um lugar foi transformado por aterros em espaço, depois em produto e em uma cidade, onde vivência e convivência de seres humanos, no tempo, conseguem resgatar a sua natureza de lugar.

<sup>1</sup> O comando da expedição, segundo o historiador Milton de Mendonça Teixeira, pode ser atribuído a Gaspar Lemos, a Gonçalo Coelho ou a Nuno Manuel, ainda na opinião do Barão do Rio Branco a André Gonçalves.

<sup>2</sup> Seio do mar ou baía abrigada em tupi-guarani.

<sup>3</sup> O prefixo “eco” advém do grego *oikos* e significa casa, lar, domicílio, meio ambiente.

<sup>4</sup> Defendida na Universidade Federal do Rio de Janeiro e Universidade do Porto.



## Descobrir

Na impossibilidade de transformar a baía de 468 km<sup>2</sup>, inserida no Litoral de Escarpas Cristalinas e Bacia Hidrográfica em um rio, os olhares dos viajantes se voltaram às margens.

Segundo a extensa pesquisa de Amador, dados do Instituto Baía de Guanabara (IBG) e, entre outros, trabalhos como de Victor Coelho (2007), os 4.566 km<sup>2</sup> da Bacia até a Baía abrigavam 3.335 km<sup>2</sup> de Mata Atlântica nas serras, morrotes, colinas e ilhas cobertas por árvores onde se destacavam jequitibás e cedros. Na orla, 257,9 km<sup>2</sup> correspondiam a manguezais no Saco de São Diogo, Estuário de Manguinhos, Ilhas de Parapuã (pequena terra fértil) e Fundão, foz dos rios Meriti, Estrela, Saracuruna, Iriri, Magé, Guapi, Macacu, Guaxindiba, Imboacica, enseadas da Praia Grande e São Gonçalo. Logo, se fazia imperatório descobrir, conhecer e reconhecer o território, fauna, flora e pessoas do tronco Tupi (Tamoio-Tupinambás e Temiminós-Maracajás) organizadas numa espécie de “sociação” (SIMMEL, 2006) ou “interdependência” (ELIAS, 1993) a retirar da natureza só indispensável<sup>6</sup>.

Na fase inaugural, a exploração orientava “cercamentos”, por instalações rudimentares, incipientes e de baixo impacto, nos espaços considerados estratégicos para garantir a extração da Ibirapitanga, o pau-brasil. Mas, não tarda a escala se ampliar e converter a descoberta na desflorestação “A Ferro e Fogo”<sup>7</sup>.

Por volta de 1530, a dignidade da paisagem original começa a ser imolada pela monocultura de cana-de-açúcar, a inserir significados sobre os significados daquela parte de Pindorama, acostar-se à mutilação e arrasamento das características geomorfológicas e, seguindo a miragem dos navegadores, materializar um Rio de Janeiro.

Contudo, antes precisavam enfrentar a peculiar topografia, composta por morros, rios, alagados, brejos, pântanos, além dos franceses com a ajuda de Tamoios. As insurgências são superadas por liderados de Estácio de Sá, que aos pés do Morro Cara de Cão em 1o de março de 1565 funda São Sebastião do Rio de Janeiro, junto aos Temiminós chefiados por Araribóia<sup>8</sup>. Por dois anos, embates seriam travados e, depois de Uruçumirim<sup>9</sup>, o desmatamento e a ocupação do Morro de Descanso/São Januário/Castelo ensaiam um feitiço de cidade.

A escolha estratégica na elevação defronte a ilha de Serigipe, invadida em 1555 por Villegaignon, se daria por conta da vista privilegiada da Guanabara. De imediato, o morro ganha muros<sup>10</sup>, abriga cerca de 150 “funcionários” e pessoas catequizadas pelos jesuítas. Na entrada da barra, os Fortes Santa Cruz (Niterói) e São João (Cara de Cão) são construídos e, em pouco tempo, as várzeas entre os morros São Bento, Santo Antônio e da Conceição concorrem a população. O espírito de cidade pulsava e, em 1565 contava 3 mil nativos/mamelucos, 100 pessoas de África e na segunda metade do século atingiria 3.850 habitantes. Nos fogos, junto aos rios do recôncavo, prevaleciam as etnias locais em números estimados de 20 mil pessoas.

De 1578 a 1598, as construções se espriam dos planos e alagadiços à orla. Entre o mesmo morro, e o de São Bento, uma faixa de restinga se tornaria o primeiro arruamento do Rio de Janeiro, a rua Direita, atual Primeiro de Março. Apartada da área central, da Prainha até atual Rua Visconde de Inhaúma, começava o morro da Conceição com encosta revestida de Mata Atlântica. No lugar da atual Lapa, Passeio Público e Praça Paris, entre São Januário e Santa

<sup>5</sup> Considerando a Baía até o arco das ilhas Pai, Mãe e Menina e Ponta do Arpoador (AMADOR, 2013, p. 4).

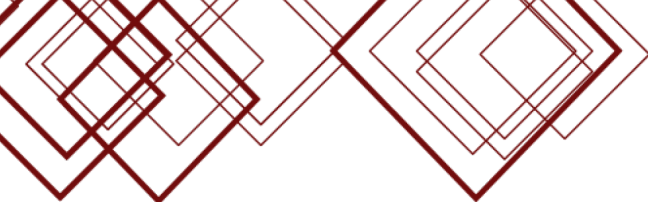
<sup>6</sup> Atualmente, o entorno da Baía de Guanabara abarca, total ou parcialmente, 14 municípios e cerca de 12 milhões de habitantes.

<sup>7</sup> Referência ao Livro do historiador Warren Dean (1996) sobre a devastação da Mata Atlântica.

<sup>8</sup> Como “recompensa”, sua tribo, assentada nas terras de São Cristóvão, doadas aos jesuítas, foi “removida” para a sesmaria de São Lourenço (Niterói/São Gonçalo).

<sup>9</sup> Batalha em 20/01/1567, na qual Estácio é ferido por uma flecha envenenada e falece no mês seguinte.

<sup>10</sup> Casa da Câmara e do Governador, a Cadeia, o Colégio dos Jesuítas, Armazéns, as Igrejas dos Jesuítas e São Sebastião.



Teresa, ficava a Lagoa do Boqueirão. E, no campo do Patrimônio (Praça Onze/Cidade Nova) os Rios Maracanã, Comprido, Catumbi e outros menores formavam o Saco de São Diogo. No contorno dos alagadiços, da Praia Vermelha, Lagoa, Catumbi, São Cristóvão e Tijuca, caminhos eram abertos por pessoas nativas e trazidas da África.

Exceto pelas fortificações, igrejas, habitações, cais e trapiches, o contorno e o entorno da Guanabara se mantiveram próximos ao original. Contudo, o genocídio dos Tamoios, a matança de baleias e os impactos florestais abriam feridas contundentes e anunciaram o desfecho.

Nessa movimentação, depois de “queimar a tela”, cores, formas, signos e significados conhecidos e reconhecidos pelos novos habitantes eram impressos. Para além de espécimes exóticas, a reprodução de familiaridades lança efeitos aos originais, machuca as raízes de Pindorama e, no substrato, planta as do Brasil.

A geografia do Rio de Janeiro, aliada à defesa contra inimigos, passa a ser obstáculo à expansão e no século XVII são legitimadas interferências ambientais. A partir de então, dessecar e aterrar para produzir ruas, traçados, caminhos, habitações, engenhos, cais, passam ao grau de necessidade. Os imensos campos abertos, após desmatamentos sistemáticos, retirada de madeira, queimada das várzeas, brejos e manguezais, alargam a escala da ocupação e deriva no crescimento com desmonte de elevações.

Com a aplicação desses recursos “técnicos”, a Lagoa de São Cristóvão é aterrada (1611), a de Santo Antônio/Largo da Carioca recebe valas de drenagem, da base até o sopé dos morros da Conceição e da Prainha, e desenha a Rua da Vala (Uruguaiana). Também, sofrem os procedimentos as lagoas do Desterro, aos pés de Santa Tereza; Boqueirão, praia da Lapa; Capoeiruçu/Sentinela, no Caminho de Mata Porcos/Estácio; lagoa da Polé/Pavuna, Campo de Santana; lagoa da Carioca, atual Largo do Machado; e a lagoa de Botafogo.

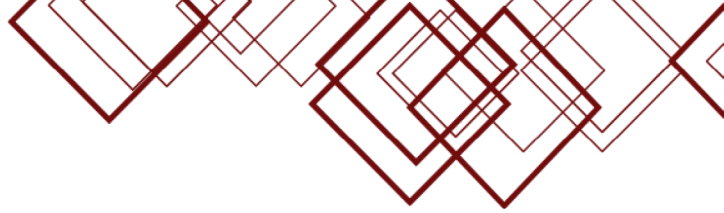
Nas imediações da Igreja de Santa Cruz dos Militares, Largo do Paço, se dá o primeiro aterro do espelho da Baía para construir ancoradouros. Os prejuízos imputados à cobertura vegetal da bacia, aos sistemas fluviais e as lagunas, não chega a comprometer os ecossistemas periféricos e a produtividade da Baía.

## Cobrir

No século XVIII, a caminho do ouro, zonas produtoras e portos fluviais intensificam movimentações no recôncavo, aparecem armazéns, pontos de pouso e, mais tarde, ferrovias. No eixo da mineração, Lavradio (1913 [1779]) registra 108 engenhos e 5.048 moradias, fazendas de café e alimentos, chácaras produtoras de gêneros.

Nas margens da Baía, portos francos utilizados por faluas, canoas, perus e outros barcos a vela são instalados. Segundo Pizarro (1822), dentre eles, se destacavam o das Neves, Rosa, Velho, Guaxindiba, Barreto, Fazenda, Pedra e da Ponta de São Gonçalo, todos na Enseada de São Lourenço, sesmária doada à Araribóia no XVI, onde se assenta a maior Aldeia da Guanabara com mais de 10 mil Temiminós. Depois da expulsão dos jesuítas, por Pombal (1760), reformas interferem nas manifestações culturais, inclusive proíbem o uso língua geral, prejudicando abruptamente os povos originais.

De 1780 a 1790 a aldeia apresentava 170 adultos, trinta anos depois, entre adultos e crianças, não passavam de 200, em 1849 apenas 49 pessoas sobreviviam de pesca e caça nas matas para além das fazendas. Por fim, em 1866, o governo provincial decidiu extinguir o aldeamento. Para Elmo Amador (2013, p. 98), “D. João VI, já havia determinado o trucidamento dos índios do Vale do Rio Doce, onde as seculares



árvores da floresta tropical tombavam e eram levadas pelos ingleses” (RODRIGUES, 2017, p. 97).

A rotina de aterros, é seguida na capital da colônia e administração dos Vice-Reis (1763). A Praia de Manoel Brito, é transformada no terreiro do Carmo/Rossio/Praça XV, vindo surgir o Palácio dos Vice-Reis e, ornado pelo chafariz do mestre Valentim, o Cais de Pharoux. Na direção sul, mansões e palacetes da aristocracia rural cobrem os aterros das lagoas do Boqueirão, Desterro, Carioca. O vice-rei Cunha, manda demolir o morro das Mangueiras, entre a ponta da Misericórdia, Lapa e Glória, levantando o Passeio Público<sup>11</sup>.

A cidade crescia no caminho da Vila Velha, contornava o Maciço da Carioca e o mar, ocupava a restinga, as encostas da Praia da Lapa e Enseada da Glória, onde surgiam as primeiras ladeiras e o Outeiro. Na direção norte, alinhamento dos morros São Bento, Conceição e Providência, o mar tocava as encostas nos Sacos do Valongo, Gamboa, Alferes e Praia Formosa com a rochosa dominada por mangues do Saco de São Diogo.

Na área central, até fins do XVIII, o ambiente litorâneo associava enseadas, pontões, ilhas, tómbolos, guirlandas, falésias e praias, abrigava colônias de mariscos, de pescadores e pequenas chácaras. Mas, como a expansão realçada pelo ouro demandava trapiches, atracadouros, armazéns, cais, assume a face de Zona Portuária. Principalmente, depois do Marquês de Lavradio, para receber os “depósitos” de pessoas escravizadas, transferidos do Calabouço, ordena a dessecação e aterro dos brejos na Prainha e Valongo. Manda abrir ruas, da Saúde (Sacadura Cabral) margeando o sopé do morro, e processa aterros até a Pedra do Sal (berço do Samba), em 1779 a região concentra o comércio de pessoas escravizadas e fica conhecida, popularmente, como a Pequena África.

Segundo Amador (2013, p. 80), “desapareceram desse modo, no século XVIII, as Lagoas da Pavuna (1725), da Panela e da Lampadosa (1791), começou-se o Aterro da Sentinela, secaram-se os grandes pantanais de Pedro Dias e do Campo de Santana, onde começavam os alagadiços (manguezais) do Saco de São Diogo”.

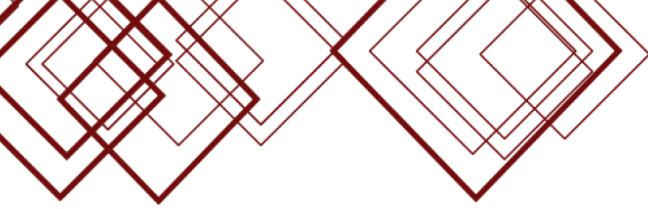
Depois de vilipendiar o São Diogo, com aterro da Lagoa de Santo Antônio e escoadura dos brejos dos morros de Santo Antônio e Conceição, a cidade cresce ao Campo de Santana. Sobre os espaços criados, chácaras, ruas, praças e igrejas (São Francisco de Paula, São Jorge, Santana, Rosário, São Domingos, Lampadosa, Sacramento e São Pedro) se multiplicam. Por ignorar, e destruir, os dispositivos de drenagem a cidade convive com enchentes.

Se os canaviais devastaram significativas porções da Mata Atlântica, uma nova ameaça à cobertura de maciços costeiros e contrafortes da Serra do Mar, mostra-se com a lavoura do café. Na primeira fase, a escravocrata (1760), a experiência cobre a desflorestamento na Rua dos Barbonos (Evaristo da Veiga), e alastra-se por 300.000 pés da encosta do Corcovado aos morros vizinhos à atual Praça do Jóquei Clube, a rocinha<sup>12</sup>.

Enquanto enchia os cofres da monarquia e da oligarquia ascendente, os impactos e estragos eram socializados. As plantações desestabilizaram a encosta, e a erosão comprometeu as reservas hídricas desencadeando uma crise no abastecimento de água potável. A autoridade pública determinou a construção de um aqueduto, arcos da Lapa, para transportar a água do Rio Carioca e distribuir nos chafarizes da Carioca e do Paço. Anos mais tarde, com princípios

<sup>11</sup> Grande parte dos lagos e lagoas aterradas, foram transformados em espaços públicos, como o lago da Carioca e os brejos ao redor que originaram o Lago do Machado.

<sup>12</sup> Depois seguiu ao Maciço da Carioca, Mata Porcos, Cascatinha da Tijuca, Maciço da Pedra Branca, Inhaúma e Mendanha. Cruza a Serra do Mar adentrando São João Marcos, Pirai e Resende até Entre Rios (Três Rios) ao norte. A partir de 1840 na direção nordeste a Nova Friburgo, Cantagalo, Itaóca e São Fidelis, e a Leste da baixada em São Gonçalo, Itaboraí, Maricá e Cabo frio.



de responsabilidade socioambiental, decidiu recobrir o maciço da Tijuca e na reflorestação – efetuada por pessoas escravizadas e assalariadas – replantou mudas da Mata Atlântica.

Segundo Drumond (1997), em 1861 D. Pedro II nomeia o Major Gomes Archer administrador da Floresta da Tijuca, que comanda o plantio de mudas trazidas das Paineiras. Essa reapropriação a partir da “des-refuncionalização” territorial foi uma das mais bem-sucedidas e reconhecidas experiências de recuperação ambiental no Rio de Janeiro. O trabalho pioneiro, continuado de 1875 a 1888 pelo Barão D’Escragnolle na proteção dos mananciais, conserva e reconstrói as matas do Corcovado, Silvestre e Paineiras (RODRIGUES, 2017, p. 105-106).

Os capitais acumulados determinam a construção dos Fortes da Conceição, Ilha das Cobras, Arsenal da Marinha e de Guerra. No final do XVIII, a cidade conta 50 mil habitantes, a maior parte africanos escravizados, contudo, o contorno da cidade, quase não sofre alterações.

### **Recobrir, encobrir**

Guerras explodem no Velho Mundo e a família Real busca refúgio na cidade portuária onde desembarca uma nova condição humana. Na mudança, em 1808, traz um novo plano político, social, estético e estratégico. Sobre o Rio de Janeiro, elevado à Sede da Monarquia, planta sementes que germinarão, em 1822, na “interiorização da metrópole” (DIAS, 1972).

O Estado português nos trópicos rompe o pacto colonial e abre os portos às nações amigas produzindo movimentações, jamais antes vistas por essas terras. À cidade chegam padrões e mais pessoas, implicando num salto quantitativo a acrescentar levedura aos negócios e desdobramentos à expansão urbana<sup>13</sup>.

148

Apesar de novas ideias aportarem, a ignorada devastação prossegue e segundo Lamarão (1991, p. 39), “pelo decreto de 21 de janeiro de 1809, o Príncipe Regente, já afora terrenos da Praia da Gamboa e Saco do Alferes para trapiches, manifestava-se a favor da construção de cais na Praia do Valongo”. Para retirar do Paço Imperial o “indesejado” desembarque de pessoas desumanizadas, que chegavam débeis, sem condições morais e sanitárias, em 1811 é construído o Cais do Valongo.

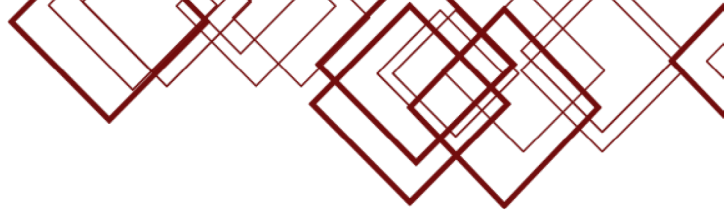
D. João VI, instalado na Quinta, também ordena a finalização do aterro na Lagoa da Sentinela e abertura de um caminho entre o Palácio e Paço. Para tanto, 3 km<sup>2</sup> de manguezais, no Estuário de São Diogo até a Ponte dos Marinheiros, vira o Caminho do Aterrado. Como o Príncipe isentava de impostos as construções ao longo da via, em 1850 cerca de 2 mil imóveis enchiam o aterrado, a Cidade Nova. A determinação de acabar os alagados, em 1835, reduz São Diogo a um canal estreito a drenar águas pluviais e riachos.

Em 1843, para recepcionar a futura esposa de D. Pedro II, Dona Tereza Cristina, um aterro de 60 centímetros de espessura cobre o Cais do Valongo, redescoberto no século XXI, mas, o “novo” atracadouro, “Cais da Imperatriz”, anos depois enterrado por Pereira Passos.

Em 1857, Irineu Evangelista da Silva (Barão de Mauá), fundador da Companhia de Gás e Iluminação no Aterrado (Av. Presidente Vargas), por meio de concessão imperial canaliza parte da formação estuarina e 1.176 metros, coberto de aterro, se resume ao Canal do Manguê.

Companhias imobiliárias e empresas de transporte, com licença para invadir, desflorestar, dessecar e aterrar, constroem os bairros da Tijuca, Andaraí, Engenho Velho e (Flamengo) dá origem ao Catete e, no Caminho da Vila Velha, onde existia uma lagoa, um brejo amplo e o

<sup>13</sup> Aos 50 mil habitantes, estimados em 1808, se incorporaram 15 mil pessoas da comitiva Real, em 1822 a população cresce a 100 mil e chega aos 250 mil em 1870.



navegável Rio Berquó, a Botafogo. A angra do Morro da Viúva ao Pão de Açúcar, entre as praias de Botafogo e Saudade, separadas pelo Morro do Pasmado, seduz ricos comerciantes e representantes diplomáticos ingleses a chama de *Green Lane*.

Botafogo, em 1840, acomoda um cais de pedra e passeio para facilitar a circulação de carruagens. De lá, também saíam barcos a praia do Caju, onde D. João VI e nobres no entorno da Quinta da Boa Vista utilizavam a casa de banhos. Em 1870, o passeio de Botafogo é aproveitado por bondes do Jardim Botânico, criado por D. João em 1808 para aclimatar plantas exóticas, dava, segundo Maurício de Abreu, início a uma nova fase da expansão urbana.

O crescimento físico da cidade segue a direção das “frentes pioneiras urbanas” já esboçadas desde o século XVIII, mas que é agora qualitativamente diferente, já que os usos e classes “nobres” tomam a direção dos bairros servidos por bondes (em especial aqueles da Zona Sul), enquanto que para o subúrbio passam a se deslocar os usos “sujos” e as classes menos privilegiadas (ABREU, 1987, p. 37).

Em resposta, a paisagem da Baía de Guanabara, até então relativamente tranquila, foi enchida de embarcações no transporte de cargas objetivas e subjetivas. Assiste à circulação de toda sorte de mercadorias, de gente, escravizada ou não, e de sujeiras<sup>14</sup>.

A exigência de espaços, pelas estruturas vinculadas a função e ao tráfico, aumenta com a intensificação da atividade portuária/comercial. A solução, novamente, aponta para apropriações entre a Prainha/Praça Mauá e Gamboa, consolidando a Zona Portuária na região.

Os cafezais, que invadiram quintais e chácaras nos morros e colinas da região central, no século XIX passaram a levar “um sopro de destruição”<sup>15</sup> ao Vale do Paraíba. A segunda fase, dirigida pela aristocracia rural e trabalho assalariado, conduz oligarcas cafeeiros à posição privilegiada no cenário político, econômico e social do país. Igualmente, aprofunda diferenças sociais, traceja a urbanização agressiva e modificações contundentes da cena ambiental.

No núcleo central, o crescimento sem planejamento despeja mais lixo diretamente no Saco de São Diogo. Tempos depois, o rebotallo segue aos manguezais do Caju, Ilhas Sapucaia e de Bom Jesus, enquanto os dejetos, carregados pelos “tigres”, eram jogados na Guanabara.

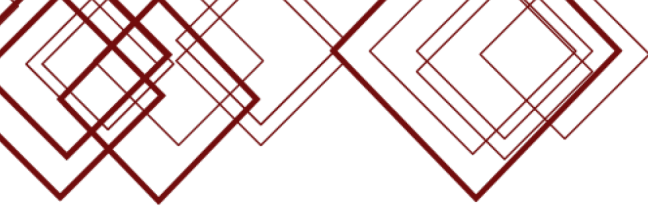
Há tempos, a ignorância condenara inúmeros mangais à violência, quando não à pena de morte. Desconsiderados, os ecossistemas são enchidos, assoreados e “aterrados” por tudo o que é abjeto e a precariedade sanitária só é amainada, por iniciativa de Pedro II e Lei 884 de primeiro de outubro de 1856, com a contratação do serviço da limpeza das casas da Cidade do Rio de Janeiro e esgoto das águas pluviais. Mas o contrato realizado junto a Frederico Russel e Joaquim Pereira Vianna de Lima Junior<sup>16</sup> não é cumprido e prorrogado no decreto n. 2.190 a 12 de junho de 1858 pelo Marquês de Olinda. A empresa, em 1869, efetua aterros para alargar o trecho do litoral, mais tarde conhecido como Praia do Russel, e sepulta a Praia do Catete. Após as empreitadas, apenas alguns ecossistemas atrelados à Baía como as praias de Copacabana, Ipanema, Leblon, Apicum e Maria Angu, estuário de Manguinhos, manguezais no Irajá, Meriti e rios banhados da baixada, continuavam saudáveis.

Apesar da degradação, aniquilação de referências socioambientais, paradoxalmente, a memória, cultura e o ambiente acumulam contribuições das missões científicas e artísticas em visitas ao Brasil. As expedições de Von Martius, Pohl, Ender, Luccock, Spix, Taunay e Debret, entre outros, reconheceram e gravaram os sentidos da Baía de Guanabara. Destarte, seus registros compõem um acervo inestimável onde as ilustrações permitem imaginar um além

<sup>14</sup> Simultaneamente, escoo a produção de café, açúcar, madeiras nobres e outros produtos da terra.

<sup>15</sup> Título do livro do Professor José Augusto Pádua, referência nos estudos sobre a devastação do Vale do Paraíba.

<sup>16</sup> CITY. Notícia sobre os esgotos da cidade do Rio de Janeiro, *Correio da Manhã*, 15/11/1940 *apud* SILVA, J. R. da. Os Esgotos do Rio de Janeiro. n. VI. 2002.



da devastação, revela riquezas substituídas pela concretude da Zona Portuária. Ainda, tendo em vista as condições ambientais entre 1808 e 1870, quando assimila indústrias e a parcela mais pobre da população, até pessoas empilhadas/expostas a serem compradas, vendidas e revendidas, é objeto de reflexão no tempo presente e ponto futuro.

A paisagem humana da América latina, sobretudo do Brasil, é feita por matizes de etnias locais, nativas, cobertas e incorporadas as da África, até a metade do XIX, e demais imigrações, espontâneas e/ou induzidas, a compor tons diversos e plurais. Entre 1884 e 1934, desembarcaram 3.285.718 estrangeiros no Brasil, a maior parte no Sudeste, para superar a crise cafeeira e “branquear” a população. No controle e promoção da civilidade e industrialização, experimentais, capitais políticos e econômicos, nacionais e associados, elegem o Rio de Janeiro seu laboratório. Na mentalidade de “teóricos do branqueamento”, a cidade colonial e seus expressos significados precisavam ser removidos, silenciados e/ou encobertos, para a ordem, progresso, produtividade e acumulação.

Dessa maneira, o Plano de Melhoramentos e Embelezamento, de 1875 a 1902, formula intervenções afinadas ao urbanismo sanitário. A reestruturação, sob direção “científica”, impõe formas e comportamentos para alterar densidade e divisão socioespacial. Por conseguinte, aumenta a amplitude das agressões ambientais no redimensionamento da cidade. As decisões atingem espaços, até então, preservados e transforma as paisagens de Copacabana, Ipanema, Leblon, das bacias do Rio Maracanã, Inhaúma-Faria-Timbó, Acari e Meriti.

A Baía de Guanabara, consumida desde o XVI, num abreviado espaço de tempo sofre desmatamentos, drenagens e aterros ainda mais brutais. A matriz reformadora “renovada” sublinha “crimes” contra a natureza, expõe a classe operária a hibridização ataviada e reproduz a conservação dos seus interesses mais primitivos.

150

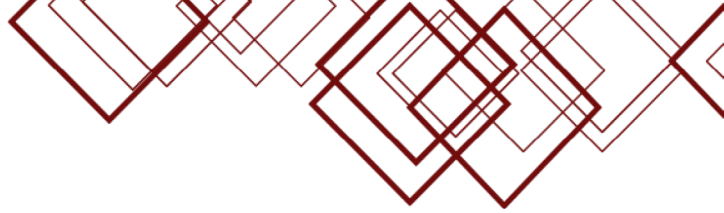
Na empreitada, edificações, colinas, morros são condenados à demolição, e os ecossistemas tributários, ou periféricos, evanesceram ante a magnitude e repetição alargada de antropias. As obras cercam e encaixotam rios e várzeas, eliminam referências e bens assinalados na história, enquanto semeavam problemas inerentes à concentração de contingentes humanos. (RODRIGUES, 2017, p. 111).

A proposta modernizadora, para responder a progressão escalar da cidade de 65 mil habitantes em 1808 e 235.291 em 1870, que salta a 811.443 em 1900 e contabiliza 1 milhão e 400 mil em 1930, assina o primeiro ensaio em escala industrial a substituição de um núcleo primordialmente colonial por um centro capitalista. Para tanto, o dinheiro, amealhado do clímax agrícola exportador ao “início do fim” do tráfico negreiro em 1850, se aproxima da engrenagem estatal e imissões vocacionadas à ideais urbanizadoras.

Sob a ótica do capital, a reordenação adiciona propriedades fractais à estratificação espacial, social e ambiental. Agora os impactos são difusos e a Baía, domada e modificada, tem atributos e atribuições percebidas como fontes de lucro. Dessa maneira, sítios de valor ambiental, histórico, paisagístico e cultural são tragados e convertidos em loteamentos, bairros, rodovias, portos, indústrias para instrumentalizar o fim último do capital. Diversos recursos são empregados na concretização de um mercado consumidor e os investimentos, do Estado atrelado a privados, se dirigem aos lugares com maior expectativa de retorno financeiro, processando retalhamentos de fazendas em chácaras, dessas em estâncias e delas em lotes.

As empresas à frente do “processo urbanizatório” abrem ruas, loteiam espaços e produzem bairros por todas as partes do Rio de Janeiro. Conforme Elizabeth Cardoso (1986), nas primeiras décadas do XX, esse tipo de empresa prolifera e opera espaços pouco ou ainda não





ocupados. Algumas reservas, quase intocadas, como Copacabana, reestruturada pela Empresa de Construções Civis<sup>17</sup>, passam ser os alvos.

De acordo com Nelson Costa (1965), Sacopenapã atual Copacabana<sup>18</sup> exibia extensa e estreita restinga apartada pela Pedra do Inhangá (Lido), dunas e remanescentes de lagunas no atual bairro Peixoto, nas imediações do Cantagalo e Pavão (Sá Ferreira e Bulhões de Carvalho). Ao começarem os trabalhos nos caminhos da igreja (Nossa Sra. de Copacabana) e do Leme (Rua Gustavo Sampaio), são incorporados os primeiros lotes com o mar nos fundos. Depois de abertos os túneis e a Litorânea (Av. Atlântica), com trechos de quase 100 metros de largura, a ocupação intensa completa a paisagem. O furor loteador leva a apropriação, inadequada, de restinga para instalar uma avenida que ao não suportar a primeira ressaca é reconstruída com dinheiro público. Tal artimanha é consagrada, nas sucessivas reformas para consertar os estragos da luta contra o mar, e consolida o modelo na parceria do público com o privado.

O bairro e a região, desde o início do século XIX, eram beneficiados pela municipalidade. Como a Av. Atlântica, construída por Pereira Passos (1902-1906), o Túnel do Leme e a Av. Beira-Mar (Obelisco a Botafogo), com trechos aterrados, para facilitar acessos à Zona Sul. A Sociedade Anônima Empresa da Urca, recebe a concessão para aterrar parte da Baía, entre o Forte São João e a Enseada de Botafogo, e lotear. Essa reificação elimina a Praia da Saudade, empobrece a beleza cênica e avilta o valioso conjunto emparedado pelos morros da Babilônia, Cara de Cão e Pão de Açúcar, que acolheu o embrião da cidade, a Vila Velha.

A partir de 1879, Francisco Eugênio de Azevedo a frente do “consórcio” formado pela Companhia Ferroviária Carril Vila Guarani, Banco Industrial e Mercantil e Empresa de Melhoramentos do Brasil, aterra manguezais no Saco de São Diogo e Praia Formosa (Rodoviária Novo Rio), com o desmonte do Morro do Senado (Praça da Cruz Vermelha).

Os manguezais dos estuários de Acari ao Meriti, para conectar São Francisco Xavier a Meriti (Duque de Caxias), cortando Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Brás de Pina, Cordovil, Parada de Lucas e Vigário Geral seriam aterrados a partir de 1897 para constituir a *The Leopoldina Railway Company Limited*.

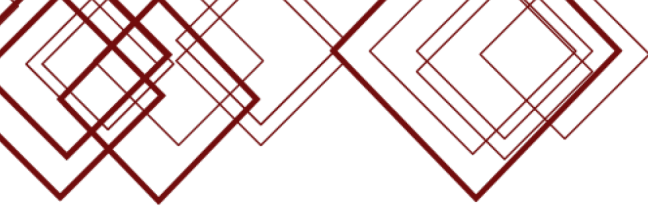
Anos mais tarde, uma aprazível localidade rural seria loteada em 1912 pela Cia. Brasileira de Imóveis e Construções dando origem ao bairro do Grajaú. Por sua vez, o grupo francês dirigido pela Caisse e financiado pela Crédit Foncier, tendo como acionistas engenheiros, deputados, industriais e proprietários de terra, emprega esforços em vários empreendimentos, loteiam a Muda, Tijuca, Andaraí, parte de Ipanema e Méier. Na década de 1930, segue a Zona Oeste, Bangu, Padre Miguel, Vila Valqueire e Realengo. Enquanto, a T. Sá Companhia Ltda., de negociantes de café e Banco Português do Brasil, loteia a Vila América.

Na esteira do progresso, e alvorada do século XX, surgem grandes projetos no objetivo de tonificar a cidade benigna aos negócios. Sob o comando de Pereira Passos (1902-1906), nomeado pelo Presidente Rodrigues Alves (oligarca cafeeiro) e intimamente ligado aos mesmos grupos empresariais, o grande canteiro de obras é mantido. Passos reformula o Plano proposto em 1875 pela Comissão de Melhoramentos, com aplicação das lições de Haussmann, e um conjunto de intervenções urbanas e sanitárias encobre significativamente o Rio de Janeiro. A obstinação em reconfigurar, estrutura e fisionomia, também passa a encobrir histórias, o populacho e os ecossistemas.

Dentre as realizações, no período denominado “bota-abaixo”, sobrevêm a abertura e alargamento de ruas e avenidas como do Sacramento (Av. Passos), Beira Mar, Atlântica,

<sup>17</sup> Criada por Alexandre Wagner, seus genros Otto Simon e Theodoro Duvivier, a Sra. Paula Freitas e Torquato Tapajós.

<sup>18</sup> Respectivamente, “o caminho de socós”, na língua tupi e “mirante do azul”, na língua Inca Quíchua.



Passos, Mem de Sá e Rodrigues Alves; a canalização de rios na Zona Sul e Tijuca; abertura do Túnel do Leme (Cia Jardim Botânico); embelezamento do Passeio Público e das praças XV de Novembro, Tiradentes, São Salvador e Largo da Lapa; inauguração do Palácio São Luiz (Monroe); e o início da construção do Teatro Municipal. O Governo Federal, por sua vez, se encarrega das obras no Porto do Rio de Janeiro e construção das Avenidas, Central e Francisco Bicalho (PASSOS, 1944).

No Porto do Rio de Janeiro, para navios de grande calado, é construído um cais com 3,5 mil metros sobre aterros da Prainha, Valongo, Sacos da Gamboa, Alferes e Praia Formosa. Sobre a remanescente do São Diogo, a ampliação da saída do Canal do Mangue e a construção, até a ponta do Caju, de um cais com 2 mil metros seriam objetos de concessão posterior.

Em 1901, o governo determina a criação da Docas do Rio de Janeiro que, sustida de 8,5 milhões de libras, contrata a *C. H. Walker Company* para, entre 1903 e 1904, construir os primeiros 600 metros de cais entre a embocadura do Mangue e Gamboa. Para o da Gamboa, entregue em 1906, utiliza no aterro material dragado da Baía, do desmonte dos Morros do Senado (final) e do Castelo, assim extingue as Ilhas do Melão e das Moças. O procedimento, realizado por operários acomodados em caixas pressurizadas, subtrai material da Ponta de Areia e produz 2.500 metros de Cais até a Prainha. O aterro, finalizado em 1910, produz 175 mil m<sup>2</sup> de superfície, suficiente para instalar 18 armazéns internos, 96 externos, 90 guindastes elétricos e abrir a Av. Rodrigues Alves.

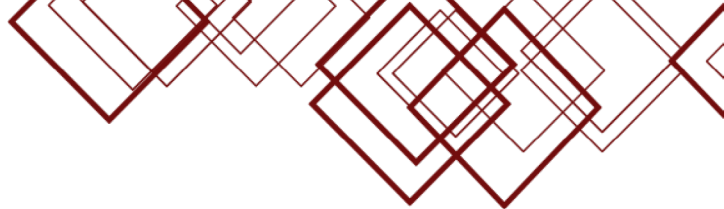
Ao recobrir centenas de metros do espelho d'água, o aterro elimina a linha costeira da Prainha, Saúde, Gamboa e desenha o traçado da Rua Sacadura Cabral.

Aberturas, prolongamentos, alargamentos e embelezamentos voltam a reivindicar as áreas centrais, muitas ocupadas por cortiços. Essas moradias, da população mais modesta, são consideradas, junto a charcos e manguezais, ameaças à ordem, à segurança, à moralidade e à saúde pública nas campanhas de combate a epidemias (peste bubônica, febre amarela e varíola) conduzidas por Oswaldo Cruz. Assim, mais de 2 mil habitações classificadas insalubres são destruídas e milhares de pessoas desabrigadas, resta seguir aos rincões e/ou viver no improvisado e mais precariedade.

De 1904 a 1906, Passos remodela o Canal do Mangue e elimina o espelho d'água em São Cristóvão, ponto final do Porto. Sobre os cascalhos planta uma avenida (Francisco Bicalho), dividida por vala e inicia a canalização dos rios Comprido, Maracanã e Trapicheiros. Por fim, o outrora extenso, belo, produtivo e agora histórico ecossistema de manguezais, lagunas, brejos e canais meândricos com 5 km<sup>2</sup> de superfície, o Saco de São Diogo e a Praia Formosa se resumem a um canal progressivamente apodrecido. Na sequência, em 1907, iniciam-se as obras de extensão do Canal do Mangue ao Caju, a construção do Cais de São Cristóvão com 2 mil metros e esses aterros, de 1924 a 1932, são emoldurados pela Av. Rio de Janeiro.

Para acabar o sistema portuário, entre 1949 e 1952, o Píer da Praça Mauá de 33.200 m<sup>2</sup> projeta alicerces de 400x82 metros. Em 1962, o Cais do Caju, ou dos Minérios, seria esticado à Ponta do Caju, e anos depois esses aterros aproveitados na construção da Ponte Rio-Niterói.

A prática e o hábito dos Aterros, eliminaram a Prainha, o Valongo, o Valonguinho, os Sacos do Alferes e da Gamboa, a Praia Formosa, as Ilhas dos Melões, das Moças, do Ferrereiro, o Aljube e a estação de barcas na Prainha. Arrasaram o Morro do Senado, o do Castelo começou a sê-lo, e os antigos bairros portuários simplesmente perderam a condição litorânea. Ao longo do espaço criado, as margens da Baía, armazéns, plantas logísticas, a Avenida Rodrigues Alves e São Cristóvão, bairro histórico, que destronado foi transformado em polo industrial.



A entusiasmada reestruturação portuária, vocação singular conferida à Baía de Guanabara, desde as primeiras datas, furtou da experiência sensorial um extenso, complexo e produtivo trecho de litoral com mais de 5 km, encoberto pelo cais reto, cinzento e estéril.

Do Calabouço a Copacabana, aterros e canalizações mutilaram mais de 10 Km de litoral. A excisão mais expressiva se dera por conta da avenida Beira-Mar, com 5 km de comprimento e 35 metros de largura, fixada a um cais que eliminou as praias do Obelisco ao Morro da Viúva.

Com a Avenida Atlântica, construída em cima do estirâncio, a Empresa de Construções Civis consolida o retalhamento e vende uma restinga. A faixa de praia, coberta de pitangueiras, bromélias, cactos, cede espaço a estrada junto ao litoral e, a escolha “equivocada” dos reformadores da cidade, resulta na destruição sistemática da via e reconstruções às custas do erário. E, para sanar esse problema, aumentando a faixa de praia, a brilhante solução foi transpor areias de Botafogo. Porém, o nível de energia do mar desloca a areia do atual Posto Seis ao Leme e acréscimos são habituais. A experiência, desastrosa, serve na ocupação de Ipanema e a Avenida Vieira Souto, construída mais afastada da água, conserva dunas e vegetação praiana.

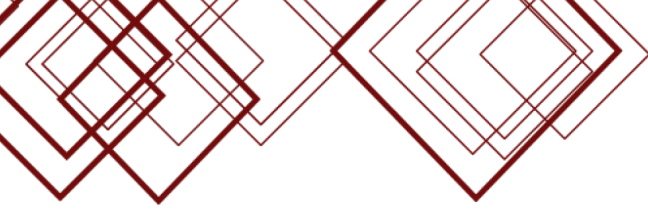
Assim, todo o litoral é designado a adulterações, é esterilizado com a dilaceração de paisagens, soterramentos e artificializações. Por exemplo, ainda, na administração Pereira Passos, a canalização do Rio Berquó (Botafogo) e, principalmente, do Rio Carioca escondido por baixo do asfalto, das ruas Paissandu e Barão do Flamengo, a história e a histórica fonte d’água responsável pelo gentílico de quem nasce na cidade do Rio de Janeiro.

A partir de 1920, o Morro do Castelo, do Descanso, que teve parte da encosta derrubada para construção da Av. Central (1904), é extinto em virtude da Exposição do Centenário da Independência (1922). O material do desmonte, despejado sobre a Baía, ajudou a enterrar trechos do Calabouço, da Praia de Santa Luzia e a construir um cais de proteção do aterro, mas uma intensa ressaca derrubou o parapeito e a água invadiu a cidade. Conforme Silveira (1965), áreas distantes como as Ruas Senador Vergueiro, do Catete entre outras, coincidentemente antes aterradas, foram atingidas. Afinal, os promontórios na escarpa da Glória e Calabouço, ironicamente dizimados por aterros, arrefeciam os impactos do mar e as estruturas artificiais não foram capazes de fazê-lo. No objetivo de resolver o problema, a face externa recebeu enrocamento com material do arrasamento do Morro de Santo Antônio.

Na continuação, a Empresa de Construções Civis, tendo como acionista o prefeito Carlos Sampaio, aterrou 600 mil m<sup>2</sup> da Lagoa Rodrigo de Freitas e a “saneou”. Depois de eliminar seus manguezais e ecossistemas, construiu um cais, dois canais e uma avenida, a Epitácio Pessoa, valorizando o lugar loteado e vendido à classe abastada (CARDOSO, 1986). Outra entidade, com função de zelar pelo bem público, a Marinha do Brasil, ocupou duas ex-ilhas na área central da cidade. Desfigurou, arrasou e incorporou com aterros as ilhas das Flores, Mocanguê Grande e Pequeno e das Cobras, anteriormente da Madeira, anexou a Ilha Fiscal, antiga Ilha dos Ratos, e as conectou ao continente.

Nos anos 30 do século XX, todo o litoral, da Ponta do Caju ao Leblon, estava modificado, quase todas praias das Enseadas da Glória a Botafogo foram perdidas ou substituídas por linhas retas e as Ilhas transformadas em qualquer coisa diferente de ilha.

O recurso técnico, incorporado à mentalidade, poupava apenas lugares distanciados dos interesses capitais. E um dos maiores ambientes estuarinos da Guanabara (12 km<sup>2</sup>), Inhaúma ou Manguinhos, até a década de 1920, manteve manguezais, canais meândricos de marés, praias e ilhas, visitadas por guarás, colhereiros, biguás, irerês e demais espécimes. A integridade do ecossistema e elevado padrão biótico, garantia a abundância de camarões, sardinhas, corvinas, xaréus e outros peixes.



Segundo Frederico Villar (1945), desde os fins do século XIX, os imigrantes portugueses e espanhóis intensificaram a atividade pesqueira na Baía. Ali, a 17 de novembro de 1920, constituíram a primeira Colônia de Pesca do Brasil, a Z-1 atual Z-10, junto à bacia do Rio Jequiá (Ilha do Governador), congregando pescadores do Caju, Ilha do Governador e Niterói. Mesmo assim, o estuário oportunamente era abatido por aterros e, a partir do século XX, teve a decomposição abreviada em maior parte, num intervalo de 30 anos, impostos pelas ideias de mobilidade. Em 1916, o prefeito Rivadávia Corrêa aprova a extensão de 15.500 metros de caminho “seco”, da Rua da Alegria até as margens do Rio Meriti. Pelo decreto, publicado no diário oficial em 1921, é autorizada a concessão e execução dos serviços à Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense que, com material retirado do Morro do Pedregulho e do Gambier, aterra 1 milhão 800 mil m<sup>2</sup> e recobre 2 km<sup>2</sup> do manguezal que, em 1946, suporta uma Avenida chamada Brasil.

No plano interno e externo, crises e conflitos eclodem junto a propostas de renovação política, social, econômica e produtiva. No Brasil, surge um Estado, centralizado, pretensamente novo que pensa o crescimento pelo viés urbano-industrial e a integrar regiões com ferrovias, portos, rodovias, intensifica perdas e danos a holocenose da Baía de Guanabara.

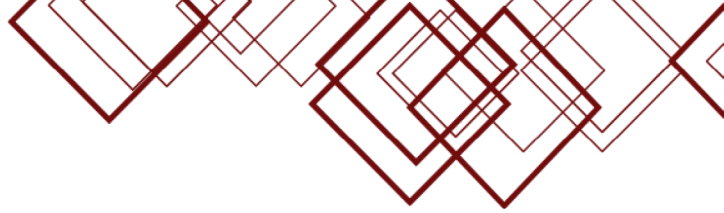
Em 1932, para a construção do Cais de São Cristóvão são apropriados 2 mil metros do Canal do Mangue ao Caju tragando 180 mil m<sup>2</sup> da Baía. Posteriormente, em 1934, um enrocamento na área central, Ponta do Calabouço, útil ao atraque de Hidroaviões, assimiladas ideias de Alfred Agache, é aproveitado na construção do Aeroporto Santos Dumond. Com pedras e areias, cerca de 2 milhões e 700 mil m<sup>3</sup>, da Ponta da Armação, Morro do Castelo e dragadas da Enseada de Botafogo e Praia Grande a ilha de Serigipe (Villegaignon) é agregada ao continente.

O cercamento do acidente natural, por uma muralha, impacta circulação, sedimentação e produtividade biológica, mas em compensação amplia a superfície para 370.000 m<sup>2</sup>. No aterro, cedido pela Prefeitura do Distrito Federal ao Ministério da Viação e Obras Públicas em 1935, uma pista de 400 m serviu ao tráfego de aeronaves de pequeno porte (RODRIGUES, 2017, p. 135).

Na Enseada de Inhaúma, de 13 km<sup>2</sup>, que já havia arrogado prejuízos na instalação do Aeródromo de Manguinhos, são soterradas 5 km<sup>2</sup> da Praia do Apicum, na enseada do Cantagalo, que abraçava as Ilhas do Raimundo, Cambembe, Santa Rosa, Comprida e do Anel para construir o Galeão. Mais tarde, aterros adicionais ampliaram 32 km<sup>2</sup> ao tamanho da Ilha do Governador e sustenta o Aeroporto Tom Jobim.

A tempo, o arquipélago composto pelas ilhas Baiacu, Bom Jesus, Cabras, Catalão, Fundão, Pindaí do Ferreira, Pindaí do França, Sapucaia e Pinheiro, teria o futuro traçado por deliberações do Ministério da Educação e Saúde criado em 1930. A frente da pasta, de 1934 a 1945, Gustavo Capanema promove debates sobre a construção da Cidade Universitária e, entre 1945 e 1952, as ilhas supracitadas, exceto do Pinheiro, começam a ser arrasadas e unidas. As colinas e relevos cobertos de vegetação nativa, assim como 3 km<sup>2</sup> de área entrecortada por águas, passam por desmontes e aterros que deram origem aos 5,9 km<sup>2</sup> da Ilha do Fundão/UFRJ.

No mesmo 1945, a equipe de tecnocratas e “sanitaristas”, de Carlos Lacerda, formula um projeto de cais de saneamento para erradicar os manguezais remanescentes e as favelas, entre Caju e Rio Meriti, nas margens da Baía e da Av. Brasil. A operação, auxiliar às realizadas pela Marinha e Cruzada São Sebastião, destrói as Praias de Maria Angu, Ramos e mais 2 km<sup>2</sup> de superfície. Os extensos aterros, retificam a orla para construir a avenida e o cais de saneamento, substitui manguezais, praias, sacos e pontas até o Rio Irajá. O mar, que atingia o Morro da Penha, é recuado milhares de metros, e a Praia de Maria Angu passa ser reminiscência. A Ilha



do Governador, antiga Paranapuã, em 1949 é ligada ao continente por aterros para instalar o Estaleiro EMAQ, no Saco de Santa Rosa, e depósitos de combustível nas Pontas da Cousa Má, da Ribeira, nas Ilhas D'Água e Seca.

A Baía de Guanabara, no Caju, tradicionalmente orientada a atividades navais e portuárias, também vem a ser utilizada pela política desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek. Com base no Plano de Metas, JK endossa a instalação de grandes poluidoras como a Refinaria Duque de Caxias (REDUC), Bayer, Ciba-Geiger e a Ishikawajima.

Este último, estaleiro constituído entre 1960 e 1961, controlado pelo capital japonês até os anos 1990, é assentado em 600 mil m<sup>2</sup> no aterro da Ilha dos Ferreiros. Com o aproveitamento das técnicas, práticas, hábitos e 100 mil m<sup>2</sup> de aterros, prejudiciais a circulação e sedimentação da Baía, o modelo é conservado pelos generais que tomam o país em 1964.

Na década de 1970, no período entre 1976 e 1981, o Serviço do Patrimônio da União e a Capitania dos Portos autorizariam diversos aterros na Enseada de Inhaúma: 1.400.000 m<sup>2</sup> para parte inicial do Projeto-Rio; 48.196 m<sup>2</sup> para o Estaleiro Ishibrás (Ishikawajima); 163.000 m<sup>2</sup>, entre o mar e o Aeroporto de Manguinhos, para a Cia. Metropolitana; 6.000 m<sup>2</sup> para o Estaleiro MacLaren; 41.500 m<sup>2</sup> para o Estaleiro Caneco, além de 561.820 m<sup>2</sup> para o Aeroporto do Rio de Janeiro; e 20.477 m<sup>2</sup> para a Shell do Brasil, na Ilha do Governador, que se somaria aos aproximadamente 7 km<sup>2</sup> já aterrados na ilha, em sua maior parte para o aeroporto (AMADOR, 2013, p. 188).

Durante a administração do militar Dulcídio Cardoso (1952-1954)<sup>19</sup> se instaura o desmonte do Morro de Santo Antônio e um aterro de 2 km<sup>2</sup> do Aeroporto Santos Dumont ao Morro da Viúva, depois à Praia de Botafogo, que afasta a Avenida Beira-Mar das margens da Baía de Guanabara. Nessa sobreposição, Alim Pedro (1954-1955), seguindo a tradição de imensos aterros para celebrar grandes eventos, realiza o Congresso Eucarístico Internacional.

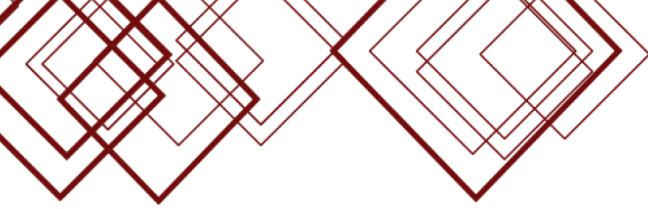
Logo depois, o diretor do Departamento de Urbanismo Affonso Eduardo Reidy, ex-aluno de Agache, aproveitou o aterrado para construir pistas, um novo Cais, uma praia de 30 a 50 m de largura para proteção, uma enseada e a Marina da Glória à frente de onde fora a Praia do Russel. No contorno das faixas de rolamento, por iniciativa de Carlota de Macedo Soares, Roberto Burle Marx projeta um grande parque e jardins destinados a atividades esportivas e recreativas. Em 1958, recebe o Museu de Arte Moderna, em 1960 o Monumento aos Mortos da Segunda Guerra Mundial. A partir de 1961, o chão criado que compila a proposta de urbanização, de Reidy, acolhe o museu Carmem Miranda, o Pavilhão Japonês, o Monumento a Estácio de Sá e o Memorial Getúlio Vargas. E assim, “com o Aterro do Flamengo estava consumado um processo que eliminou da geografia da Guanabara as antigas praias do Boqueirão, do Catete, da Glória, do Flamengo, do Botafogo e da Saudade” (AMADOR, 2013, p. 179).

Na década de 1970 o complexo no Flamengo, criado pelo hábito de imputar impactos ambientais e prejuízos financeiros a serviço da especulação, é batizado pela militarização de Brigadeiro Eduardo Gomes, mas a população ignora o nome oficial e reconhece simplesmente como Aterro.

## Considerações finais

Por uma série de fatores, fortuitos e/ou propositais, do acesso a informações e dados até apagamento e conseqüente inexistência de uma memória, talvez o professor Elmo Amador (1992, p. 213) tenha exagerado ao afirmar, “Nenhuma outra cidade no mundo se igualaria ao

<sup>19</sup> Esse prefeito proibiu as remoções de favelas sem que antes houvesse uma alternativa para abrigar as famílias.



Rio de Janeiro, nas alterações ambientais produzidas, na destruição de tantos e diversificados ecossistemas e na liquidação dos valores culturais, históricos e paisagísticos”. Porém, como visto, se as compreensões reais e imaginárias da cidade do Rio de Janeiro adotaram formas contraditórias tão logo o pórtico natural, a Baía de Guanabara, ser avistado, a leitura é no mínimo verossímil.

Igualmente, tão difícil quanto imaginar as paisagens antes da destruição e, mesmo assim ou por isso, a cidade do Rio de Janeiro no dia 1º de julho de 2012 se tornar a primeira do mundo a receber o título da UNESCO de Patrimônio Mundial como Paisagem Cultural.

Porém, é fácil observar as persistentes ações antrópicas, em decorrência do extrativismo e introdução da “natureza como processo de produção” (DELEUZE; GUATTARI, 2010, p. 14) substantivarem prejuízos.

Por isso, a medieval extração de madeira, depois de séculos primitiva, não só principia as agressões, não apenas dá início às alterações na forma, mas alimenta dinâmicas de esvaziamento que ampliadas, com a drástica redução da cobertura original, oferecem vias a rapinagem de mais recursos e conteúdo.

Ainda, permite compreensões oportunistas, de caráter objetivo com o uso de força e por intermédio de subjetividades, se disseminarem como monoculturas simplificadas, homogêneas, na extinção da biodiversidade com poder de demover peculiaridades na forja de uma mentalidade, infelizmente, conservada extrativista, agrária, arcaica e de precarização. Por vezes, convenientemente permeada de simulacros/espasmos progressistas e supostamente científicos, até acostar-se à mutilação e arrasamento das matrizes e matizes originais, das características ecológicas e geomorfológicas, como imprescindíveis fossem. Ao desprezarem, no plural, conhecimentos e a prevenção de limites, difíceis de mensurar no passado, desmatamentos, aterros e outros enganos persistem no tempo presente, sem razão de ser, e produzem sacrifícios diminuindo tragicamente a capacidade de suporte e resiliência ambiental.

Por mais que o séculos avancem, passe o tempo, as cicatrizes deixadas nas “veias abertas” e encobertas por essa forma de dominação, a luz de Weber e/ou Marx por exemplo, parecem sempre assinarem as construções, os sentidos e as compreensões.

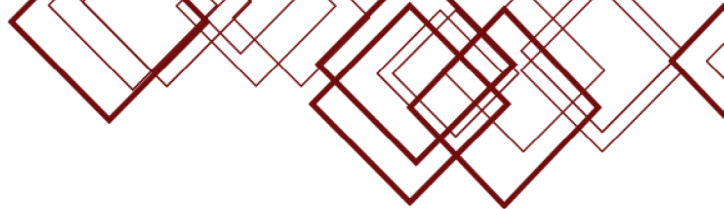
Por fim, não é exagero dizer que em menos de cinco séculos os ecossistemas da Baía de Guanabara, processualmente, foram dizimados pelas respostas as perguntas coloniais, imperiais e republicanas para produzir um Rio de, nos, sobre, Aterros.

## Referências

ABREU, M. de A. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. 4. ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO/Zahar, 1987.

AMADOR, E. S. *Baía de Guanabara: ocupação histórica e avaliação ambiental*. Rio de Janeiro: Interciência, 2013. 516 p.

CARDOSO, E. D. *O capital imobiliário e a expansão da malha urbana do Rio de Janeiro: Copacabana e Grajaú*. Dissertação (mestrado de Geografia) – Instituto de Geociências da Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, 1986.



COELHO, V. *Baía de Guanabara: uma história de agressão ambiental*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

COSTA, N. O Rio de Janeiro através dos séculos: a história da cidade em seu IV centenário. Rio de Janeiro: Edições Cruzeiro, 1965.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. *O anti-édipo: capitalismo e esquizofrenia*. São Paulo. Editora 34, 2010.

DIAS, M. O. L. S. A interiorização da metrópole. *In: MOTA, C. G. 1822: Dimensões*. São Paulo: Perspectiva, 1972.

ELIAS, N. *O processo civilizador: uma história dos costumes*. v. 1. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993 [1939].

LAMARÃO, S. T. de N. *Dos trapiches ao porto*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca. Prefeitura do Rio de Janeiro, 1991.

LAVRADIO, L. M. Relatório. *Revista Inst. Histórica Geográfica Brasileira*. Rio de Janeiro, n. 76, parte 1, p. 269, 1913.

PASSOS, E. Melhoramentos do Rio de Janeiro. *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 73, maio/jun. 1944.

PIZARRO, M. *Memórias históricas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Typografia de Silva Porto, 1822.

RODRIGUES, S. C. A. *Baía de Sepetiba: um enclosure no século XXI – análise histórica de um processo de alteração ambiental*. 245f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2017.

SIMMEL, G. *Questões fundamentais da sociologia: indivíduo e sociedade*. Rio de Janeiro: Zahar, 2006. p. 118.

VILLAR, F. *A missão do cruzador José Bonifácio: os pescadores na defesa nacional. A Nacionalização da Pesca e Organização de seus serviços (1919-1923)*. Subsídios para a História Militar do Brasil. Rio de Janeiro, Gráfica Laemmert, 1945.