

## **REMOÇÕES NO RIO DE JANEIRO DO SÉCULO XIX E O PROCESSO DE SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL**

Patrícia da Silva Oliveira  
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
poliveirageo@gmail.com

**RESUMO:** O presente artigo apresenta a demolição dos três principais morros da cidade do Rio de Janeiro. Castelo, Senado e Santo Antônio tiveram importância no início da habitação carioca. Todos concentraram uma população que dependia da proximidade do Centro para o trabalhar e causaram forte impacto na transformação urbana da cidade num período em que o Rio de Janeiro buscava se modernizar. Através de suas demolições levou a ocupação de novas áreas da cidade, os subúrbios, e propiciaram parcerias entre o setor estatal e privado na transformação do solo urbano carioca, prática recente até os dias de hoje.

**Palavras-chave:** Reformas urbanas, segregação socioespacial, Rio de Janeiro.

GT –8: Geografia Histórica Urbana

## 1 INTRODUÇÃO

A intenção do presente artigo é tentar associar o processo de modernização e higienismo pelo qual a cidade passou aos fluxos populacionais que promoveram sua ocupação do Centro ao Subúrbio. Através de uma retomada histórica dos projetos de intervenção urbana que ocorrem na cidade do Rio de Janeiro e se aprofundam durante a administração do Prefeito Pereira Passos.

Outro ponto importante é como o processo de remodelamento urbano atua como segregador na cidade. Ao diferenciar espaços, dotando-os de diferentes valores e excluindo os que não podem arcar com esses custos. Assim a cidade do Rio vem desde o século XIX passando com cada vez mais força pelo processo de diferenciação socioespacial reforçando desigualdades ao invés de integrar.

Ao fazer essa análise percebe-se que as reformas urbanas têm sido um processo contínuo, com ciclos de maior ou menor intensidade e normalmente estão associadas a imagem do Rio de Janeiro no exterior. Muitas dessas reformas contaram com investimentos privados, como é perceptível atualmente. Essas reformas também favorecem mais diretamente grupos de elite, investidores e políticos enquanto a população economicamente mais frágil fica vulnerável no processo.

Assim é feito o resgate histórico que opta por trabalhar o período da Reforma Passos, as remoções dos morros do Castelo e Santo Antônio. A intenção não é apenas retratar as remoções tão presentes na história do Rio de Janeiro, mas associá-las a ocupação do subúrbio.

### **I Reforma Passos**

Com a chegada da corte portuguesa o Rio de Janeiro se tornou capital do Império e ganhou importância portuária ao se tornar a cidade que ligava a colônia a Europa e assim possibilita trocas comerciais. O declínio das lavouras de açúcar e algodão ao perder seu potencial comercial graças a concorrência com o açúcar das Antilhas e o algodão norte-americano, a exaustão dos solos somado ao início da exploração de metais na região sudeste favoreceu o deslocamento econômico do nordeste para o Centro-sul brasileiro.<sup>1</sup> O café teve um crescimento notável da sua produção e se tornou o principal item na pauta da agro exportação concentrando seu cultivo na região do Vale do Paraíba. Consequentemente o Rio ganhou importância pois o porto da cidade se tornou o ponto de escoamento do produto para o restante do mundo. A relevância portuária que a cidade ganhou

---

<sup>1</sup> Lia de Aquino. *Habitações Populares*. 2.ed. Rio de Janeiro: Coleção Biblioteca Carioca, 1995 p.117.

acabou elevando-a comercial e financeiramente<sup>2</sup>, observou-se também o desenvolvimento de uma pequena manufatura concentrada no Centro e voltada para os bens de consumo. O crescimento de alguns bairros do Rio de Janeiro pode-se dizer foi impulsionado pela industrialização que ganhou força no país com a república e a consequente transformação da cidade em capital.

Essa indústria começou a se expandir em uma conjuntura econômica propícia que contava com baixas taxas cambiais. A cidade que já vinha apresentando aumento além das freguesias centrais passou a ser ocupada por fábricas em áreas mais afastadas que não contavam com tanta infraestrutura. Estas funcionaram como ponto de atração para trabalhadores, muitos deles, imigrantes de dentro ou de fora do país e resultantes da abolição da escravatura que à primeira vista seriam direcionados para o trabalho na agricultura.

As classes trabalhadoras em sua maioria viviam em habitações de uso coletivo, como cortiços, estalagens, casas de cômodo, vilas e favelas. Com a intervenção política no início do século XX houve a redução na oferta desses habitats. Ou seja, o próprio deslocamento de seus habitantes causou um aumento da área habitada pelo fato de anteriormente eles viverem concentrados em residências de poucos recursos. Em 1888 só os cortiços concentravam cerca de 46.680 de habitantes. Em 1890 o Rio de Janeiro contava com uma população de 518.292 habitantes, os moradores de cortiço representavam 11,72% da população carioca, número alto mesmo considerando o aumento populacional da cidade.<sup>3</sup>

As primeiras mudanças urbanas promovidas pelo então prefeito Pereira Passos contaram com o apoio quase completo da sociedade, imprensa e mídia da época. Hoje é perceptível um projeto progressista com relação as principais transformações que vinham ocorrendo no Rio de Janeiro e que se vestem de um discurso integracionista e de revitalização da cidade. O Rio de Janeiro cresceu entre as montanhas, o oceano, brejos e áreas alagadas e o seu desenvolvimento ocorreu na localidade entre os morros, que hoje é a Praça XV. Apenas com a chegada da corte portuguesa ao Brasil e a presença de D. João VI no Rio a cidade se expandiu, com a criação da Cidade Nova entre os morros do Catumbi e o canal do mangue. Tal expansão só foi possível pela existência de um sistema de transportes. Em 1840 o ônibus já se popularizava como meio de transporte, ônibus esse que se diferenciava do atual por serem puxados por animais. Na época levavam em torno de 20 pessoas e a cidade presenciou mais uma etapa de expansão urbana. Em

---

<sup>2</sup> Ibidem p.118.

<sup>3</sup>CARVALHO, Lia de Aquino. *Habitações Populares*. 2.ed. Rio de Janeiro: Coleção Biblioteca Carioca, 1995 p. 140.

1842 houve o aumento de linhas rodoviárias impulsionado pela expansão da cidade para o Andaraí Pequeno, Caju e Pedregulho. Já no início de sua urbanização vemos uma forte ligação entre o crescimento da cidade e a expansão dos transportes<sup>4</sup>.

Em finais da década de 1860 o ônibus não era suficiente para ampliação populacional do Rio de Janeiro. Deu-se início então a era do bonde, que já era utilizado na América do Norte e Europa. Em 1868<sup>5</sup> inaugura-se então a primeira linha de bonde da companhia norte-americana que ia em direção ao Largo do Machado. Em 1872<sup>6</sup> uma nova linha foi inaugurada fazendo uso da Estrada de Ferro D. Pedro II e objetivando unir os principais pontos da cidade e principalmente transportar café.<sup>7</sup>

Uma série de novas companhias foram criadas desde então, cada uma delas se responsabilizando pelo transporte em determinado bairro. Com o avanço do transporte iniciou-se, por conseguinte a expansão imobiliária. O bairro de Vila Isabel é um exemplo da situação, pois foi projetado a partir de uma nova linha de bondes. O aumento habitacional é, portanto, consequência e não causa de novas linhas bondes. As concessionárias e construtoras são responsáveis por obras de alargamento e calçamento de ruas, construção de pontes e aterro de mangues, assim como a manutenção das vias. O alto custo de tais obras muitas vezes levava companhias à falência, já que não contava com o apoio de órgãos municipais.

É perceptível mais uma vez a influência do sistema de transporte na valorização do solo urbano quando se olha os bairros de Copacabana e Leblon. Com baixo povoamento, sem nenhum estabelecimento comercial e com dificuldades físicas quanto ao solo muito arenoso para implantação de bondes eles passam pelo processo de valorização através da circulação dos bondes. "Como em Vila Isabel, primeiro cuida-se dos transportes para depois se promover a ocupação do bairro através de loteamentos..."<sup>8</sup> A localidade suscitava a expansão do transporte para que assim atraísse investimentos imobiliários e a população crescente da cidade. Vendeu-se então uma imagem europeizada, muito mais salubre e de clima ameno para valorização e atração dos bondes que em 1894 já contavam com a linha Igrejinha e Ipanema.

---

<sup>4</sup> ROCHA, Oswaldo Porto. *A Era das Demolições*. 2.ed. Rio de Janeiro: Coleção Biblioteca Carioca, 1995 p.28.

<sup>5</sup> Ibidem p. 29

<sup>6</sup> Ibidem p. 30

<sup>7</sup> Ibidem p.31

<sup>8</sup> Ibidem p.36.

No entanto, a ocupação efetiva da Zona Sul da cidade só ganha força através da intervenção municipal com a construção da Avenida Atlântica, o que facilita a ligação dos bairros com o Centro do Rio e estimula a especulação imobiliária. Assim como a construção de Avenidas e a expansão e modernização dos bondes, outro meio de transporte ganha espaço na cidade: a ferrovia. Apesar de já contar com o transporte de passageiros desde 1861, o trem era mais utilizado para transporte de café e produtos importados para o porto. A expansão da linha de trem acaba expandindo os limites de ocupação do município criando bairros e dando origem ao subúrbio.

Até 1907 há a expansão das linhas ferroviárias, porém seu principal motivo é a ligação com outros Estados como Minas Gerais e São Paulo pelo interesse no café. Tal fato é perceptível quando comparado o número superior de passageiros que fazem uso de bonde ao invés da ferrovia.

(...) em 1876, a recém-fundada Cia. de Vila Isabel transporta em seus carros 1.617.702 passageiros, apresentando uma média diária de 4.432 pas. /dia. Neste mesmo ano, a Estrada de Ferro D. Pedro II transporta 1.200.708 passageiros com uma média de 3.289 pas./dia, ou seja, apenas uma companhia de bonde transporta bem mais passageiros do que toda a estrada de ferro, incluindo-se os passageiros interurbanos. Vinte anos depois, esta mesma estrada de ferro transportará em vagões 5.257.683 passageiros uma média de 14.404 pas./dia. As quatro principais companhias de carris reunidas transportam, neste mesmo ano, o total de 72900.484 passageiros numa média de 199.727 pas. /dia ou seja, a quantidade de passageiros que viaja de bonde é 13 vezes superior ao dos que viajam de trem.<sup>9</sup>

As remoções na cidade do Rio são iniciadas graças a necessidade de um ambiente mais salubre e arquitetonicamente mais agradável aos moradores. Barata Ribeiro já iniciava o projeto com a remoção do principal cortiço da cidade, o Cabeça de Porco. Tal proposta contava com o aval do clube de engenharia formado pelos principais nomes da engenharia da época. Segundo os engenheiros "(...) as construções, além de seu alto padrão de insalubridade, eram de um péssimo padrão arquitetônico, desprezando as leis mais simples da harmonia e do bom gosto."<sup>10</sup> Percebe-se desde então a valorização estética da cidade e a falta de preocupação com as condições e necessidades de moradia da população mais carente, frente ao interesse de modernização da então capital do país.

<sup>9</sup> Ibidem p.38.

<sup>10</sup> Ibidem p.49.

Outro ponto de atenção é que o interesse em tais obras, tanto de embelezamento quanto de salubridade ficou por conta do Clube de Engenharia e não do poder municipal. O Clube de Engenharia é uma entidade que abrange além de engenheiros e arquitetos, empresários e comerciantes do ramo da construção civil. Assim a gestão municipal fica à mercê dos interesses de uma camada da sociedade carioca.

O Engenheiro Pereira Passos assume a prefeitura do Rio de Janeiro em 1902 após ter acordado uma série de exigências. Inspirado por sua temporada em Paris que à época passava pelo processo de modernização com a reforma Haussman, ele retorna a capital federal adotando dois projetos principais: a política de importação e a remodelação da cidade. O projeto de remodelamento urbano tinha um custo que de acordo com o decreto de 18 de setembro de 2003 abarcava uma série de gastos.

A solução para redução de custos deveria ser feita quanto aos valores pagos de indenização que segundo o Clube de Engenharia não seriam coerentes ao que valiam as residências. Assim, buscou-se a alteração da lei que previa tais pagamentos. Para a construção da Avenida Central, obras de responsabilidade de Paulo de Frontin, no total 641 prédios foram destruídos. Com o avanço da obra e em busca de salvar da demolição a Igreja da Conceição e Boa Morte o engenheiro fez um desvio que esbarrava no Morro do Castelo provocando o arrasamento de parte deste e na demolição de algumas casas presentes na elevação. Este e outros exemplos demonstram o caráter seletivo das desapropriações para grandes obras no Rio de Janeiro.

Dentre os principais objetivos das obras estão a melhor qualidade em termos de saúde para a população com a redução das valas, a melhor comunicação entre bairros que até então eram de alto custo e a valorização imobiliária para os que possuíssem investimentos na nova avenida e desvalorização para quem fosse dono de qualquer estabelecimento/residência em ruas estreitas próximas a obra. O preço dos terrenos encareceu, a construção por pequenos empreendedores foi dificultada e boa parte das áreas demolidas foi leiloada a preços elevados, favorecendo a especulação e a concentração imobiliária. Como resultado de tais obras em quatro anos 20 mil pessoas ficaram desabrigadas e 1681 residências foram demolidas.<sup>11</sup>

Antes da Reforma feita pelo Prefeito Pereira Passos as freguesias do Centro da cidade vinham registrando um forte aumento de suas ocupações. Após 1906, uma das três principais

---

<sup>11</sup> Ibidem p.69.

freguesias continuou registrando crescimento e ele era muito abaixo do que era verificado em anos anteriores.

É preciso deixar claro, no entanto, que não foram todos que optaram pela mudança para áreas suburbanas. A população que se deslocou para tal região era economicamente mais estável e foi atraída pelos transportes que melhoraram a acessibilidade ao Centro e a Zona Sul. Os habitantes de situação econômica mais frágil permaneceram no Centro por não terem condições para o deslocamento de sua residência ao local de trabalho.<sup>12</sup> É perceptível, no entanto que os bairros da Zona Sul e dos subúrbios, seja ele Zona Norte ou Zona Sul sofreu um aumento bem superior quando comparado aos bairros centrais.

Com a destruição de suas residências os desabrigados se mudaram para as habitações já existentes tornando-as ainda mais populosas, muitos foram para cortiços no ainda existente morro do Castelo. A situação é agravada com a proibição de consertos nas residências impedindo-as que ficassem mais habitáveis. Alguns moradores foram para os subúrbios mais distantes encarecendo o custo de vida. A situação piora com o aumento de migrantes que vinham para o Rio que oferecia uma oferta maior de trabalho.

A ocupação das favelas não se remete ao período da reforma urbana do Rio de Janeiro. Registros já demonstravam sua existência em períodos anteriores. Seu crescimento, no entanto, foi graças ao impacto de tais obras que além de destruir residências aumentou o valor das restantes, o que ocasionou na melhor solução a ocupação das encostas próximas ao Centro mantendo a proximidade do trabalho e o menor custo para o trabalhador.

O poder público na época já favorecia alguns aspectos da cidade a outros. Em busca de seu embelezamento que era priorizado também pelo fato do Rio de Janeiro ser a capital federal; as reformas na área do porto, principal área econômica da cidade, com a concentração de capital e em busca de maior salubridade foi preterido o direito do trabalhador a residência para que tais finalidades fossem alcançadas. Com a desculpa de uma cidade mais limpa e bonita, denúncias eram feitas contra moradias que apresentavam uma péssima condição de moradia.

Outro aspecto de interesse para a desconcentração populacional de trabalhadores no Centro era a falta de controle social mantida não só pelo Estado, mas também por seus empregadores

---

<sup>12</sup> Ibidem p.75.

podendo causar problemas para a industrialização em desenvolvimento. Assim um aspecto que deveria ser de responsabilidade estatal, passou para a alçada privada, com a construção de vilas operárias.

Sob a administração industrial passaram a ser construídas residências para abrigar a classe trabalhadora que cada vez mais crescia na cidade. Tais habitações ofereciam uma estrutura bem melhor do que as casas de cômodo e cortiços. No governo Passos também foram construídas 120 residências, no entanto elas eram ainda um número muito reduzido frente a necessidade da cidade. Tal construção não pode esconder também o interesse de controlar o trabalhador frente a crescente expansão industrial. A cidade possui um potencial muito grande para conflitos de ordem social e que era amplificado pela sua morfologia que dificultava a ação do policiamento. Tais vilas agiriam no controle do seu operário, pois a permanência no emprego era condição para uso da residência, ficando o trabalhador a mercê das vontades do patrão, isso resulta em uma convivência pacífica entre classes. A inserção de indústrias na construção de moradia teve também outro impacto, com sua expansão para áreas mais periféricas do Centro houve o impulso para sua ocupação habitacional e a sua valorização que beneficiava os donos dos loteamentos. Mesmo com esses fatores positivos poucas foram as que investiram nesse modelo.

Com o passar do tempo a habitação popular deixou de estar relacionada à forma, ou "no que" o indivíduo mora — vila, cortiço etc — e passou a se relacionar ao local que ocupa, o "onde", seja ele a favela, o subúrbio ou a periferia, sendo estes seus modelos mais atuais.

A permanência das populações em áreas centrais mesmo com as questões sanitárias tão negativas sendo expostas pela administração local, vão além do aumento do custo de vida que permeava a ida para as regiões do Cosme Velho e Botafogo e a até então recente área suburbana servida pela linha de trem D. Pedro II. Era no Centro que o trabalho brotava, na maioria dos casos diariamente, fruto inclusive do aglomerado populacional. Portanto a saída da população além de ser mais custosa acabaria resultando também na dificuldade de aquisição de seus trabalhos temporários.

É importante salientar que esse posicionamento quanto a habitação popular é herança do período colonial. Em 1850 o Governo Imperial ofereceu isenção de impostos para determinadas empresas que construíssem habitações populares ao se concretizar em 1875 com o Decreto 268



que também concedia o direito a desapropriação para construção de casas operárias substituindo os cortiços.<sup>13</sup>

Com a intervenção federal na cidade durante a gestão Carlos Sampaio/Pereira Passos o alargamento de ruas e a construção do novo porto houve não só o fim de estabelecimentos residenciais como também de serviços ligados ao transporte de mercadorias, frutos do arcaico porto. Com as obras e o fortalecimento da burguesia, novos postos de trabalho dentre eles pedreiros e domésticas surgiram, fortalecendo a relação patrão empregado, que até então era fraca.

Os principais beneficiários de tais obras foram os donos de capital principalmente internacional com o oferecimento de empréstimos, além dos fatores externos que se somavam (ou subtraíam) dos custos, tornando tudo muito vantajoso tanto para empresas nacionais quanto internacionais. Além de estimular setores da economia como a construção civil e a valorização de engenheiros e arquitetos. As obras na cidade serviram para ampliar a diferença quanto ao valor do solo na cidade, tornando-o por si só uma mercadoria muito lucrativa dependendo de sua localização. Esse fato se mantém até hoje, sendo uma prática muito comum a especulação imobiliária como fonte de renda.

Foi durante a administração Passos que se notou o fim da relação de classe social ao tipo de residência passando a relacioná-la ao local da residência. Com o grande número de loteamentos no subúrbio, entendido pela localidade mais distante do Centro aí representada pela Zona Oeste e pela baixada fluminense, seu preço ficou muito baixo. A postura dos agentes públicos que não impunham regras de ocupação como as que passaram a vigorar no Centro da cidade também facilitaram a sua ocupação. O deslocamento entre a área central, vista como local de trabalho e o subúrbio também resolveu o problema do controle social graças à distância.

## **II Morro do Castelo**

A cidade do Rio de Janeiro cresce no morro do Castelo e se expande para a planície que era limitada até então pelos morros do Santo Antônio, Castelo, Conceição e São Bento. Com a chegada da família real portuguesa ao Brasil no século XIX a capital conheceu um aumento

---

<sup>13</sup> ABREU, Maurício de Almeida. *Da Habitação ao Habitat: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua Evolução*. Revista Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, n. 2, p 47-58, abril, 1986. p. 7.

relevante de sua população. Só a corte portuguesa contava com 15.000<sup>14</sup> pessoas, número esse que aumentou com a chegada de imigrantes estrangeiros e brasileiros.

Com tal crescimento da cidade, a restrição as residências coletivas e o espalhamento da população por bairros que acabaram se caracterizando pela predominância de uma determinada classe social, os moradores mais pobres deram força a ocupação dos morros, os principais foram os da Providência, Castelo e Santo Antônio.

Durante a governança do presidente Rodrigues Alves, reformas urbanas na capital federal se iniciaram. Sob o comando do engenheiro Francisco Bicalho a modernização do porto que contava com o crescimento do tráfego de carga e descarga precisava ser expandida. Para tal foi necessário o aterro de uma parcela da área, parte do material utilizado foi proveniente da destruição de um pedaço do morro do Castelo que ao contrário do conhecimento geral não teve sua destruição totalmente atribuída ao Prefeito Pereira Passos.

A destruição do morro do Castelo que foi o berço da ocupação do Rio de Janeiro levou a remoção de uma série de residências que se estabeleciam em sua encosta. Além disso, para a construção de uma avenida, o Seminário dos Capuchinhos foi destruído.<sup>15</sup> A destruição do morro deixou muitas pessoas desabrigadas e impossibilitadas de encontrar outras residências tendo em vista os preços altos de aluguéis na cidade. O destino dessa população desabrigada e desempregada eram ou os morros (que ainda estavam de pé), ou o subúrbio carioca mais afastado que possuía pouca ou nenhuma regra de construção e preços mais vantajosos, no entanto um custo de vida caro graças ao valor pago em deslocamento.

Ao tomar posse em 1919 atendendo ao convite do Presidente Epitácio Pessoa o prefeito Sá Freire encontrou a cidade em situação economicamente preocupante. Assim nos primeiros meses de seu mandato ele adotou um regime de contenção de custos e paralisação de obras. Entretanto, dois eventos se aproximavam dificultando a execução dessas medidas. A capital contaria em 1920 com a visita dos reis belgas o que gerava debate com relação a aparência da cidade, além disso o centenário de independência em 1922 também se aproximava.

Sá Freire deixou a Prefeitura do Rio de Janeiro, sendo substituído por Carlos Sampaio este decidido a dar prosseguimento as intervenções urbanas, imediatamente convocou o também

---

<sup>14</sup> KOK, Gloria. *O Rio de Janeiro na Época da Avenida Central*. 1 ed. São Paulo: Bei Comunicação, 2005. p. 11.

<sup>15</sup> Ibidem p. 55.

engenheiro Vieira Souto para consultor técnico da prefeitura. A parceria dos dois que culminou na demolição do morro do Castelo era uma repetição já que ambos haviam participado da demolição do morro do Senado durante a administração Passos. Ao contrário do que ocorreu no morro do Castelo, o morro do Senado era praticamente desabitado, porém sua demolição foi para gerar lucros através de especulação no Centro do Rio.

É importante salientar também que a concessão para remoção do morro do Castelo foi dada para a empresa Melhoramentos que se fundiu futuramente a empresa Rio de Janeiro Harbour and Doucks por terem os mesmos objetivos, a Melhoramentos contava como organizadores os próprios Carlos Sampaio, Vieira Souto e Paulo de Frontin. A partir da Melhoramentos fundou-se a Empresa de Arrasamento do Morro do Castelo em 1890, só para cuidar dos aspectos da demolição<sup>16</sup>. A prática de ceder concessões se tornou comum, quando o Estado buscava formas de tirar do papel projetos aos quais achava viável para melhoria da cidade.

Verifica-se então a mistura de interesse público e privado com a interferência deste último para viabilização de obras, garantindo então lucro com o empreendimento, que deixa de ser então voltado para o interesse coletivo da população. A concessão não gera custos ao Estado e nem a empresa que vai em busca do capital que será empregado, como o de bancos. Tal medida favorece os investidores reduzindo os riscos.

Dentre os motivos para demolição não só do morro do Castelo, mas também do Santo Antônio e do Senado é novamente a questão sanitária. Mais uma vez é alegada a preocupação com a saúde da população, dessa vez é atrelada a circulação do ar. Era consenso atribuir problemas de saúde aos "miasmas", vapores prejudiciais à saúde que seriam disseminados pelos ventos para outros locais.<sup>17</sup> A partir da segunda metade do século XIX as discussões eram menos teóricas e propunham intervenções.

Tal aspecto é verídico quando no início de 1890 o Rio de Janeiro havia sido considerado a sétima cidade mais insalubre dentre as dezenove cidades participantes.<sup>18</sup> A busca pela melhoria

---

<sup>16</sup> Ibidem p. 43.

<sup>17</sup> ABREU, Maurício de Almeida. *Pensando a Cidade no Brasil do Passado in Brasil: Questões Atuais da Reorganização do Território*. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs). Brasil: questões atuais da reorganização do território. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996, p. 145-184. p. 161

<sup>18</sup> PECHMAN, Sergio e Fritsch, Lilian. *A Reforma Urbana e seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do distrito federal na virada do século*. Revista Brasileira de História, São Paulo, v.5 n.8/9, p. 139-195, set.1984-abr.1985. p. 140

da circulação levou ao alargamento de ruas, e a preocupação com a construção de casas tanto em termos de tamanho, como localização e somado a esses pontos a remoção dos morros que dificultam a circulação do ar puro que vem do oceano e que ajudaria a minimizar os “miasmas”. Entretanto as teorias higienistas não eram a resposta para tudo, pois mesmo com as obras a situação sanitária não sofreu muita alteração e deslocou o eixo de intervenção urbana dos médicos para os engenheiros principalmente após a criação da Escola Politécnica do Rio de Janeiro em 1874.<sup>19</sup>

Com a expansão do pensamento liberal que buscava a redução do Estado, as cidades se encontravam no meio de uma política de abertura de investimentos, mas que ainda dependia da vontade do poder público para viabilização. Assim como se pensava quem lideraria o processo de mudanças e quem faria maior usufruto de tais mudanças. As intervenções acabaram sendo feitas pela esfera pública, mas favoreceu a uma reduzida parcela da população, limitando também os costumes sociais.

A remoção dos morros contribuiria então com o embelezamento da cidade, objetivo que vinha sendo perseguido por todas as administrações desde Pereira Passos. Os investimentos internacionais além de melhorar o aspecto de higiene urbana e dar ar moderno à cidade atraindo assim investimentos internacionais. Esses investimentos eram advento da visita dos reis belgas e o centenário de independência que colocaria o Brasil sob atenção internacional.

A demolição do morro do Castelo impactaria em outras áreas da cidade, seu solo seria utilizado para fazer a Avenida Beira Mar e o aeroporto Santos Dumont, favorecendo a construção civil e o turismo com a construção de um hotel, restaurante e teatro além do embelezamento da Lagoa Rodrigo de Freitas. Com tantos aterros a cidade expandia sua área habitável para espaços valorizados pelas reformas reforçando o seu caráter especulador.

O Prefeito em novembro de 1920 iniciou sua jornada para colocar o morro abaixo o mais rápido possível. Tratou de conseguir autorizações tanto de ministérios, quanto dos cortiços, como de ordens eclesiásticas. Também obteve verba para viabilizar escavadeiras e locomotivas e posteriormente o uso de jatos de água que aumentariam a rapidez do processo. Também teve que lidar com a população pobre que havia crescido no morro com o aumento do preço dos aluguéis no Centro. Estes foram deslocados para casas de baixa qualidade e insuficientes na Tijuca e na

---

<sup>19</sup>ABREU, Maurício de Almeida. *Pensando a Cidade no Brasil do Passado in Brasil: Questões Atuais da Reorganização do Território*. p. 170.

Gloria. A situação dos antigos habitantes do morro foi inclusive alvo de crítica do antigo prefeito Paulo de Frontin que junto com outros engenheiros criticava o uso que seria feito do solo para o aterro, seria segundo eles destruído pela elevação das marés e promoveria a "destruição" das obras de Pereira Passos.<sup>20</sup>

Boa parte dos moradores desalojados não receberam indenizações já que moravam em cortiços ou estalagens, estes eram então locatários e não tinham direito a nenhum ressarcimento tornando a situação ainda pior. Muitos inclusive foram morar em barracos de madeira na Praça da Bandeira por não terem para onde ir.<sup>21</sup> Assim, esses moradores que dependiam da dinâmica central da cidade que contava com uma série de serviços e que convivia com problemas de infraestrutura, como a falta de água no morro, tiveram que abandonar suas residências e se submeter mais uma vez a dificuldades impostas pela reestruturação urbana.

O morro do Castelo contava em 1921 com 408 prédios ocupados por 4200 pessoas<sup>22</sup> que era descritas como de baixa renda e mal articulados pela imprensa da época. Tais características ressaltavam o incômodo que os castelenses causavam ao se oporem ao ideal tão profundamente buscado pela Capital de modernização e enriquecimento em uma área central da cidade. A proposta que segregou a cidade foi iniciada pelo Prefeito Pereira Passos que foi também o primeiro a interferir no morro com a demolição de uma parte para a construção da Avenida Rio Branco.

A forte ocupação do morro do Castelo foi um efeito colateral da reforma anterior promovida pelo Prefeito Pereira Passos. Apesar da destruição de cortiços e proibição de reformas nos que continuaram de pé muitos dos seus moradores permaneceram na área central aumentando a ocupação das habitações coletivas, muitos inclusive no morro do Castelo. Esse fenômeno só aumentou o impacto que a sua demolição causou.

O poder público inclusive estimulou essa ocupação, a proposta do conselheiro Dr. Carlos Frederico dos Santos Xavier Azevedo ao dizer a população que apenas casas simples poderiam ser construídas "fora do Centro da cidade, em pontos por onde passem os trens de ferro, ou bonds ou

---

<sup>20</sup> Ibidem p.73.

<sup>21</sup> PAIXÃO, Claudia Miriam Quelhas. *O Rio De Janeiro e o Morro do Castelo: Populares Estratégias de Vida e Hierarquias Sociais*. Tese. (História) - Universidade Federal Fluminense - Niterói. 2006. p. 85.

<sup>22</sup> PECHMAN, Sergio e Fritsch, Lilian. *A Reforma Urbana e seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do distrito federal na virada do século*. p. 140.

no cume dos morros de Santo Antônio, Castello, Senado, Paula Mattos ou outros".<sup>23</sup> O decreto nº 762, de 01.06.1900, deixa muito claro as proibições de determinados tipos de residência e estimula a ocupação em determinadas áreas.

Além desse ponto de continuidade entre os dois prefeitos outro pode ser percebido. No seu propósito pela modernização e embelezamento do Centro do Rio, Pereira Passos construiu ao redor da Cinelândia quatro prédios de inspiração europeia; o Supremo Tribunal Federal, o Teatro Municipal, a Biblioteca Nacional e a Escola de belas Artes. Para completar em sua administração Carlos Sampaio construiu a Câmara Municipal, nessa mesma área se encontrava o morro do Castelo com sua imponente encosta atrás da Biblioteca Nacional, para todos os aspectos o morro atrapalhava a vista e ocupava um espaço que poderia receber melhor investimento.

O morro do Castelo possuía uma forte significação histórica por ter sido berço da ocupação na cidade do Rio de Janeiro. Nele eram encontradas importantes instituições dos tempos coloniais da cidade como a Igreja de Santo Antônio, Hospital Militar, o Observatório Nacional e o Convento dos Capuchinhos. Em busca de um ideal moderno, uma cidade bela e supostamente livre de problemas de ordem sanitária foi renegada uma parte de seu passado histórico. Essa busca contribuiu para o aspecto heterogêneo de sua constituição socioespacial. É verificado até hoje essas características em virtude de prioridades políticas e econômicas que favorecem diretamente uma minoria social.

### **III Remoção do Morro de Santo Antônio**

O Rio de Janeiro colonial tinha forte relação com as ordens religiosas. Com o desenvolvimento da cidade limitado aos morros e a cada um deles foi dada uma administração. Inicialmente o morro de Santo Antônio foi cedido aos carmelitas e posteriormente doado em nome do papa aos franciscanos se construindo futuramente um convento. Até então no século XVIII as proximidades do convento eram bastante sujas o que ocasionou a construção de uma vala que drenava a lagoa de Santo Antônio ligando-a ao mar o que deu origem a Rua da Vala. O morro estabelecia relações com três outras estruturas da cidade que lhe dotavam de importância: os

---

<sup>23</sup> GONÇALVES, Rafael Soares. *A construção jurídica das favelas do Rio de Janeiro: das origens ao Código de obras de 1937*. Revista Os Urbanistas, fev-2007, Disponível em: <<http://www.osurbanitas.org/osurbanitas5/rafaelsgoncalves.html>> Acessado em: 11 maio 2015.

aquedutos da Lapa, o Convento e o Chafariz da Carioca atribuindo-lhe de importância religiosa, social e vantagem no abastecimento de água.<sup>24</sup>

A decadência da ordem franciscana acabou os obrigando a vender os terrenos do morro. Em 1852 ele é vendido para os Conselheiros José Maria da Silva e Joaquim Ribeiro de Avelar, 1860 sua posse é adquirida pela Fazenda Nacional com quem fica até 1891 quando passa para as mãos da Companhia Melhoramentos da qual faziam parte os engenheiros Pereira Passos, Paulo de Frontin e Carlos Sampaio. Após uma série de troca de donos o morro de Sto. Antônio passa para a Prefeitura do Distrito Federal em 1931, após intensa disputa judicial com a Companhia Santa Fé. Todo o interesse no morro tinha sua razão de ser já que o documento oficial decretava que o seu dono também seria dono dos terrenos resultantes da demolição do morro. Pensando no preço e valorização da terra no Centro do Rio de Janeiro é possível entender o porquê da luta pelo espaço.<sup>25</sup>

A ocupação do morro Santo Antônio passou por uma série de fases que intensificaram sua ocupação problematizando ainda mais sua demolição, graças ao alto número de removidos. Com o fim da Revolta da Armada em 1893 o governo federal autorizou a ocupação do convento de Santo Antônio, entretanto ele não foi suficiente para atender aos militares que ganharam permissão de habitar sua encosta, sendo o início da ocupação do morro por favelas. Em 1901 as residências no morro foram removidas, mas com a reforma Passos a ocupação ganhou nova força o que não durou muito tempo, em 1910 foram reassentados com permissão da Prefeitura no morro do Telégrafo. Após novas ocupações e tentativas de remoção seus ocupantes foram surpreendidos por um incêndio em 1916 que os obrigou a sair novamente.

Assim como o morro do Castelo, o morro de Santo Antônio também impedia a circulação do ar favorecendo a aparecimento de enfermidades na cidade. Segundo engenheiros e médicos sua demolição era necessária para viabilizar melhores condições de vida aos cidadãos. Já em 1816 é existente um projeto para demolição parcial do morro com a chegada da missão francesa ao Rio de Janeiro. O engenheiro Henrique Beaurepaire Rohan ligado a família Imperial propôs novamente

---

<sup>24</sup> SEGRE, Roberto e Koatz, Gilson Kimenstein. *Morro de Santo Antônio: Significado dos limites de um vazão urbano*. Anais: Encontro Nacionais da Anpur, Vol. 15, 2013. p. 2.

<sup>25</sup> BARROS, Paulo Cezar. *As Grandes Intervenções na Área Central do Rio De Janeiro: A Geografia Histórica do Morro de Santo Antônio sob a Ótica dos Projetos Urbanísticos*. Revista geo-paisagem, janeiro-junho. 2014. Disponível em: <<http://www.feth.ggf.br/CentroRJ.htm>>. Acesso em: 28 junho 2019.

o arrasamento do morro, porém é mais lembrada a proposta feita pela Comissão de Melhoramentos em 1875.<sup>26</sup>

A primeira proposta da Melhoramentos não foi bem aceita, sua principal área de atuação era próxima a residência da família real. Vieira Souto foi bastante crítico à essa proposta pela intervenção do Estado, quando achava ser mais interessante elas serem de responsabilidade de órgãos particulares. Em 1876 veio nova proposta abrangendo o Centro do Rio e a demolição dos morros do Castelo, Senado e Santo Antônio.

Foi apenas com o Plano Agache colocado em vigor durante a administração de Carlos Prado Jr. (1926-1930) que a demolição do morro Santo Antônio ganhou força. O Plano Agache coordenado pelo Professor Alfred Hubert Donat Agache objetivava a remodelação, embelezamento e extensão da cidade tentando organizá-la, minimizar seus problemas e planejar sua expansão. Considerado o primeiro Plano Diretor da Cidade foi responsável pela construção da Avenida Presidente Vargas e Perimetral.

Com relação ao morro de Santo Antônio propunha sua demolição mantendo o Convento e os arcos da Lapa. Essa atitude demonstrava a valorização e preocupação com o patrimônio histórico da cidade, entretanto tal preocupação não se estendeu aos moradores do morro que tinha uma ligação tão forte e direta com ele e que sofreriam seu impacto negativo de maneira intensa e irreversível.

O Plano Agache foi interrompido em 1930 quando houve o Golpe de Estado sendo readaptado de 1937 até 1945. Durante o Estado Novo foi criado o Departamento de Municipalidades associadas à esfera estadual e as Comissões de Planos, esta última proposta pelo próprio Plano Agache que retomou seus planos e estudos. Por questões financeiras o desmonte só foi feito na administração do Prefeito Dulcídio Cardoso (1952-1954) com duração de uma década.

Dentre os projetos submetidos pelas Comissões de Planos o proposto por José Oliveira Reis, Hermínio de Andrade e Silva, Edwaldo Vasconcelos e Armando Stamile foi aprovado em 1958. O projeto propunha a abertura de duas avenidas, uma delas elevada, a construção de prédios da prefeitura, câmara, museu, biblioteca, auditório, cinema, teatro, restaurantes além um prédio residencial de doze andares, incluindo escolas e Centro de saúde. Tais construções trariam um

---

<sup>26</sup> Ibidem p. 11.



grande retorno financeiro.<sup>27</sup> Nem todos os projetos seguiram em frente como causa da perda da Capital que foi deslocada para o Distrito Federal.

As construções irregulares que ocupavam o terreno e que se afiguravam como o que conhecemos hoje por favela se transformaram em mais um motivo para o incômodo causado pelo morro e impulsionar sua demolição. O seu arrasamento colocaria fim ao problema pois, além de ganhar terreno recém-aberto o que renderia bastante economicamente também afastaria do Centro, área valorizada da cidade, a população pobre que ali vivia. Enquanto no início a ocupação dos morros era estimulada como consequência da redução dos cortiços, posteriormente a questão começou a despontar como problema.

Reclamações começaram a surgir de moradores de áreas mais nobres da cidade incomodados com a destruição da fauna natural dos morros. Por conseguinte, a própria população do morro passou a ser motivo de vergonha, um claro exemplo de tal situação foi a iniciativa de levar água aos moradores do morro de Santo Antônio que escondia o pavor de que estes fossem vistos circulando pela cidade até o Chafariz da Carioca para lavar roupa. A atitude buscava isolar os moradores da vivência urbana como se estes não tivessem o direito de usufruir da cidade.

Todo o discurso de higienização e modernização da cidade escondia o preconceito e legitimava a remoção das favelas de áreas valorizadas do Rio de Janeiro. As justificativas propostas no projeto nº86, de 1920 deixam claro a visão que se tem das comunidades.

"O 'Morro da Favella' tem o seu nome celebrizado pelos crimes mais repugnantes, porquanto foi elle preferido, para residência pela escória social. Realmente, nenhum outro ponto do Districto Federal, actualmente, carece mais do que elle das vistas dos poderes públicos, afim de lhe serem modificadas não só as condições de estética, como também as que dizem respeito à hygiene, à segurança, à ordem e à moral. Assim, attendendo a tão necessário melhoramento devemos libertar a nossa bella metrópole daquela vergonha que tanto deprime os nossos costumes, a nossa cultura e civilização."<sup>28</sup>

Na administração do Prefeito Dulcídio Cardoso (1952-1954) a demolição do morro de Santo Antônio se iniciou de modo a ajudar a melhorar o trânsito na cidade que havia aumentado

<sup>27</sup> Ibidem p.18

<sup>28</sup> GONÇALVES, Rafael Soares. *A Construção Jurídica das Favelas do Rio De Janeiro: das Origens ao Código de Obras de 1937*. Revista Os Urbanistas, fev-2007, Disponível em: <<http://www.osurbanitas.org/osurbanitas5/rafaelsgoncalves.html>> Acessado em: 11 maio 2015.

muito com o deslocamento dos moradores da Zona Sul, já bastante ocupada, ao Centro, local de trabalho da maioria.

A demolição do morro Santo Antônio era noticiada relacionando atraso e progresso. O atraso representado pela favela que ocupava a encosta e o progresso que sobreviria após a sua demolição. No momento o Rio de Janeiro perdia o seu posto de capital e buscava nas transformações urbanas uma forma de manter sua relevância. Os moradores eram apenas um obstáculo a ser ultrapassado frente as melhorias que seriam trazidas pela obra, como a rapidez no fluxo de automóveis entre Zona Sul e Centro e a construção de novos estabelecimentos na esplanada recém-aberta.

Pouco foi tocado no assunto sobre a situação de quem morava no morro. Segundo o censo de 1948 a favela era uma das maiores da cidade contanto com 1500 casebres, ocupados por 7.500 habitantes.<sup>29</sup> Também era uma das antigas iniciando os debates sobre esse tipo de moradia e gerando descontentamento entre os moradores e o poder público que já construía grupos de discussão sobre o tema, mas não tratava o assunto do ponto de vista das remoções propriamente ditas. Tal prática remocionista se tornou comum durante a administração de Carlos Lacerda e do governo militar.

Portanto, a destruição do morro de Santo Antônio não contou com um planejamento social que promovesse a inclusão dos moradores sobre as formas incisivas com que eles foram impactados, nem buscou soluções para o problema de moradia popular no Rio de Janeiro. Impôs a modernização pela óptica do progresso e da atração financeira deixando à mercê a camada da população mais vulnerável que acaba se tornando o principal alvo de políticas públicas, por terem pouco ou nenhum acesso a formas de garantir seus direitos sendo subjugadas pela lógica do capital.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dessa retomada histórica pode-se notar os projetos de intervenção urbana que ocorreram na cidade do Rio de Janeiro e se aprofundaram durante a administração do Prefeito Pereira Passos e de seus subsequentes. A intenção foi associar os processos de modernização que contaram inicialmente com a justificativa higienista e modernizadora. Essas intervenções

---

<sup>29</sup> Ibidem p. 24.

causaram enormes fluxos populacionais na cidade e promoveram sua ocupação do Centro ao Subúrbio, ou seja, intensificou a ocupação das áreas mais afastadas da cidade.

É importante ressaltar como o processo de remodelamento urbano atuou e continua a atuar na segregação espacial da cidade. Ao diferenciar espaços, dota-os de diferentes valores e exclui os que não podem arcar com esses custos. Assim, a cidade do Rio de Janeiro passando, desde o século XIX, por um processo que não integra, mas aumenta as diferenças socioespaciais.

Ao fazer essa análise percebe-se que as reformas urbanas têm sido um processo contínuo, com ciclos de maior ou menor intensidade e normalmente estão associadas à imagem do Rio de Janeiro no exterior. Muitas dessas reformas contaram com investimentos privados, assim como é perceptível atualmente. Essas reformas também vêm a favorecer mais diretamente grupos de elite, investidores e políticos enquanto a população economicamente mais frágil fica vulnerável ao processo.

Foi feito assim o resgate histórico desde a Reforma Passos até as remoções dos morros do Castelo e Santo Antônio. A intenção não foi fazer apenas o retrato das remoções e sua constância na história da cidade, mas tentar associá-las à ocupação do subúrbio carioca.

#### 4 REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. **Da Habitação ao Habitat**: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua Evolução. Revista Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, n. 2, p 47-58, abril, 1986.

ABREU, Maurício de Almeida. **Pensando a Cidade no Brasil do Passado in Brasil**: Questões Atuais da Reorganização do Território. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs). Brasil: Questões Atuais da Reorganização do Território. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

PAIXAO, Claudia Miriam Quelhas. **O Rio De Janeiro e o Morro do Castelo**: Populares Estratégias de Vida e Hierarquias Sociais. Tese. (História) - Universidade Federal Fluminense - Niterói. 2006.

AQUINO, Lia de. **Habitações Populares**. 2.ed. Rio de Janeiro: Coleção Biblioteca Carioca, 1995.

BARROS, Paulo Cezar. **As Grandes Intervenções na Área Central do Rio De Janeiro**: A Geografia Histórica do Morro de Santo Antônio sob a Ótica dos Projetos Urbanísticos. Revista geo-paisagem, janeiro-junho. 2014. Disponível em: <<http://www.feth.ggf.br/CentroRJ.htm>>. Acesso em: 28 junho 2019.

GONÇALVES, Rafael Soares. **A construção jurídica das favelas do Rio de Janeiro**: das origens ao Código de obras de 1937. Revista Os Urbanistas, fev-2007, Disponível em: <<http://www.osurbanitas.org/osurbanitas5/rafaelsgoncalves.html>> Acessado em: 11 maio 2015.

PECHMAN, Sergio e Fritsch, Lilian. **A Reforma Urbana e seu Averso**: algumas considerações a propósito da modernização do distrito federal na virada do século. p. 140

KESSEL, Carlos. **A Vitrine e o Espelho**. 1 ed. Rio de Janeiro: Coleção Memória Carioca, 2001.



KOK, Gloria. **O Rio de Janeiro na Época da Avenida Central**. 1 ed. São Paulo: Bei Comunicação, 2005.

PECHMAN, Sergio; Fritsch, Lilian. **A Reforma Urbana e seu avesso**: algumas considerações a propósito da modernização do distrito federal na virada do século. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v.5 n.8/9, p. 139-195, set.1984-abr.1985.

CARVALHO, Lia de Aquino. **Habitações Populares**. 2.ed. Rio de Janeiro: Coleção Biblioteca Carioca, 1995.

ROCHA, Oswaldo Porto. **A Era das Demolições**. 2.ed. Rio de Janeiro: Coleção Biblioteca Carioca, 1995.

SEGRE, Roberto e Koatz, Gilson Kimenstein. **Morro de Santo Antônio**: Significado dos limites de um vazio urbano. *Anais: Encontro Nacionais da anpur*, Vol. 15, 2013. p. 2.