

LAGOA RODRIGO DE FREITAS/RJ: HISTÓRIA DE UMA OCUPAÇÃO DESORDENADA

Antonio Edmilson Martins Rodrigues^{1,2}

¹PUC-Rio/Centro de Ciências Sociais/Departamento de História/Programa de Pós-Graduação em História Social da Cultura. Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
²UERJ/Instituto de Filosofia e Ciências Humanas/Departamento de História/Programa de Pós-Graduação em História Política. Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

E-mail: aemrodrigues@gmail.com

RESUMO

Este trabalho discute o processo de ocupação dos territórios que margeam a atual Lagoa Rodrigo de Freitas no período que compreende o século XVI e o século XX através da análise dos mecanismos de povoamento e usos econômico, social e cultural, enfatizando o movimento de crescimento urbano a partir da década de 1920.

Palavras-chave: Lagoa Rodrigo de Freitas; Rio de Janeiro; desenvolvimento urbano; ocupação e povoamento; bairro da Lagoa.

ABSTRACT

LAGOA RODRIGO DE FREITAS: HISTORY OF DISORDERED OCCUPATION. This work discuss the marginal occupation process of Lagoa Rodrigo de Freitas between sixteenth- to twentieth-centuries analyzing the settlement and economical mechanisms, social and cultural uses, emphasizing the urban growth from the 1920's.

Keywords: Lagoa Rodrigo de Freitas; Rio de Janeiro; urban progress; occupation and settlement; Lagoa district.

RESUMEN

LAGUNA RODRIGO DE FREITAS: HISTORIA DE UNA OCUPACIÓN DESORDENADA. Este trabajo discute el proceso de ocupación de los territorios que bordean la actual Laguna Rodrigo de Freitas entre el siglo XVI y el XX, a través del análisis de los mecanismos de asentamiento y del uso económico, social y cultural, enfatizando el movimiento de crecimiento urbano a partir de la década de 1920.

Palabras clave: Laguna Rodrigo de Freitas; Rio de Janeiro; desarrollo urbano; ocupación y asentamiento; barrio de Lagoa.

INTRODUÇÃO

Na primeira década do século XX aqueles que visitavam a capital da República, estrangeiros e nacionais, chegavam à cidade principalmente de navio. Deixavam esse transporte no cais da Praça Mauá e seguiam pela novíssima Avenida Central, ícone das reformas empreendidas na cidade pelo prefeito Pereira Passos. No trajeto da grande avenida vislumbravam tudo que podia dar o ar de moderna e européia à cidade e se maravilhavam, a seguir, com a paisagem observada da Avenida Beira-Mar que

conduzia os visitantes aos arredores da Glória, do Flamengo e de Botafogo. Deslumbrados, os visitantes reconheciam a cidade como maravilhosa e não notavam as contradições escondidas por esse clima de modernidade que aliava a beleza das construções ecléticas com a natureza.

Nas décadas finais do século XX e nas iniciais do século XXI, aqueles que visitam a cidade do Rio de Janeiro, estrangeiros e nacionais, chegam pelo Aeroporto Antonio Carlos Jobim, na maioria das vezes, no final da madrugada, início da manhã. Percorrem os trechos da Linha Vermelha próximos

ao aeroporto sob a neblina do amanhecer e não vislumbram as favelas que rodeiam a via expressa. Rapidamente, a viagem toma a direção da Zona Sul, através de viadutos e do Túnel Rebouças. Quando saem do túnel, o dia já está raiando e o sol já ilumina a paisagem do que se constitui no primeiro impacto de beleza da cidade: a Lagoa Rodrigo de Freitas. Esse impacto inicial é acompanhado da beleza da arquitetura que rodeia a lagoa e das pessoas bonitas que àquela hora circulam por sua orla. Como os visitantes do início do século XX, também, ficam deslumbrados com as belezas, não se dando conta das mazelas que estão presentes na cidade. Nem mesmo favelas vêem. A Lagoa se tornou, nos últimos anos, o cartão postal da cidade, incorporando o Cristo Redentor como atração coadjuvante.

Essa paisagem é bem diferente daquela que foi observada a partir de 1565 pelos portugueses que alcançaram estas terras e também muito diferente da observada pelos índios que habitavam as paragens da Lagoa. Mesmo aqueles que andaram pela Lagoa ao longo dos séculos seguintes não apreciaram a obra contemporânea.

O que apresentaremos, neste capítulo, é uma história do processo de ocupação desse espaço conhecido hoje como Lagoa Rodrigo de Freitas, bem diferente daquele lugar descoberto no século XVI. Hoje, a Lagoa, além de ser um cartão postal da cidade, é um lugar de cruzamentos, de referências, afinal ela acaba por ter relações com todos os bairros da Zona Sul, de Copacabana à Barra da Tijuca. Como ocupa uma área de fronteira, a Lagoa se mete na história de outros bairros, transformando-se, muitas vezes, na condição de explicação de suas histórias. Olhem para as histórias do Humaitá, da Gávea, do Jardim Botânico, do Leblon e de Ipanema e de outros bairros oficiais ou não para verem como nenhum pode deixar de tomar a Lagoa como parte integrante de suas histórias. Os habitantes de todos esses bairros terão sempre alguma relação com a Lagoa e isso fez dela mais referência ainda de lazer, de gastronomia, de saúde, de conhecimento e de saber.

Por ser esse ponto de referência, a Lagoa merece estudos mais atentos e de maior profundidade. O que faremos aqui, no entanto, é a apresentação de um conjunto de referências, recheados de algumas hipóteses, que podem abrir caminho para outros estudos e pesquisas. Assim, não considerem este

capítulo como uma história completa, ele não pretende ser isso. Mas vamos a essas histórias.

O MOVIMENTO INICIAL DE OCUPAÇÃO

A ocupação da área sudeste/sul do Atlântico Sul se verificou a partir da exploração que europeus fizeram desta região do oceano no final do século XV e início do século XVI. Nas tentativas de encontrar saídas para a continuidade do comércio com o Oriente, esses europeus tomaram as margens do Grande Mar. A partir daí, transformaram-nas num continuum de atividades e de conflitos, principalmente, em função, das novidades encontradas nessas terras e na oportunidade que elas davam de que se ampliassem as relações comerciais.

A cidade do Rio de Janeiro foi, sem dúvida, resultado desse grande movimento de mercadores e navegadores. Mas, além disso, esses homens que por aqui navegavam e comerciavam tinham como suporte outro fenômeno oriundo do novo mundo europeu, produzido pela grande revolução do Renascimento: os estados centralizados. E nessa referência, Portugal e Espanha aparecem como os principais atores, acordados com tratados com o Papado que lhes davam a condição de domínio do mundo. Entretanto, essas realidades não eram as únicas encontradas nessa época. Outros estados europeus, buscando riquezas se encontraram na condição de participantes desse movimento fossem ingleses, franceses ou holandeses.

Essas tensões entre os estados europeus se intensificaram com as disputas religiosas que deram origem às reformas protestante e católica e com a implantação das políticas mercantilistas. Surgiram, assim, ao lado dos interesses econômicos, políticos e religiosos, novos interesses que se anunciavam como críticos desses conflitos e abertos para o respeito pelo homem e pela natureza. Esses interesses receberam o nome de utópicos e estão bem representados pela obra *A Utopia* de Thomas Morus.

A cidade do Rio de Janeiro é, de certo modo, o resultado do cruzamento de todos esses interesses. Aqui, no solo carioca, se fizeram presentes todos os tipos de interesses, de desejos e de vontades, fazendo desse espaço um lugar privilegiado. Assim, a história da cidade do Rio de Janeiro é o primeiro ponto de referência para entendermos a ocupação da Lagoa Rodrigo de Freitas.

Mas que história é essa? A cidade do Rio de Janeiro já manifesta desde seus primórdios certas marcas que lhe deram, no tempo, a sua condição de maravilhosa. Uma dessas marcas é a sua natureza exuberante, as suas condições naturais que não só chamavam a atenção dos portugueses, mas de todos aqueles que tentavam descobrir o Novo Mundo. A região onde se localizará a cidade era, por definição, um espaço de comodidades e de confortos básicos ao alcance de todos e qualquer dos interesses que orientavam a expansão européia.

Sem sombra de dúvida, o requisito natureza foi fundamental no processo de ocupação da região. A Baía da Guanabara se transformou num espaço de cobiça exatamente porque revelava o novo e a condição de futuro. E as regiões ao redor se afirmavam como seus desdobramentos, capazes de conjugadas com a primeira dar forma a uma nova possibilidade de existência, afastada dos conflitos vividos na Europa.

Sob esse ponto de vista, a cidade do Rio de Janeiro possui múltiplas particularidades. A primeira, mais importante, é de ter sido um espaço de disputas que envolveram a presença de interesses que iam dos econômicos aos utópicos. É sobre essa referência que a cidade é transformada em lugar, com denominação e presença de homens acostumados com a luta. A segunda, tão importante quanto a primeira, é da cidade ter tido, por conta dessas disputas, uma dupla fundação, francesa e portuguesa. Nas terras do Rio de Janeiro viveram franceses, portugueses, índios e outros povos, mas por conta dos interesses políticos foram os portugueses e os franceses que assumiram essas terras. Essa dupla presença fez da cidade um lugar de experiências diferenciadas. Assim, a cidade nasce como cidade de guerra e isso marca o seu solo de tal maneira que será um dos elementos constituintes de sua história.

Dessa forma, este lugar, Rio de Janeiro, será um locus de múltiplos interesses. Essa diversidade fará da cidade um constante espaço de mudanças e essas determinaram às condições de ocupação das terras ao redor da cidade. Mas as disputas nessa região do Atlântico Sul não se reduzem ao território da cidade. Elas, pelo seu poder de fogo, incorporam os conflitos que se davam no mar e em terras distantes,

trazendo para cá um novo sentido, de cidade aberta para o mundo.

Esse caráter de cidade de luta também provocou o surgimento de um tipo especial de habitante. Diferente da maioria das cidades portuguesas na América, o Rio de Janeiro manteve certa relação de autonomia com a Coroa Portuguesa e seu sistema de controle sobre as terras do Novo Mundo. Isso fez com que os homens bons da cidade tomassem consciência de sua importância econômica e política e tivessem como consequência, certa idéia de liberdade e certo desejo de autonomia que fez do habitante da cidade um colono, ou seja, um homem disposto a tudo para fazer da terra seu espaço de sobrevivência e de produção de riqueza.

O outro aspecto que nos interessa é o desdobramento dessa condição de cidade de colonos que também produzirá outra marca. Diferente também dos regimes de organização econômica de outras cidades na América, o Rio de Janeiro não será apenas uma feitoria, mas uma cidade clássica, ancorada na relação entre o porto e o sertão, entre o comércio e a produção. Esse diferencial fará da cidade, a única a ter um segmento comercial próprio e, desde o século XVI, desenvolver atividades mercantis com a área de Buenos Aires e posteriormente, no século XVII, com a região da África, tornando-se importante na circulação da mão-de-obra negra, utilizada como escrava.

E esse é o ponto que nos interessa. Como a cidade não era apenas o Porto, desde cedo, os seus habitantes tendem a explorar o seu sertão e isso deu início ao conhecimento e ocupação das áreas do interior, começando um movimento de organização de atividades agrícolas relacionadas diretamente com a importância do Porto e rendosas no sentido de produtoras de riqueza. Essa situação da cidade constituiu-se num elemento de atração e isso vai se apresentar como outro aspecto importante das disputas na cidade. O primeiro resultado mais trágico desse movimento de ocupação do sertão é o aprisionamento dos índios que se constituiu no processo mais importante de aumento dos lucros dos colonos da cidade. Esse processo gerava mão-de-obra barata, sem os custos da utilização do escravo negro e permitia uma ocupação das terras onde esses índios se localizavam, levando, por outro lado, a matança desses habitantes originais.

A região da Lagoa Rodrigo de Freitas será ocupada a partir desse duplo movimento. De um lado, de entrada no sertão e, de outro, de aprisionamento dos índios. Para esse processo, associam-se a presença de índios e as condições naturais. A região hoje conhecida como Lagoa se converteu numa área de expansão do centro urbano da cidade do Rio de Janeiro e o processo de transformação em área urbana foi longo e conflituoso, fazendo com que até a década de 1950 fosse considerada ainda uma área rural.

Essa região, como a maioria das áreas da cidade, era ocupada por índios Tamoios que se aproveitavam dos recursos nela disponíveis para organizar a sua subsistência econômica e habitacional. Localizada próxima aos rios que descem do Maciço da Tijuca, a “Lagoa” oferecia conforto e abundância, principalmente de águas. Além disso, sua localização permitia uma defesa natural o que a transformava numa área estratégica. Isso é que fez com que os combates entre índios e europeus se prolongassem nessa área. Conhecedores da região, os Tamoios a fizeram de baluarte e a definiram como um lugar que permitia mobilidade em termos de fuga e de esconderijo. Não é a toa que com a divisão do Brasil em repartição Norte e Sul, Antonio Salema, governador da repartição Sul, tivesse criado o primeiro engenho da região com o intuito de demarcar essas terras como ocupadas. O Engenho Del’ Rei é a pedra inaugural da presença da autoridade da colônia na área.

Essa região, que estamos chamando de Lagoa, compreendia um conjunto de terras que iam da hoje Fonte da Saudade até o final da rua Marquês de São Vicente, na Gávea, de um lado. De outro, da Avenida Niemeyer até Copacabana.

Para que todos compreendam essa ocupação, diríamos que o primeiro grande movimento foi indígena e o segundo se deu a partir da presença portuguesa que decorreu do avanço para o sertão, da política de escravidão indígena e da constatação de que as terras em volta da Lagoa eram de boa qualidade para culturas agrícolas, em especial, para a cana-de-açúcar. Tudo isso reunido, gerou a criação, em 1575, dez anos após a fundação oficial da cidade, do primeiro engenho – Engenho Del’ Rei. Esse primeiro engenho ficava às margens da lagoa que era conhecida como Camambucaba ou Sacopeña, Sacopã ou dos Socós (raízes chatas).

A partir do plantio da cana-de-açúcar e de sua importância nos negócios da cidade, as margens da lagoa foram sendo ocupadas utilizando-se a mão-de-obra dos escravos negros e dos colonos que usavam trabalhadores livres para ocupação dos terrenos, transformados em roças de cana. Esses trabalhadores, aos poucos, foram aprendendo a utilizar todo o potencial da lagoa e passavam a se ocupar da pesca e a construção de suas casas ao longo da margem sob permissão dos proprietários dos terrenos.

Longe do centro nevrálgico do poder da cidade, as áreas da lagoa foram objeto de várias experiências interessantes ao longo dos séculos XVII e XVIII. Mais uma vez, sua localização estratégica permitiu certa autonomia dos que ali habitavam com relação à fiscalização das autoridades urbanas, estabelecendo a região como uma área importante de contrabando de produtos e de escravos pela possibilidade de saída para o mar pela barra da Lagoa, na região hoje do Jardim de Alah.

Isso transformou a área numa região de tensões que só foram diminuídas em função da política de intervenção da Câmara Municipal. Entretanto, isso não resolveu os problemas da ocupação, mas evidenciou que a lagoa era um bom investimento. Assim, os terrenos que margeavam o Maciço da Tijuca, da Gávea até a Fonte da Saudade foram se transformando em manancial de riqueza resultando do incremento da produção da cana e dos engenhos. Os contornos do Leblon e do Parque da Catacumba eram ocupados por homens livres pobres que viviam da lavoura e da pesca e por escravos fugidos que transformaram essas regiões em quilombos.

Os caminhos de circulação na lagoa eram vários. Para atingir a restinga de Ipanema e Leblon, a chamada praia de Fora ou praia Grande, tomava-se uma canoa na praia de Piaçaba (onde hoje é o Túnel Rebouças), passava-se pela praia Funda, na enseada do Cantagalo e aí se seguia pelo Caminho dos Caniços (hoje na área do atual Corte do Cantagalo). Outro caminho era da Fonte da Saudade para Ipanema pela Praia do Pires (curva do Calombo). Ainda podia se chegar, por esses caminhos, até a Ponta do Pau (região do Clube dos Caiçaras).

Como vimos, o ponto de partida da ocupação se verifica quando a Coroa Portuguesa, com o intuito de melhor administrar as terras do Brasil, dividiu o

território em duas partes: as repartições Norte e Sul. Coube a Antonio Salema a governança da repartição Sul. Interessado em fazer avançar a cidade para o sertão e tomar posse das regiões ao redor do centro urbano principal, Antonio Salema criou o Engenho de Nossa Senhora do Rosário e da Encarnação. Essas foram entregues, na forma de aforamentos, aos proprietários Salvador Fernandes e Diogo de Amorim Soares (1594) que já habitavam a região e que possuíam casas da praia de Nossa Senhora do Carmo. Em seguida, a parte de Salvador Fernandes é transferida para Diogo Amorim Soares.

Diogo de Amorim Amora, por sua vez, vende a seu genro Sebastião Fagundes Varela, a parte do engenho que originalmente lhe pertencia. A outra parte, adquirida a Salvador Fernandes, é transferida para Sebastião quando ele se casa com a filha de Diogo, Maria de Amorim Soares.

Os documentos informam que o engenho Del' Rei estava situado à margem da Lagoa de Camanducaba. A primeira carta de aforamento que pode ser pesquisada data de 1599. Depois deste documento, como nos informa Abreu (2010), há outro de 1611 no qual a Câmara solicitava documentos de posse, com o intuito de conhecer o proprietário das terras.

Há também uma carta de aforamento de 1610, ainda segundo informação de Abreu (2010), a favor de Felipa Gomes que era a viúva de André Leão que indica a posse de 200 braças de terra na lagoa desde antes do Engenho Del' Rei, indicando que inicialmente as terras da lagoa não possuíam um proprietário único.

Essa possibilidade de termos múltiplos proprietários permite compreender que a política da Câmara da Cidade era de desmembrar as terras para não ocorrer a concentração. Desde 1570, a Câmara cuidava de seu patrimônio na Lagoa e as permissões de uso tornaram-se lugar-comum, originando um sistema de contratos que vigorou desde o final do século XVI.

O primeiro contrato encontrado está datado de 03 de novembro de 1599 e assenta que Antonio Pacheco Calheiros, genro de André Leão, recebeu pelo prazo de duas vidas (a dele e a da mulher) o domínio de toda a região das terras de Diogo Amorim Soares até as de André Leão e 500 braças de comprido em direção à Gávea. Abreu (2010) menciona que o contrato é confirmado em 1 de fevereiro de 1603.

Essa ocupação portuguesa se tornou mais consistente com as intervenções na região do governador Martim de Sá no início do século XVII que ampliou o primeiro engenho e criou outros em terras próximas, ficando em definitivo a presença das autoridades da cidade com a construção da Capela de Nossa Senhora da Cabeça.

A essa altura, início do século XVII, as terras da Lagoa estavam distribuídas entre o Engenho de Nossa Senhora da Cabeça de Martim de Sá, o Engenho da Lagoa de Sebastião Fagundes Varela, as terras de Antonio Pacheco Calheiros, que formaram o lado da Lagoa do hoje Jardim Botânico das proximidades do Túnel Rebouças até o atual Jockey Clube. O Engenho de Santo Antonio de Francisco de Caldas Telo iniciava a ocupação do lado do Humaitá em direção à Ipanema e a complementavam os pastos de Sebastião Fagundes Varela que se estendiam até o atual Canal do Jardim de Alah.

No século XVII toda a borda da lagoa do sopé do Maciço da Tijuca, desde o Humaitá ao Leblon e Gávea está cheio de canaviais. A maioria dos canaviais eram de Sebastião Fagundes Varela, ocupados por lavradores que tinham que beneficiar sua produção nos engenhos. Outros lavradores forneciam matéria-prima para os outros dois engenhos, mas também havia ainda lavradores independentes como os herdeiros de André Leão. A expansão dos engenhos se explica pelo aumento da área plantada de cana e, com o crescimento da população, para lenha, pastos e roças.

Essas intervenções mostram como a região ganhou importância, principalmente se observarmos que esse é o período de avanço do tráfico de negros pelo porto do Rio de Janeiro e com ele a ampliação do contrabando, inclusive de negros. Mais uma vez a posição da região indica a presença de conflitos e as atitudes da Câmara da cidade envolvem exatamente o controle dessa área que possuía a tradição de ser um espaço aberto para iniciativas que corriam por fora do âmbito das autoridades.

Nesse processo de institucionalização da ocupação da Lagoa teve destaque Diogo Amorim Soares. Ele foi o grande desbravador da área ao se tornar proprietário das terras dos engenhos inaugurais. Homem acostumado às lides com o comércio e os índios, orienta a sua ação para a consolidação e para o controle de todas as terras que circundam a lagoa,

entrando em choque com homens livres pobres que ocupam as terras na forma de lavradores e pescadores. Mas, os conflitos fizeram com que Diogo Amorim Soares fosse expulso da cidade em 1609.

A concentração das terras num único proprietário se verificou quando Sebastião Fagundes Varela recebeu, em 07 de fevereiro de 1609, da Câmara todas as terras que iam da lagoa até o Pão de Açúcar pela costa e para o sertão até a Pedra da Gávea.

Em 1667, a região passou a ser conhecida como Lagoa do Varela. Em 1668, Sebastião Fagundes Varela transferiu as suas propriedades para Isabel Fagundes casada com Manoel Teles Barreto. Em 1702, as terras passam para a filha Petronilha Fagundes que se casa, na Igreja de Nossa Senhora do Rosário do engenho da Lagoa, com o capitão Rodrigo de Freitas Castro. Rodrigo de Freitas arrenda a terra a terceiros e a lagoa passa a se chamar Rodrigo de Freitas.

No final do século XVIII, com os processos de crise que afetaram a economia do açúcar, os engenhos iniciaram sua decadência. As áreas dos engenhos foram loteadas e a região passou por um grande transformaram na paisagem. Chácaras passaram a ocupar as antigas áreas dos engenhos. Essas chácaras mantiveram a economia de subsistência da região, incorporando lavradores e trabalhadores dos engenhos.

O TERCEIRO MOVIMENTO DE OCUPAÇÃO

O terceiro movimento da ocupação da Lagoa se verificou no início do século XIX com a chegada da Família Real portuguesa. Nessa época, as terras que estavam sob o controle de Maria Leonor, filha de Rodrigo de Freitas, estavam arrendadas ao capitão Domingos de Miranda. O conhecimento da região, por parte das autoridades da Câmara, fez com que nelas fossem viabilizados novos empreendimentos resultantes da chamada política industrial joanina e as terras foram transferidas para o governo português, transformando-se em Fazenda Nacional da Lagoa.

Esses empreendimentos se iniciaram com a construção da Fábrica de Pólvora e com a criação do Jardim Botânico que inicialmente se destinava a aclimação de mudas de plantas exóticas, mas que logo se transformou, ainda em 1808, em Jardim da Aclimação e, logo depois, em Real Horto. Com essas iniciativas, começaram a ocorrer mudanças na

paisagem da região, alterando aquilo que até então era um empreendimento basicamente agrícola e caracterizando um processo de renovação urbana da área associada à tentativa de definição da região como provável área de investimentos fabris e de referência para pesquisa botânica pelas condições naturais que se ofereciam. O grande desdobramento dessas intenções foi, a partir de 1810, a transformação do jardim de plantas exóticas em estação experimental.

Com as modificações urbanas do restante da cidade, a partir de 1850, a região foi ganhando uma dupla identidade. De um lado, ganhava um ar campestre, fruto da importância adquirida pelo Jardim Botânico e, de outro, pelo início de um pequeno surto fabril na área. Esse crescimento de importância da região teve como consequência um aumento demográfico, propiciado por duas dimensões distintas. A primeira dizia respeito à busca de trabalho com a crescente limitação do comércio de escravos negros e o segundo, em função das condições climáticas, que atraíram estrangeiros preocupados com os surtos de epidemias no centro urbano.

Assim, como Santa Teresa e o Alto da Boa Vista, a região da Gávea também se tornou um refúgio para a saúde, pois associava montanha e vento marinho capazes de eliminar os miasmas que circulavam pelo ar.

Esses estrangeiros passaram a ocupar chácaras na região que foram terrenos desmembrados dos antigos engenhos e roças de cana-de-açúcar. Por outro lado, esse novo tipo de ocupação também foi possível pelo aprimoramento da circulação entre o centro urbano e a lagoa. A melhora na circulação para a área se verifica com a implantação do sistema de bondes.

A presença do Jardim Botânico fez com que o poder imperial se preocupasse em criar caminhos que facilitassem a mobilidade, gerando o avanço dos transportes para a área e com eles a necessidade de abertura de ruas, superando os entraves que sofrera D. João VI quando se deslocava para o Jardim Botânico. Nessa época, ele seguia por uma estrada improvisada, conhecida como São Clemente, e ia até a Fonte da Saudade de onde de canoa alcançava o Jardim Botânico.

A Rua Jardim Botânico será o primeiro caminho organizada de chegada à Gávea, aproveitando o traçado da antiga rua do Oliveira. Uma das chácaras mais importantes era a do comendador Antonio

Martins Lage que ficará conhecida por se ter transformado no Parque Lage de hoje.

Mas a ocupação ainda era rarefeita neste lado da lagoa. Na região da Fonte da Saudade se localizava a chácara do conselheiro Serra-Lisboa, onde havia uma fonte conhecida como da Saudade que acabará por dar nome ao lugar. Mais adiante, depois da chácara do comendador Lage, situava-se uma das chácaras desmembradas do Engenho de Martim de Sá, de Nossa Senhora da Cabeça, que pertencia a Luis Faro, responsável pela abertura do Caminho da Cabeça que é, indicada por Brasil Gerson (2000), como sendo a primeira rua que partia do morro para a Rua Jardim Botânico.

A ocupação da região mais próxima do Jardim Botânico foi feita através da importância da Chácara dos Macacos cuja proprietária, Dona Castorina de Oliveira Castro. Posteriormente, é aberta a rua Lopes Quintas, em 1880, e a rua Maria Angélica, em 1896, no local da Chácara da Bica.

Ainda no século XIX, em seu final, a região da lagoa do lado do Jardim Botânico foi objeto de intensa renovação urbana com o avanço dos empreendimentos fabris. A primeira grande mudança ocorreu com a fundação da Fábrica de Tecidos Corcovado, em 1889, de propriedade de José da Cruz na região da Chácara de José Calhau. Na área em frente à fábrica foi erguida a Capela de São José, em 1898. Logo em seguida surge a fábrica de chapéus Braga Costa.

Outro empreendimento fabril importante na região foi a inauguração da Fábrica Carioca, em 1884. Outras foram sendo criadas como a de São Felix, no início da Rua Marquês de São Vicente. Esses estabelecimentos fabris terminaram por determinar a vocação da Gávea, que tomou o sentido de um bairro industrial.

Com as fábricas houve um crescimento da população operária, alterando novamente a paisagem, principalmente, com as construções de vilas operárias agregadas às fábricas, como a Vila Operária Sauer, pertencente à Fábrica Carioca, cujo nome era o do diretor da fábrica e também da Companhia de Saneamento da Gávea, loteadora e urbanizadora, responsável pela abertura de várias ruas na região. Nota-se aqui, o papel importante das fábricas como modernizadoras da região e patrocinadoras de investimentos urbanos capazes de alterar o valor dos terrenos, gerando uma forte concentração populacional e o crescimento do comércio.

O lazer da região também ganha força, mais uma vez em função da política de modernização das fábricas. Os proprietários dos empreendimentos fabris preocupados com o avanço do movimento anarquista e com as dificuldades de obtenção de mão-de-obra qualificada criaram em torno das fábricas elementos de atração da população operária, financiando muitas vezes a construção de escolas, mas principalmente de clubes que pudessem dar vazão aos desejos dos operários e os concentrassem na região da fábrica.

Com isso, achavam que poderia haver menor contato com idéias de emancipação e greves. As fábricas adquiriam uma configuração de instituições totais, capazes de atender às necessidades dos operários sem que eles tivessem que se ausentar dos locais de moradia. Isso produzia um sentimento coletivo de amor à fábrica que, além de incentivar o trabalho e a produção, ainda limitava a presença de idéias que contaminassem a mente dos trabalhadores.

O Clube Carioca, seguindo o modelo do Confiança Esporte Clube da Fábrica Confiança de Tecidos, em Vila Isabel e do Bangu da Fábrica Bangu de Tecidos, foi criado com os objetivos definidos acima.

Do lado do Jardim Botânico, a lagoa terminava no Largo das Três Vendas, hoje, Praça Santos Dumont, conhecida também como do Hotel do Amaral. Como o restante da região, este local também sofreu mudanças advindas, em primeiro lugar, do projeto de consolidação da Gávea como bairro industrial, desenvolvido pelos projetos do presidente Hermes da Fonseca que queira construir ali um outro “Marechal Hermes”. Do projeto do presidente Hermes restou a Vila Operária Orsina da Fonseca, em homenagem à memória de sua primeira esposa, e as escolas localizadas na Praça Santos Dumont que são prédios modelados pelos que encontramos no bairro de Marechal Hermes.

Outro instrumento de desenvolvimento da região foram os bondes. A criação da Companhia de Bondes Jardim Botânico e a abertura de linhas para a área forma decisivas no processo de conhecimento e construção de identidade para a freguesia da Gávea a partir de 1874.

A ocupação da Lagoa do lado de Ipanema e Leblon levou mais tempo. Na verdade, só tomou forma no final do século XIX, quando das iniciativas do Segundo Barão de Ipanema. Interessado na região

que hoje forma o bairro de Ipanema, o comendador José Antonio Moraes Filho, desde 1881 que realiza tentativas de modernização do grande areal. A primeira delas é a de abrir um canal entre a Lagoa e o mar com um tubo de um metro de diâmetro. Não teve sucesso, mas acabou por criar a primeira rua da região, que ligava a Praia do Pinto à barra da Lagoa.

Em 1886, o Barão de Ipanema consegue adquirir as terras do comendador Francisco José Fialho que iam do Arpoador até a Praia de Fora (Vieira Souto) e realiza o grande loteamento da área, iniciando a criação da Vila de Ipanema que teve o seu termo de fundação assinado em 1894. A partir daí, vários outros empreendimentos foram realizados, principalmente, a partir da construção das pontes sobre a barra da Lagoa que permitiram, a partir de 1918, a circulação de bondes.

A Vila de Ipanema se tornou a coqueluche para os estrangeiros, principalmente, ingleses, que foram responsáveis pela fundação do The Rio de Janeiro Country Club, que reunia a fina flor da sociedade carioca, entre políticos e empresários. Os primeiros empreendimentos do Barão de Ipanema se concentraram no Canal da Barra da Lagoa e na Praia do Pinto que, por conta disso, participa da ocupação da região do Leblon, especialmente, porque a rua que ligava a Praia do Pinto à Barra da Lagoa será a futura rua Adalberto Ferreira. A continuidade da urbanização da região se deu com a criação da Companhia Construtora de Ipanema de Raul Kennedy e Ótávio Rocha Miranda.

Na região do atual Leblon havia três grandes chácaras conhecidas como do Céu, do Seixas e do Guimarães que ocupavam a região que ia da Praia do Pinto até a atual avenida Visconde de Albuquerque. No início do século XX, o Campo do Leblon e as terras que faziam parte da Fazenda Nacional da Lagoa são desmembradas em cem chácaras. Até esse loteamento, existiam apenas a rua do Sapé ou do Pau e a Travessa do Pau, atual rua Conde de Bernadotte, que ligava a rua do Sapé à Praia do Pinto, que possuía esse nome por conta do morador da área José Pinto. Ainda na rua do Sapé existia o Largo da Memória, desde 1874, e o Caminho da Barra, aberto pelo Barão de Ipanema.

Os primeiros grandes impactos urbanos nas regiões de Ipanema e Leblon vieram da política

modernizadora do prefeito Francisco Pereira Passos. Como temos uma visão equivocada das reformas desenvolvidas na cidade a partir de 1903, não conhecemos as intervenções tentadas nessas regiões. A nossa visão é de que o projeto Passos só se restringiu ao centro da cidade. Mas, no caso da Lagoa, a questão fica basicamente ligada à necessidade de seu saneamento. Embora, não seja nossa questão, é comum desde o século XVII, a queixa sobre a insalubridade da Lagoa, chegando inclusive a um tal ponto que medidas radicais foram anunciadas como o aterramento da Lagoa, proposta feita por Oswaldo Cruz. Outros menos radicais, como o Barão de Tefé, propunham medidas técnicas de controle.

Entretanto, a partir do momento em que as áreas ao redor da Lagoa ganham importância no sentido de sua integração ao projeto de renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro, a questão da insalubridade toma uma dimensão de peso, passando a ser um elemento de referência para as avaliações econômicas dos terrenos. Isso, de certo modo, explica, duas situações vividas nessas áreas. A primeira relacionada com a demora na ocupação dos terrenos entre o Humaitá e Ipanema e, a segunda, a ocupação da franja da Lagoa do Humaitá até o Leblon por populações de baixa renda.

O resultado mais significativo dessa preocupação foi o início efetivo de uma nova ocupação que garantirá a feição moderna da Lagoa no início dos anos 1920. A urbanização do lado de Ipanema e Leblon só foi realizada por Carlos Sampaio, embora o projeto já existisse, idealizado por Paulo de Frontin quando prefeito no governo do presidente Delfim Moreira.

O QUARTO MOVIMENTO DE OCUPAÇÃO

As décadas de 1920, 1930 e 1940 foram decisivas para a modernização da cidade. A presença dos debates modernistas e a definição da cidade como elemento central no processo de desenvolvimento do capitalismo brasileiro incrementaram mudanças que transformaram a capital do Brasil. O espírito de renovação tomou conta dos debates a partir das modificações na arquitetura mundial. As criações de Le Corbusier e a recepção de suas idéias por parte de Lúcio Costa ao lado da institucionalização dos

estudos urbanos que embora ainda mantenham um perfil sanitarista já evoluem em direção ao urbanismo.

É exatamente nesse momento que toma forma a opção de uma reforma urbana consistente e que teve como referência Alfred Agache que define em seu plano as linhas da verticalização e da incorporação da estética modernista através do estilo art decô. A criação das condições de realização dos planos de reforma da cidade é desenvolvida pelo prefeito Carlos Sampaio e levam em conta muito mais do que puramente uma reforma urbana. Por conta do ano de 1922, quando se comemorava os cem anos de independência do Brasil, era necessário que a cidade se apresentasse ao mundo de forma nova. O projeto da grande Exposição Internacional de 1922 tinha como requisito central a de definir a maturidade da nação e a reforma da cidade seria o ícone dessa nova condição.

Esse espírito que vem de 1920 se desdobra no tempo e possui um alcance que dá ao projeto a condição de um plano diretor e que tem uma abrangência nova, pois inclui a idéia de pensar o futuro da cidade. Assim, em 1920, a cidade passa por uma ebulição com o desmonte polêmico do Morro do Castelo, realizado por Carlos Sampaio, para preparar o terreno para a exposição e para a criação dos futuros bairros centrais da cidade que formariam o coração financeiro e político da urbe. No período do Estado Novo, esse tom de reformas permanece com a efetivação do Plano Agache e com ele da criação de um novo ícone da cidade que é a construção da Avenida Presidente Vargas, feita pelo prefeito Henrique Dodsworth. Um dos eventos que marca, nesse momento, as preocupações com a Lagoa Rodrigo de Freitas é a construção do complexo do Hipódromo da Gávea, em 1926.

Nesse contexto de mudanças em 1930 ganha forma o projeto da cidade-jardim às margens da lagoa, projeto que é incorporado ao Plano Agache e que é o desdobramento do que é realizado na década de 1920. Mas o que é realizado nessa década? A tomada do lado da Lagoa a mercê de capinzais e detritos.

Em 1920, Carlos Sampaio inicia o saneamento da Lagoa e abre a avenida Eptácio Pessoa, com o início do aterro da Lagoa e com a colaboração de Alfredo Duarte e Saturnino de Brito, uma das maiores autoridades internacionais em saneamento, aproveitando a antiga praia de Enseada (Avenida

Ipanema) na frente da Lagoa, marcando o início efetivo da urbanização. Além disso, são iniciadas as obras de construção do canal de ligação da Lagoa com o mar para eliminar os problemas de insalubridade e de mortalidade de peixes. A terra retirada para a construção do canal deu origem a Ilha dos Caiçaras que, mais tarde, seja objeto de ocupação de favelados e, posteriormente, se transformou num clube de lazer.

Esse ponta pé inicial incrementa um movimento de ocupação em torno da Lagoa Rodrigo de Freitas. Movimento que junta interesses econômicos, políticos e sanitários e que deu origem a vários projetos que em boa parte abortados, mas, de qualquer forma, esse foi o momento decisivo para incorporar a região da Lagoa ao movimento de renovação urbana da cidade.

Os esforços governamentais de reforma urbana se estruturam com a criação da Comissão do Plano da Cidade, que pela primeira vez, define as regras de construção e de uso do solo urbano. É nessa conjuntura que, em 1929, surge o projeto do engenheiro Zózimo Barroso do Amaral. Articulado com as grandes linhas de desenvolvimento da teoria da cidade-jardim, preocupada em harmonizar construção e natureza, o engenheiro, com a parceria de Francisco Marques, requer a concessão de uma área de 400 mil metros quadrados na Lagoa Rodrigo de Freitas para construção de seu projetop, sem nenhum ônus para a prefeitura da cidade.

Em linhas gerais, o projeto utilizou boa parte dos estudos elaborados na administração de Carlos Sampaio e na razão e nos argumentos definidos em sua exposição de motivos mostravam que o projeto não era apenas uma renovação arquitetônica. O que havia de importante na formulação do projeto era a constituição de um novo conceito de bairro que acabara por ser um dos elementos definidores da possibilidade de compreensão do conceito de Zona Sul. Por outro lado, ele integrava-se ao sistema de zoning que estava presente no projeto Agache. No fundo, embora o projeto não tenha sido realizado ele estabelecia um parâmetro para o desenvolvimento dos novos bairros da cidade.

Mas examinemos os argumentos. O primeiro concentrava-se nas vantagens financeiras que a proposta continha, eliminando custos do poder público e servindo de modelo para outras experiências já que incentivava a iniciativa dos interesses privados e era, na época, uma atitude nova que programava o

desenvolvimento de uma perspectiva mais fortemente burguesa, ancorada nos valores do liberalismo.

A seguir vinham os argumentos que compreendiam as vantagens urbanas, desde a incorporação das novidades de técnicas e de tecnologia até a definição de um novo partido estético. Isso representava a concretização da idéia de cidade-jardim. Também eram acentuadas as vantagens de estabelecimento de um novo regime de circulação em termos da ligação entre a Lagoa e os outros bairros, propiciando o fim do isolamento da região que permitia violência e ocupações na forma de favelas. Assim, o projeto barraria o crescimento das favelas e abria uma ligação direta com Copacabana através de um corte no Morro do Cantagalo.

A prefeitura, caso aprovasse a concessão, ao fim da construção, receberia uma área urbanizada de 120 mil metros quadrados, com avenidas, praças e ruas, além da cidade passar a ter um novo modelo de bairro residencial que poderia receber boa parte do excesso populacional constatado nesse momento. Haveria, também, como resultado positivo o incremento de novos postos de trabalho no âmbito da construção civil.

O projeto teve impacto e foi defendido por vários urbanistas que reforçavam, como Armando Godoy e Alfred Agache, o exemplo de participação da iniciativa privada na urbanização da cidade. Apesar disso, o projeto não foi realizado, mas deixou elementos que posteriormente serão transformados em diretrizes para a urbanização da Zona Sul do Rio de Janeiro.

Os idealizadores do projeto de cidade-jardim para a Lagoa deixaram um patrimônio importante de estudos, mas, além disso, acertaram em determinadas considerações feitas na exposição dos argumentos positivos do projeto. Um dos destaques era a possibilidade com a construção de barrar o crescimento das favelas. O que ocorreu foi exatamente isso. Sem a realização do projeto, houve um processo crescente de ocupação da região por parte das famílias de baixa renda que encontravam trabalho nas casas de família e nas fábricas que ocupavam a área do Jardim Botânico, ao lado dos migrantes e dos imigrantes, que em função da crise habitacional se deslocaram para as áreas da Lagoa, formando um conjunto de favelas que tomavam conta do seu contorno. Para ser ter idéia, havia pelo menos uma dezena de favelas em

torno da Lagoa. A Favela da Catacumba, a de Macedo Sobrinho, da Ilha das Dragas, a Cidade Maravilhosa, a Praia do Pinto, a do Largo da Memória e da Ilha da Guarda.

A Favela da Catacumba possui uma história interessante, pois a ocupação inicial de sua área se deu a partir da transferência de posse feita pela proprietária da chácara, a Baronesa da Lagoa Rodrigo de Freitas, aos seus escravos, fato que hoje deu origem a uns dos quilombos urbanos do Rio de Janeiro. Sua expansão, como da maioria das favelas da região, se deu volta de 1925, quando o Estado loteou a chácara em 32 partes. Os primeiros barracos foram erguidos nos anos 1930 e houve um crescimento enorme na década de 1940, por conta de migrantes vindo do Nordeste, principalmente do Maranhão. O mesmo ocorreu com as Favelas que formaram o complexo da Praia do Pinto que eram Cidade Maravilhosa, Largo da Memória e Praia do Pinto que além dos migrantes nordestinos ainda receberam os trabalhadores das chácaras da Gávea.

Ainda na década de 1930, em função dos debates em torno do que fazer com a lagoa, surge um novo projeto que é aqui mencionado por seu caráter curioso. Discutia-se, no Estado Novo, a criação de uma cidade universitária e o debate em torno dessa criação mobilizou intelectuais, engenheiros e arquitetos nacionais e internacionais. O debate adquiriu um sentido decisivo porque continha mais do que um projeto de engenharia e arquitetura. De um lado, porque ele era decisivo para concretização do poder de Vargas e, de outro, porque representava, em ponto menor, as tensões internacionais decorrem do avanço das ideologias fascistas de cunho autoritário e nacionalista. Até mesmo, a figura principal do modernismo – Le Corbusier – se envolveu com ele.

Depois de aventados vários locais onde poderia ser construída a cidade universitária, apareceu, em 1936, uma proposta feita pelo arquiteto e urbanista Lúcio Costa, representante da vanguarda modernista. Em suas considerações, o melhor local para construção da cidade universitária seria na Lagoa Rodrigo de Freitas. Aparentemente, a proposta até fazia sentido se considerada sob o ponto de vista da ocupação da região e de sua urbanização. O problema, no entanto, não era esse. O projeto de Lúcio Costa imaginava a cidade universitária ocupando o espelho d' água da Lagoa.

A idéia de Lúcio Costa envolvia a construção de uma série de prédios em suspensão sobre a Lagoa. Essa obra complexa teria como ponto de partida a rua Humaitá, antiga região da Praia de Piaçaba, de onde sairia uma grande avenida, sob palafitas, que daria acesso a dezenas de prédios uniformes, também sob palafitas e também sob a Lagoa, com jardins suspensos e pontes de ligação entre si e com a avenida principal:

“...assentaria todos os edifícios universitários sobre estacas, devendo ter todos a mesma altura standard com jardins suspensos, sendo cada um dos prédios ligado ao outro por meio de pontes e dos jardins suspensos atravessados por uma grande avenida aérea, partindo da rua Humaitá atravessaria todo o maciço universitário lacustre” (Schwartzan 2000, p. 117).

Essas ocupações da orla da Lagoa se ampliam na década de 1950, em duas direções. O fim da Segunda Guerra Mundial e as modificações no panorama internacional com a hegemonia americana desenvolvem um novo modelo econômico que se consubstanciará no projeto desenvolvimentista. Nessa nova atmosfera houve um incremento de renda ao mesmo tempo em que aumentou a pobreza e isso repercutiu de maneira direta na região da Lagoa, pois, ao mesmo tempo em que crescem os prédios modernos de ocupação das camadas médias urbanas, se ampliam as favelas.

Nos anos 1940, já se percebe a atenção do setor imobiliário para a região, indicada, de forma clara, pelo aumento do gabarito dos prédios a serem construídos. O prefeito Mendes de Moraes decreta que o gabarito passaria a ser de seis pavimentos. Ainda funciona como elemento incrementador da urbanização o evento mais importante dos anos 1950 que foi a Copa do Mundo de Futebol realizada na cidade do Rio de Janeiro. Por conta desse evento, houve todo um cuidado da prefeitura em desenvolver projetos de renovação urbana e tecnológica que caminhassem no sentido da definição da natureza da cidade como seu grande patrimônio. Nas concepções da época, a grande diferença que podia atrair aqueles que visitavam a cidade era a natureza e isso teve como consequência um incremento dessa naturalização da cidade.

Nesse momento, há outro elemento a considerar que é a crise dos empreendimentos fabris da região.

As antigas fábricas têxteis começam a apresentar dificuldades e com isso se inicia um processo de demissões de operários que passaram a se localizar, como moradores, nas favelas do complexo da Praia do Pinto. Esse aumento da população favelada em torno da Lagoa vai requerer por parte do poder público providências que tiveram como ponto principal a remoção das favelas. Ao lado da justificativa do embelezamento havia a pressão imobiliária resultante do crescente movimento de urbanização da orla da Lagoa.

A OCUPAÇÃO SE COMPLETA

Na década de 1960, novos eventos aceleram as mudanças na região. Embora a política de valorização urbana já venha desde os anos 1930, é na década de 1960 que se desenvolve através da radicalização das remoções das favelas. A situação social na cidade-capital é perigosa porque aumentam os índices de criminalidade e se constata que a cidade está dividida na opinião de Ventura (1994). Essa situação deu origem a um enorme debate onde ganhou importância a figura do bispo Dom Helder Câmara que criou, no final da década de 1950, o programa do Banco da Providência e tomou iniciativas como a da Cruzada de São Sebastião que transferiu os moradores da Praia do Pinto para as margens do Canal do Jardim de Alah, criando conflitos entre os moradores dos prédios modernos da área e os novos habitantes dos conjuntos construídos pelo bispo do Rio de Janeiro. O contraste era gritante, pois a área onde foi construída a Cruzada era nobre e foi urbanizada a partir da década de 1940 pelo prefeito Henrique Dowsdorth, completando o projeto de cidade-jardim com a ligação da Lagoa à Copacabana com a obra do Corte do Cantagalo.

Os conflitos só aumentaram entre Igreja e Estado, afinal numa área nobre onde se construíam clubes de lazer e onde se localizava o Clube Paissandu de ingleses não era possível conviver com a miséria. Essa situação tomou um rumo novo quando da mudança da capital para Brasília e da transformação da cidade em Estado da Guanabara.

Com a construção de Brasília se concretizou a mudança da capital. Os debates foram intensos e na época assumiram contornos que reproduziam, em parte, o clima internacional, de intensificação da

guerra fria. Por conta de acordos políticos e do avanço da liderança de Carlos Lacerda e de seu partido a UDN se definiu um caminho para a antiga capital que era de transformar a cidade em estado, recuperando a história e as tradições do Rio de Janeiro com a denominação de Estado da Guanabara. A solução foi providencial e trouxe desdobramentos importantes para a agora cidade-estado.

Talvez o aspecto de maior realce seja a possibilidade do novo estado poder usufruir de recursos que viriam dos impostos estaduais e municipais. Mas além disso, era fundamental que o novo estado nascente fundando alguma coisa nova e para isso o governador eleito Carlos Lacerda, lançando mão de recursos externos, decorrentes da política americana para a América Latina, definiu uma nova reforma urbana para a cidade- capital do novo estado.

O governador Carlos Lacerda lançou um programa de reformas que atingiu a cidade como um todo. O escritório de Constantin Doxiadis ficou encarregado de alterar a fisionomia da cidade e transformá-la em Belacap. Nesse projeto, um dos pontos altos era a infra-estrutura de esgoto, de água e de transportes. É, nesse projeto, que se definem todas as grandes vias de circulação que estão sendo utilizadas e que serão construídas, o chamado plano policromático que envolvia as linhas da vermelha até a lilás e os túneis que temos hoje. Esse plano criou novas condições de desenvolvimento para as áreas da Zona Sul e inicia o processo de expansão para a Barra da Tijuca. É nesse momento, que os gabaritos da região da Lagoa passam de seis pavimentos para doze com o decreto do governador do Estado da Guanabara, Negrão de Lima.

Para realização desse programa de mudanças era necessário erradicar as favelas através da remoção da população para novas áreas construídas pelo Estado da Guanabara. Os processos de remoção transformaram a vida em torno da Lagoa, pois para ocupar os espaços das antigas favelas foram criadas áreas de lazer e novos empreendimentos imobiliários como a Selva de Pedra, onde ficava a Favela da Praia do Pinto. Ainda hoje, quem vier, pela rua Jardim Botânico, em direção à Gávea, olhando para a sua esquerda, antes da primeira rua, verá, na esquina, uma reminiscência importante dessa história que é o Posto de Saúde da Praia do Pinto.

Os removidos foram levados para Vila Kennedy, Cidade de Deus e outras áreas, afastando esses

trabalhadores de seus lugares de trabalho e, também, aumentando a população das cidades da Baixada Fluminense.

A Favela da Catacumba só foi removida em 1970, no governo de Negrão de Lima e chegou a ter 10 mil moradores. A remoção da favela atendia aos princípios norteadores da reforma de Carlos Lacerda: retirar as favelas para embelezar a cidade e aproveitar as áreas desocupadas para o desenvolvimento de novos empreendimentos imobiliários. Esse segundo aspecto acabou por prevalecer. Por sua localização, a favela sofreu uma pressão muito forte, nos anos 1970, em função dos interesses do capital imobiliário. Para se ter uma idéia das possibilidades abertas com a remoção, a Favela da Catacumba possuía 15 acessos e em torno de 1500 barracos, que na época eram de madeira ou de zinco e ocupava toda a região do Parque da Catacumba e adjacências, formando um complexo com o Morro dos Cabritos. Através do processo de remoção, seus moradores foram encaminhados para Vila Kennedy, Cidade de Deus e Guaporé-Quitingo.

Um dos depoimentos mais representativos dos impactos da presença de favelas na orla da Lagoa foi dado pelo escritor José Lins do Rego que habitava uma residência próxima à Lagoa e ao Jockey Clube, em sua coluna do jornal O Globo, em 1951:

“Vejo, então, o que não queria ver. Era o povo do morro que descera com os seus barracos na cabeça para enfincá-los ali. Uma cidade, de lata, de barro, de capim, de lama, de tábuas, surgia, como por encanto, pegado às paredes altas da cidadela dos cavalos ricos. (...) Eu aconselharia o Sr. Prefeito a ver a cidade nova que vem nascendo.”

Entretanto, a favela que se tornou símbolo desse processo de remoção e dos conflitos daí resultantes foi a da Praia do Pinto. Os conflitos se iniciaram na década de 1950 e envolveu, como vimos, a Igreja Católica, os moradores e o poder público. No chamado Complexo da Praia do Pinto se concentravam 20 mil pessoas que lutaram para manter as suas moradias. Essa luta fez com que a remoção só se completasse em 1969, após mais um incêndio sem explicação que afetou a região. Desde 1950 que sucessivos incêndios atingiam o complexo.



Figura 1. Favela da Catacumba.

Figure 1. Favela of Catacumba



Figura 2. As fotografias mostram, do lado esquerdo a Favela da Praia do Pinto na década de 1960 e do lado direito o projeto que, na época foi idealizado para o local da favela. Atualmente, o local é ocupado por um conjunto de prédios que formam a chamada Selva de Pedra.

Figure 2. Pictures shows Favela of Praia do Pinto in 1960's (left side) and the project designed for the local slum at the time (right side). Currently the site is occupied by a group of buildings so-called Selva de Pedra.

Com as remoções das favelas se abriu caminho para a radicalização do processo de urbanização da Lagoa que tomou grande impulso a partir das décadas de 1970 e 1980. O projeto envolveu a criação de um novo cartão postal para a cidade que se ajustaria a conclusão das obras do Túnel Rebouças e daria nova dimensão aos espaços da Lagoa, incrementando o lazer e o novo processo de ocupação, agora voltado para as famílias de classe média alta. Além disso, aproveitava-se parte dos investimentos feitos no final da década de 1960, que incluíram a construção de um

completo de diversão, composto pelo Circo Orlando Orfei, por boate, restaurante, teatro e o grande *must* da época, um Cinema ao ar livre, o *Drive-in* da Lagoa.

Para a produção desse novo projeto foram chamados os maiores paisagistas da cidade, entre eles Burle Marx que deu a direção da formatação dos jardins. A década de 1970 marca, então, uma ocupação desordenada, afoita e rápida, fruto especulação imobiliária na Lagoa quando quase metade da Lagoa é aterrada. Esse processo ganha consistência após a fusão entre o Estado da Guanabara e o Estado do

Rio de Janeiro, quando a cidade do Rio de Janeiro se transforma em capital do novo estado e durante o governo do prefeito Marcos Tamoyo.

Paradoxalmente, esse incremento da ocupação, via especulação imobiliária, produz o agravamento das condições da Lagoa Rodrigo de Freitas, abrindo o debate em torno das soluções possíveis, sendo a especulação imobiliária e a ocupação desordenada tomadas com componentes do aumento dos desastres da Lagoa. Essa reação da população iniciou uma série de estudos para resolução do problema, que tomava dimensões maiores exatamente pela nova condição de cartão postal da Lagoa.

O tombamento do espelho de água, em 1975, por Marcos Tamoyo e a definição de um traçado definitivo para a Lagoa, através de decreto, já são os primeiros resultados dessa mobilização e atuam no sentido de dar rapidez ao projeto de transformação das margens em áreas de lazer como o Parque da Catacumba.

Exatamente, no último ano de existência do Estado da Guanabara, em 1975, governo desenvolve um convênio com o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento - PNUD e com a Organização Mundial de Saúde - OMS para o saneamento do meio ambiente do Estado. Nesse convênio havia um sub-projeto de Recuperação e Saneamento da lagoa Rodrigo de Freitas.

O MOVIMENTO FINAL DE OCUPAÇÃO

As décadas de 1980 e 1990 realizam de forma contundente a urbanização da Lagoa Rodrigo de Freitas mantendo como principal vetor o desenvolvimento de empreendimentos imobiliários que alteram inclusive o tradicional estádio de Remo, marca da memória de uso da Lagoa, como espaço dos esportes de vela e remo. Com esse incremento e crescimento aumentam os problemas de infraestrutura, principalmente, quanto ao saneamento, ampliando os desastres na Lagoa por conta de despejos de esgotos sem tratamento. Também, nessas duas décadas, se percebem os limites de circulação na área, provocados, em parte, pela concretização da Estrada Lagoa-Barra.

A partir daí, a questão do meio ambiente se torna a bandeira principal dos debates sobre a Lagoa e uma série de projetos passam a fazer parte da agenda das políticas públicas dos governos estadual e municipal. A remodelação das áreas de lazer com a eliminação do

Circo Orlando Orfei e de outras construções na orla, com a definição de uma uniformidade na ocupação deu novo fôlego à região que hoje, junto com os problemas, conseguiu se constituir como o principal cartão postal da cidade e todos, orgulhosamente, visitam a Lagoa, no final do ano para verem a maior árvore de natal do mundo que flutua por seu espelho d'água e se transformou em evento turístico da cidade.

Hoje, sem dúvida, embora os problemas sejam muitos, estão equacionados, mas ainda sem solução e a Lagoa, além de bairro, pertence à cidade. Por ela, circulam multidões que se divertem de várias maneiras. Olhando para o passado, o saldo pode ser considerado positivo. A Lagoa tomou forma e define, junto com Copacabana, Leblon e Ipanema, a Zona Sul da cidade, formando quase que um complexo homogêneo.

Apreciando essa síntese histórica, salta aos olhos que, no fundo, o que é hoje a Lagoa reflete o projeto não realizado do engenheiro Zózimo Barroso do Amaral. A Lagoa é hoje um bairro residencial que, por sua posição geográfica, integra os vários bairros da Zona Sul à cidade. Além de ter sido, ao longo de sua história, um local de constante renovação urbana, criando larga oferta de mão-de-obra e com isso abriu avenidas, praças e ruas. No final, a urbanização da Lagoa alcançou, de certa forma, o ideal de uma cidade-jardim.

REFERÊNCIAS

- ABREU, M.A. 2010. *Geografia histórica do Rio de Janeiro*. 2 volumes. Andrea Jakobson Estúdio, Rio de Janeiro, RJ. 912p.
- GERSON, B. 2000. *História das ruas do Rio*. Lacerda Editores, Rio de Janeiro, RJ. 513p.
- SCHWARTZMAN, S. 2000. *Tempos Copacabana*. Paz e Terra/ Editora da FGV, São Paulo, SP. 434p.
- VENTURA, Z. 1994. *Cidade partida*. Companhia das Letras, São Paulo, SP. 280p.

Submetido em 19/9/2011

Aceito em 03/07/2012