

O Caminho do Aterrado e o pensamento urbanístico no Brasil (1825-1853)

The Caminho do Aterrado and urban planning in Brazil (1825-1853)

Priscilla Peixoto

Doutoranda no Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROURB/FAU/UFRJ) e bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES)
priscillapeixoto@gmail.com

RESUMO: O presente artigo enfoca um conjunto de propostas feitas entre 1821 e 1855 para a região que ia da antiga Ponte dos Marinheiros até a Praça Onze, no Rio de Janeiro. Conhecido também como Caminho do Aterrado, nos dias de hoje este local faz parte da Avenida Presidente Vargas. Este estudo se detém mais especificamente nas propostas de Grandjean de Montigny (1827), Aureliano Coutinho (1833), Henrique de Beaurepaire-Rohan (1843) e Irineu Evangelista de Souza (1851-55), pois se tem por hipótese que com elas se consolidou a expansão desta área da cidade. Ao desenvolver este estudo, abordando os atores sociais e suas práticas, busca-se um olhar mais complexo sobre esse processo de “interiorização”. Observando, portanto, a conformação de um campo de saber construir cidades onde se distinguem diferentes grupos – arquitetos, engenheiros, políticos e empresários –, em meio de uma série de debates, nem sempre convergentes, e guiados por diferentes visões de mundo.

Palavras-chave: Caminho do Aterrado; Cidade Nova; Rio de Janeiro; Urbanismo.

ABSTRACT: *This article focusses on a series of proposals made between 1821 and 1855 for the area extending from the former Ponte dos Marinheiros to the Praça Onze in Rio de Janeiro, which was also known as the Caminho do Aterrado and today forms part of Avenida Presidente Vargas. This study is concerned more specifically with the proposals of Grandjean de Montigny (1827), Aureliano Coutinho (1833), Henrique de Beaurepaire-Rohan (1843) and Irineu Evangelista de Souza (1851-55), on the hypothesis that they structured expansion of this area of the city. In considering the social stakeholders and their practices, the study sought to take a more complex view of this process of “interiorisation”. Accordingly, it observed the formation of a field of know-how in building cities in which different groups (architects, engineers, politicians and businessmen) can be distinguished, amid a series of – not always convergent – debates guided by differing worldviews.*

Keywords: *Caminho do Aterrado; Cidade Nova; Rio de Janeiro; Urbanism.*

Interiorização da área urbanizada do Rio de Janeiro: dos mapas aos atores sociais

A análise cartográfica nos mostra que, sobretudo entre os séculos XVIII e XIX, à medida que o Rio de Janeiro se estabelece como cidade-capital e intensifica sua atividade econômica como cidade portuária, ela expande seu território sobre a várzea entre os morros do Castelo, de São Bento, de Santo Antônio e da Conceição.

É justamente comparando os mapas colocados lado a lado e organizados cronologicamente que se pode chegar a essa conclusão. Contudo, deve-se salientar que esta constatação não pondera por quantos séculos e a que custos esse modo de expansão do território urbanizado da cidade se consolidou.

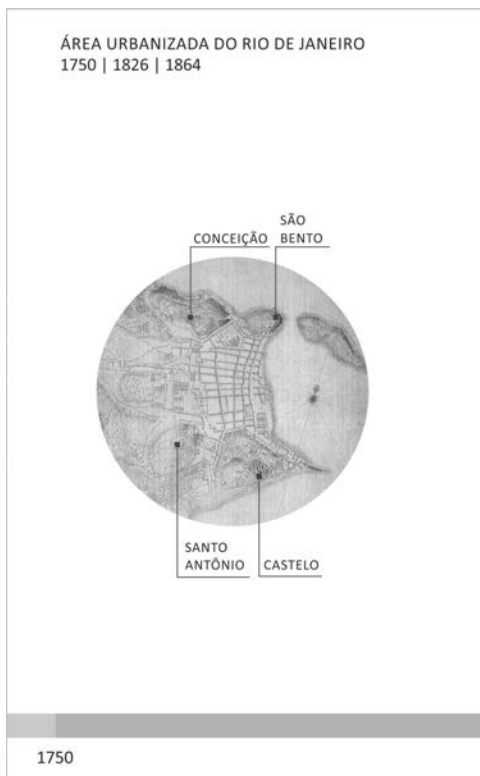
Nas palavras dos historiadores, interpreta-se assim a “estrutura” desse “processo”, aquilo que se modificou muito lentamente, e que só pode ser percebido na análise da longa duração. No entanto, seriam essas as únicas reflexões despertadas pelo espriamento da área urbanizada da cidade em direção ao interior de seu território?

É Marcel Roncayolo (2011) quem, em uma entrevista, nos ajuda a colocar a questão de forma mais evidente:

(...) Je ne vois pas pourquoi la logique des formes n'aurait aucun rapport avec le reste de l'histoire, en particulier la formation des systèmes de pensée, des représentations, de la sensibilité et du goût que inspirent les architectes. En outre, les formes de ce monde de l'urbanisme et de l'architecture ne sont pas des exercices gratuits ; elles sont lieu et support des fonctions, vues et perçus comme signes, images, symboles par une population¹.

Como pode ser observado aqui, parece que, em nosso caso, deter-se somente na análise cartográfica deixaria de fora, justamente, os determinantes destas formas materiais, ou seja, aquilo que Roncayolo chama de sistemas de pensamento, de representações, de sensibilidades e de gosto.

Outro autor, Michel de Certeau, aponta como pouco percebemos que esse olhar do plano – e do mapa – é uma construção que permitiu ao humano um “olho solar”, um olhar divino, que cria a ficção de tudo ver (e saber). Ao simplificar as formas materiais da cidade em uma projeção de topo, ao “congelar” o tempo fugidio das dinâmicas urbanas em uma única representação, produzem-se análises que, muitas vezes, podem ser redutoras.



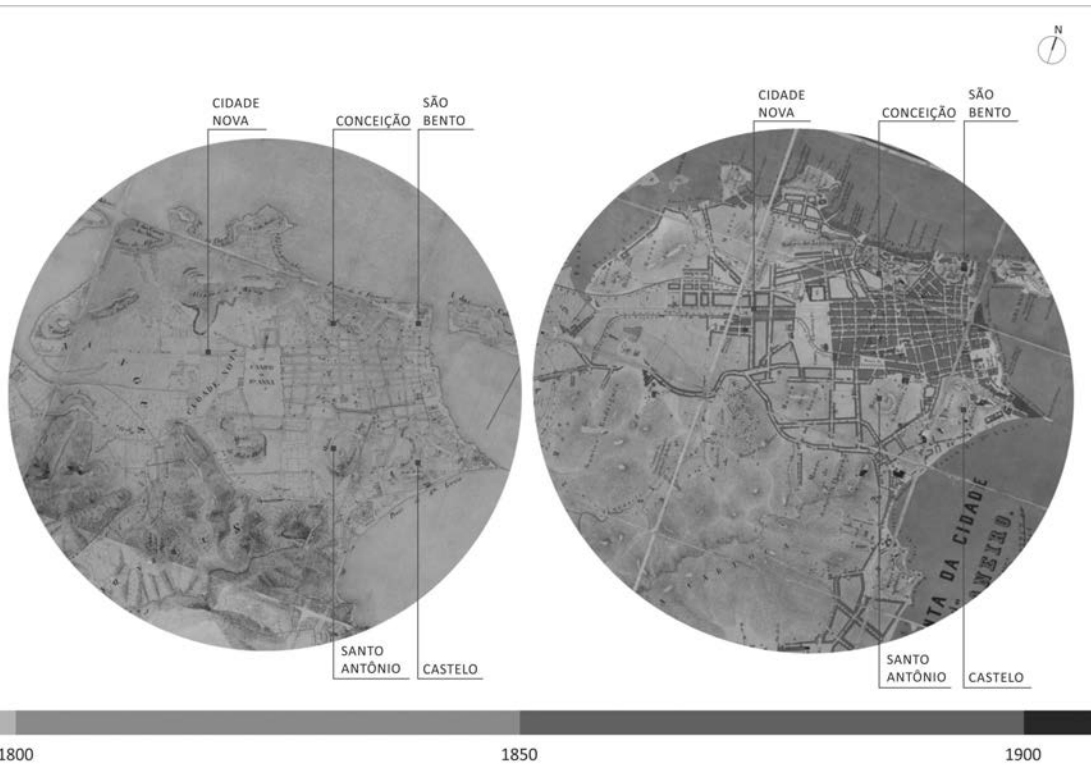


Figura 01 - Área Urbanizada do Rio de Janeiro 1750 | 1826 | 1864. Montagem realizada pela autora a partir de pormenores dos seguintes mapas (da esquerda para direita): (1) FILGUEYRA, André Vaz. Carta Topográfica da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1750; (2) ALCANTARA, J.J. D'. Planta da cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro e da maior parte de seus termos: Começada a levantar em 1826 e interrompida desde 1828 pelos oficiais empregados no Archivo Militar da Corte. [S.l.: s.n.]; (3) LAEMMERT. Nova planta da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1864. Fonte: (1) Fundação Biblioteca Nacional, código ARC, 1, 4, 3. (2) e (3) Fundação Biblioteca Nacional, disponíveis em <https://bndigital.bn.br/>.

Este mesmo autor nos mostra, portanto, como esse olhar, que para ele parece ser o mesmo daquele que observava a ilha de Manhattan do alto do World Trade Center, está vazio de experiências.

A cidade, observada tão do alto, não apresenta as feições que afetam os demais sentidos do corpo humano. Em suas palavras, “a cidade-panorama é um simulacro ‘teórico’ (ou seja, visual), (...), um quadro que tem como condição de possibilidade um esquecimento e um desconhecimento das práticas” (CERTEAU, 2014, pp. 158-159). Assim, Certeau nos leva a pensar em outra maneira de construir a história dos espaços urbanos. Um modo que considere, então, como esses espaços são moldados pelos “praticantes da cidade”.

Contudo, seria necessário eleger apenas uma destas formas – ou um olhar sistematizador daquele que apenas observa as formas materiais na longa duração, ou um olhar antropológico que se detém nas cidades produzidas em suas práticas cotidianas – para se estudar a construção das cidades (e do Rio de Janeiro, no nosso caso particular)?

Para responder a essa pergunta, é necessário tratar de dois aspectos: (1) como a historiografia recolocou essa questão e (2) como, desde o século XVII, vem se estabelecendo um saber específico para tratar das questões da cidade.

Com relação ao primeiro aspecto, devem ser observados os apontamentos de Bernard Lepetit. Atento às práticas dos geógrafos e dos arquitetos, ele viu ali insumos para repensar a escrita da história. Para Lepetit (1998, p. 94), o hábil historiador deve, como o arquiteto e o geógrafo, trabalhar com diferentes escalas para construir seu discurso. É ele quem escreve:

O mapa não é o território: duas figuras, uma em escala de 1:25.000 e a outra em escala de 1:500.000, não permitem que se leia da mesma maneira a organização do espaço. Ao apagar as variações que se revelariam em outras escalas e dariam uma outra imagem do mundo, todas as duas se situam, a partir de um ponto de vista de conhecimento específico e com a preocupação de responder a um caso particular, num nível escolhido de generalização. Mas uma não é mais verdadeira do que a outra.

Ou seja, no nosso caso em particular, não se trata de uma escolha entre se deter apenas no olhar antropológico das práticas em detrimento do olhar morfológico da cartografia, ou vice-versa. Trata-se, justamente, de pôr em jogo – “jogos de escalas”, como aponta Jacques Revel (1998) – as diferentes aberturas dessa lente objetiva que manuseamos ao construirmos a narrativa histórica.

Contudo, aqui se faz necessário trazer à baila o segundo aspecto mencionado anteriormente: como vem se estabelecendo um saber para tratar das questões da cidade. É necessário pôr em questão que, a partir do século XVII, a cidade foi objeto de discurso e de ações cada vez mais especializados. Esse aspecto se amplificaria sobretudo no século XIX, tornando-se, no século seguinte, um campo profissional com a formação (e a nomeação) da disciplina chamada “urbanismo”².

Trata-se de uma informação importante, pois, ao enfocar os “praticantes da cidade”, existem aí grupos distintos, dentre os quais, inclusive, os que fazem das cidades objeto de suas ações.

Com relação a esse último grupo – os urbanistas e aqueles que deram origem à conformação desta disciplina –, os trabalhos de Françoise Choay (1970, p. 1143-1154) e Jean-Pierre Gaudin (2014) são balizares. Estes autores nos mostram como esse campo se constitui a partir de uma série de reflexões e ações tomadas por indivíduos – cada vez mais especializados – diante de situações específicas.

São esses autores que nos ensinam também a necessidade de situar cada um desses discursos e observar as generalizações empreendidas à medida que eles são difundidos e ressignificados em outros contextos.

Trata-se, portanto, de uma atenção metodológica que seria sintetizada, anos mais tarde, na afirmação de Bernard Lepetit (2001) sobre a necessidade de “levar os atores [sociais] a sério” na escrita da história.

Diante dessa abordagem, poderíamos então nos perguntar: quais seriam os atores, suas intenções e ações que delinearão as mudanças nas formas materiais do Rio de Janeiro e que as levaram a expandir a área urbanizada da cidade na direção oeste?

É justamente em torno dessa pergunta que construiremos aqui nossa argumentação. Neste artigo, centraremos nossa atenção nas propostas que consolidaram o crescimento da cidade na direção oeste, sobretudo a partir da implementação e do desenvolvimento do Caminho do Aterrado, também conhecido como Caminho das Lanternas.

Enfocaremos tanto o momento em que esse caminho parece se fixar como **objeto de desejo** daqueles que buscavam remodelá-lo ou, em termos da época, “melhorar” suas formas materiais, quanto o momento em que ele se torna também **objeto de intervenções**.

Trataremos aqui, portanto, de um conjunto de propostas elaboradas entre 1821 e a década de 1850 para a região que se estendia desde a antiga Ponte dos Marinheiros até a Praça Onze, e que hoje integra a Avenida Presidente Vargas. Mais especificamente, centraremos nosso estudo nas propostas de Grandjean de Montigny (1827), Aureliano Coutinho (1833), Henrique de Beaurepaire-Rohan (1843) e Irineu Evangelista de Souza (1851).

Por fim, com este artigo visamos a apresentar, mesmo que de maneira tópica, como esse processo de “interiorização” da área urbanizada da cidade foi empreendida por diferentes grupos de atores sociais – arquitetos, engenheiros, políticos e empresários –, em meio a uma série de debates – nem sempre convergentes – guiados por diferentes visões de mundo. Ou seja, buscamos aqui articular diferentes escalas dessa “história”.

CRONOLOGIA DAS PROPOSTAS
PARA O CAMINHO DO ATERRADO | AV. PRESIDENTE VARGAS

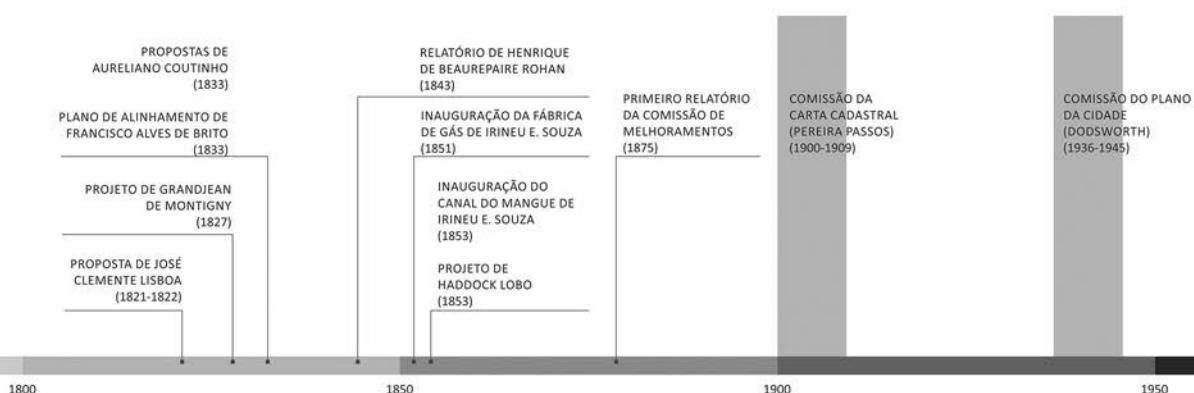


Figura 02 - Cronologia das Propostas para o Caminho do Aterrado e para a Avenida Presidente Vargas. Infográfico realizado pela autora a partir de informações de: AZEVEDO, M.D. Moreira de. O Rio de Janeiro - Sua história, homens notáveis, usos e curiosidades. v. II. Rio de Janeiro: B.L Garnier, 1877; BORDE, Andrea Pessoa. Vazios Urbanos: Perspectivas Contemporâneas. Rio de Janeiro: PROURB, 2006. (Tese de doutoramento); PEREIRA, Margareth A. S. Rio de Janeiro: L'ephemere et la perennite – histoire de la ville au XIXeme siècle. Paris: Ecole des Hautes Etudes em Sciences Sociales, 1988. (Tese de Doutorado Ciências Sociais).

O projeto do Campo da Aclamação de Grandjean de Montigny

O processo de interiorização da área urbanizada da cidade parece se acelerar a partir do início do século XIX com o traslado da Corte portuguesa para o Rio de Janeiro e, sobretudo, com o estabelecimento das residências reais.

Apesar de haver notícias de intervenções na região no começo daquele século, de fato é com Pedro I, ainda como príncipe regente do Brasil, que essas obras ganham vulto. Trata-se da proposição de José Clemente Lisboa para a construção (realização-cortar) de um canal que conectasse o Rossio Pequeno (atual Praça Onze) à Rua Direita (atual Primeiro de Março), entre 1821 e 1822. Pouco se conhece desta proposta, salvo um relato de Moreira de Azevedo, em *Rio de Janeiro: sua história, monumentos, homens notáveis, usos e curiosidades* (1877).

Contudo, o mesmo não pode ser dito de outro projeto que se estabelece na sequência e que é abordado com ênfase por Pereira e Borde e toda uma bibliografia ligada à história da produção arquitetônica na cidade³: o projeto do arquiteto Grandjean de Montigny para o Campo da Aclamação, proposto em 1827, já no contexto do Primeiro Reinado.

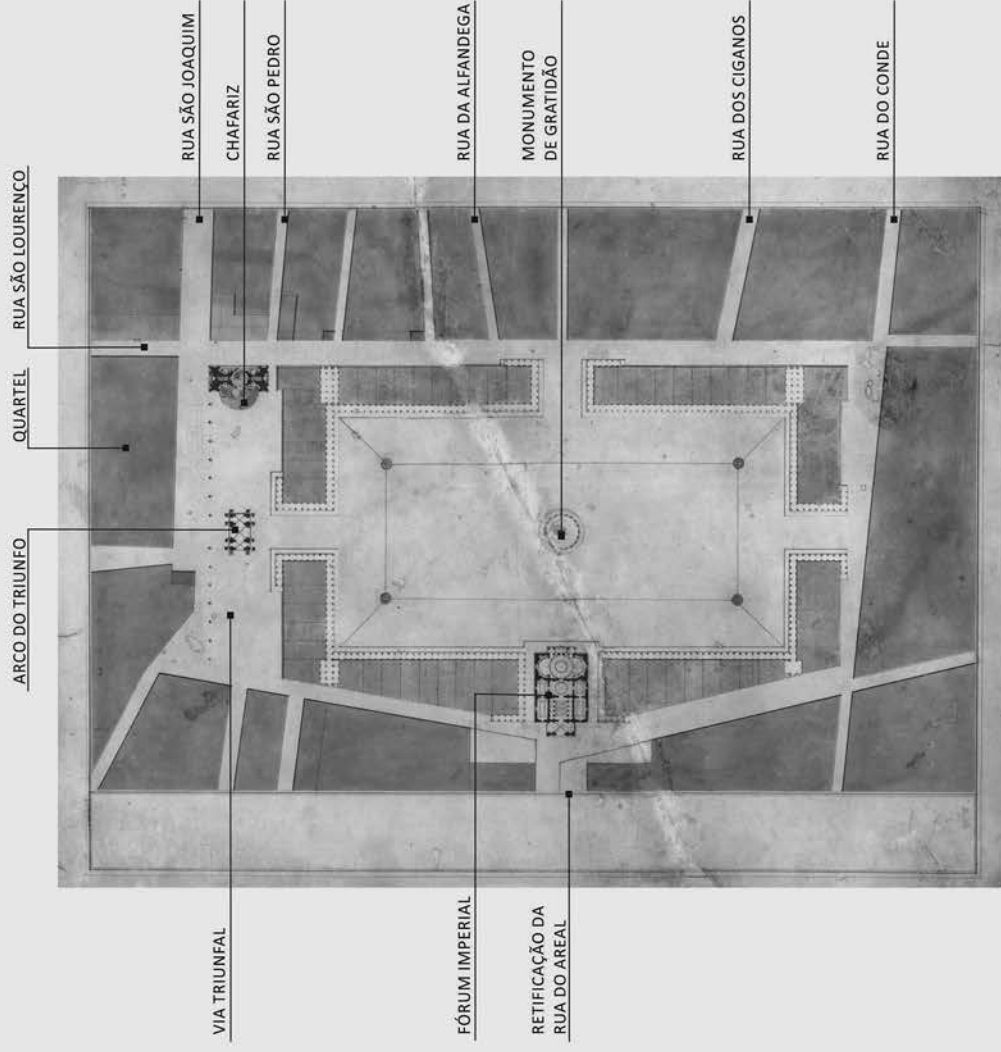
Grandjean de Montigny foi o arquiteto que integrou a Missão Francesa, iniciativa responsável pela institucionalização do ensino artístico no Brasil com a criação da Escola Real de Ciências, Artes e Ofícios. Posteriormente, essa instituição passou a se chamar Academia Imperial de Belas Artes.

Montigny chegou ao Brasil em 1816 com os demais integrantes da Missão, e foi um dos poucos que residiram no país até morrer, em 1850. Durante todo esse tempo, foi professor de arquitetura da Academia, tendo exercido inclusive a função de diretor interino. Ele também elaborou projetos de arquitetura perene e efêmera para a Corte. É justamente no contexto destes últimos que Montigny propõe o projeto para o Campo da Aclamação, situado no então Campo de Santana.

Até aquele momento, o Campo de Santana era utilizado para manobras militares dos quartéis localizados na região e um verdadeiro hiato que separava a cidade antiga da cidade nova (área na região do Mangal de São Diogo, que começou a se adensar com a instalação da residência real na Quinta da Boa Vista⁴). Com a proposta de Montigny, aquele local passaria a ser uma praça cívica em homenagem ao imperador da mais nova nação independente. O projeto do novo campo era formado por um conjunto de edificações das quais podem ser destacadas o Fórum Imperial da Aclamação, o Palacete ou Tribuna do Imperador, a Casa dos Ministros de Estado, as Casas das Câmaras e a Igreja de São Pedro de Alcântara.

O projeto tem também dois outros aspectos que merecem a nossa atenção, ambos concernentes à implantação dessas edificações na malha urbana existente: (1) a via que se esboça no eixo do Fórum Imperial e (2) aquela que Montigny chama de “Via Triunfal”, uma espécie de passeio organizado entre as Ruas São Pedro e São Joaquim e os quartéis, formado por arco do triunfo e chafariz.

GRANDJEAN DE MONTIGNY
CAMPO DA ACLAMAÇÃO (1827)



PROPOSTA DE GRANDJEAN DE MONTIGNY PARA O CAMPO DA ACLAMAÇÃO (1827)



PORMENOR DE MAPA INDICANDO
REGIÃO DO CAMPO DE SANTANA EM 1826

Figura 03 - Grandjean de Montigny e o Campo da Aclamação (1827). Montagem realizada pela autora a partir de (da esquerda para direita): (1) MONTIGNY, Grandjean. [Campo de Santana: Projeto de urbanização, planta baixa], 1827; (2) ALCANTARA, J.J. D'. Planta da cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro e da maior parte de seus termos: Começada a levantar em 1826 e interrompida desde 1828 pelos oficiais empregados no Archivo Militar da Corte. [S.l.: s.n.]. Fonte: (1) Museu Nacional de Belas Artes, nº 8693. (2) Fundação Biblioteca Nacional, disponível em: <https://bdigital.bn.br/>

Em ambos os casos, observa-se a intenção de conexão com a porção oeste da cidade. No primeiro, o eixo estabelecido a partir do Fórum parece induzir a abertura de uma nova via que retificaria a Rua do Areal. No segundo, na chamada “Via Triunfal”, é mantido o traçado das vias adjacentes, mas remodelado o espaço de conexão com o novo projeto.

A intenção observada no plano, de fazer da proposta arquitetônica uma espécie de “elemento de costura” entre áreas já edificadas da cidade, torna-se ainda mais evidente na leitura da nota explicativa do projeto. Nela, Montigny escreve:

A Praça terá quatro entradas principais que dividirão os Edifícios em quatro partes. (...) Será decorada com Pórticos que servirão de passeios públicos, e debaixo destes Pórticos se poderão reunir diferentes ramos de Comércio. Por esta disposição, a Cidade não será mais como é agora, dividida em duas partes (...)⁵.

Ao trazer um novo programa arquitetônico para a região, este claramente cívico e orientado para a adoração do imperador, mas que passava a conjugar também atividades civis como o comércio, Montigny parece promover uma “costura” entre as partes já edificadas da cidade a leste e a oeste. Além disso, de forma menos explícita, parece também procurar induzir o seu crescimento em direção ao Mangal de São Diogo.

A valorização desse processo de interiorização da área urbana da cidade já estava presente em outro projeto de Montigny, a “Planta de Parte da Cidade do Rio de Janeiro, situando um novo Palácio Imperial” (1825). Diferentemente do que se verificaria nas propostas posteriores, tratava-se de valorizar um caminho, já mais consolidado, junto aos morros de Santo Antônio e do Senado, e que cruzava importantes monumentos existentes, o Paço e Rossio (atual Praça Tiradentes). Na proposta de 1825, Montigny sugeria grandes intervenções no trajeto, como a ampliação do Palácio do Paço e a abertura de novas praças que parecem reforçar o caráter de cortejo impresso pelo caminho.

Evidentemente, ambas as propostas são tratadas como ações tópicas, ou seja, centradas na conexão de monumentos a partir da abertura de grandes eixos de circulação e embelezamento⁶. De fato, este é o cerne delas. No entanto, não se pode afirmar que há negligência em outros aspectos, como a salubridade e a dimensão social, visto que o arquiteto é zeloso quanto às questões do asseio e da qualidade do ar, sobretudo ao propor fontes e canalização dos rios sob a praça do Campo da Aclamação. Nesse mesmo projeto, ele ainda pauta atributos da segurança promovida pela maior efervescência da vida cidadina.

Possivelmente devido às instabilidades políticas a partir de 1831⁷, os projetos de Grandjean elaborados na década de 1820 não foram implementados. Mas a região continuou a despertar propostas. Entre 1833 e 1838, já no período da Regência, ganham destaque as propostas elaboradas por homens públicos envolvidos na política imperial, como Aureliano Coutinho.

Aureliano Coutinho: o Caminho do Aterrado como um articulador de melhoramentos

De modo geral, a biografia de Aureliano Coutinho⁸, visconde de Sepetiba, tem sido abordada com mais frequência nos trabalhos de história política da Regência e do Segundo Reinado no Brasil. Sua trajetória foi marcada, sobretudo a partir da década de 1840, pela acusação feita por seus opositores de liderar uma “facção” que interferia na formação e na dissolução de gabinetes, e até mesmo na condução da vida do jovem imperador, sendo apontado inclusive como articulador da antecipação da maioridade⁹.

A ação de Aureliano Coutinho nas formas da cidade, apesar de ser um importante capítulo para se estudar a história do pensamento urbanístico no Brasil do Oitocentos, é, contudo, um aspecto menos explorado por aqueles que se dedicaram à vida e à obra dessa personalidade. Apesar de pouco abordada nesse contexto, uma de suas principais contribuições foi ter participado, como presidente da província do Rio de Janeiro, da Proposição de Petrópolis¹⁰. Lacombe lhe atribui o incentivo à adoção de mão de obra livre na construção da cidade. E, conforme viemos apontando, Aureliano Coutinho, junto com Paulo Barbosa da Silva (2011), contribuiu também para transformar este empreendimento em uma obra conjunta – da casa imperial e da administração da Província – e torná-la, assim, mais do que uma nova residência do imperador. Tratava-se de pensá-la também como uma importante ação civil, uma nova cidade orientada pelos princípios de embelezamento, circulação, salubridade e, sobretudo, por ambições de igualdade entre os homens.

Apesar de a ação urbanística na primeira metade do século XIX não constituir ainda um saber autônomo, ou, como se diria posteriormente, um saber especializado, deve-se sublinhar a atenção deste grupo em agenciar três virtudes (ou competências) necessárias para que essas propostas fossem pensadas de forma sistêmica: o capital político – de alinhar diferentes esferas de poder –, o capital econômico – ao consorciar os provimentos de fontes distintas, como a Casa Imperial e a administração da Província – e o capital cultural – por se tratar de uma ação de engenheiros e advogados experientes na administração de obras públicas, ou, em outras palavras, detentores de um “saber edificar”, de uma cultura construtiva. Pode-se pensar que esse tipo de inteligência permitiu que esse grupo transformasse suas reflexões sobre as cidades em ações com certa rapidez¹¹.

Olhar para a área da antiga Rua do Aterrado permite observar outra proposta de Aureliano Coutinho, que, como seria notado em Petrópolis anos mais tarde, extrapola suas ações como político e homem público e mostra sua atenção às formas da cidade. Assim é que, em 1833, momento em que ocupava o cargo de ministro de Negócios do Império – posto que na época, além das atribuições do ministério, cumpria funções dos futuros presidentes das Províncias –, Coutinho elabora uma proposta para a abertura do Canal do Mangue e a execução de um conjunto de obras de melhoramentos¹². É novamente Azevedo quem comenta a ação:

(...) Aureliano de Souza Coutinho (...) [propôs] que os possuidores de terrenos no Mangue, de um ou outro lado da Rua do Aterrado que comunicava a Cidade Nova com o bairro de Mata Porcos, hoje Estácio de Sá, fossem obrigados a aterrá-los no prazo de dois anos, e, se não o fizessem, perderiam a posse deles; que a municipalidade aforasse os terrenos devolutos com a condição de aterrá-los quem os quisesse tomar, e desse princípio a um canal paralelo à Rua do Aterrado, comunicando o mar até a Praça Onze, tendo esse canal um braço que se estenderia até ao edifício da Correção; arborizando as margens, bordadas de casas da mesma perspectiva e havendo pontes rodantes para darem passagem a barcos desde a ilha de João Damasceno até a Praça Onze de Junho¹³.

Além do relato de Azevedo, pode-se também acompanhar as ações do ministro de Negócios do Império nas páginas do *Correio Oficial* durante os quase cinco meses em que ocupou o cargo¹⁴. Nele, observa-se que dia após dia, já nessa época – vale lembrar, mais de dez anos antes da concepção de Petrópolis –, suas ações pareciam tender a articular vários projetos aparentemente autônomos. Ou seja, um pensamento sistematizador.

Em 1833, o Rio apresentava sinais de ter sido atingido pela epidemia de cólera que assolava diversas cidades no mesmo período. Nas cartas oficiais, Aureliano Coutinho pedia aos engenheiros da Câmara Municipal que apresentassem (e apressassem) um plano de salubridade para a cidade. Desta preocupação parece decorrer também sua insistência em intervir na Santa Casa de Misericórdia. Observa-se uma preocupação do ministro em dar uma solução mais “higiênica” aos cemitérios da cidade, deslocando-os para fora da área urbana. É ele quem escreve:

Sendo o âmbito do Cemitério da Santa Casa de Misericórdia extremamente pequeno em relação ao número de Corpos que ali se sepultam; e acontecendo além disso que a terra já saturada se tem tornado imprópria para consumi-los; resultando destas circunstâncias, e da localidade em que ele se acha alocado, o caráter da viração sobre a Cidade, com conhecido detrimento de saúde dos habitantes, os miasmas que ali se exalam: Manda a Regência, em Nome do Imperador, que a Câmara Municipal desta Cidade designe os terrenos públicos existentes fora do povoado, hum ou mais, que pela sua situação e capacidade sirva para aquele fim; e nele faça estabelecer o Cemitério da dita Santa Casa, proibindo, do prazo que lhe parecer razoável em diante, o enterramento de Corpos no que ora existe¹⁵.

Sobre esse aspecto, é curioso notar também que, no mesmo periódico em que eram publicadas essas cartas do ministério, em uma seção para comunicações não oficiais, havia um artigo questionando a necessidade de esse “equipamento” ser administrado pela municipalidade, e não mais por uma ordem religiosa. Ora, como se pode notar, as propostas enunciadas por Aureliano se coadunavam com outros críticos da cidade. Ou seja, participava e promovia um campo de debates.

As preocupações com relação à salubridade, como o próprio texto de Azevedo já denunciava, não se restringiam aos cemitérios e encampavam também intervenções nos mangues.

Aqui, salientamos as suas propostas para a canalização e o dessecamento do Mangal de São Diogo. Em relatório de atividades do ministério, esta questão também se explicita:

O extenso mangue ao longo do Aterrado, que segue do largo do Rocio da Cidade Nova a ponte do Curtume, merece, senhores, a Vossa atenção, a fim de melhorar o ar que respiram os habitantes daquela importante parte da capital. Talvez conviesse aforar, por módicos preços, esses terrenos alagadiços a pessoas que se obriguem a secá-los.

Pelo meio dos ditos terrenos pretende o Governo mandar construir um Canal, que venha terminar em uma bacia no referido largo; conciliando assim a salubridade e aformoseamento do lugar, com a comodidade dos habitantes aos quais serão ali levados muitos gêneros, que ora vêm procurar aos mercados da Cidade.

As águas, que o mau estado das calçadas em umas ruas, e em outras a falta absoluta delas, conserva estagnadas, até que a ação do Sol as faz desaparecer pela evaporação, não podem deixar de exercer uma nociva influência na saúde dos habitantes. O Governo, por este motivo, determinou à Câmara Municipal que fizesse proceder ao Orçamento da despesa, que um tal objeto poderá exigir: e acha-se disposto a tomá-lo em consideração, logo que o orçamento lhe seja apresentado¹⁶.

No entanto, a questão do dessecamento das terras e a atribuição de propriedade àqueles que os realizassem, mencionados por Azevedo, talvez toque também em outro aspecto, não tão explícito: o incentivo à mão de obra colona, o que, naquele contexto, significava “não escrava”.

Esta hipótese se desenha ao se observarem outras correspondências nas quais Aureliano Coutinho solicita, no mesmo ano, o levantamento das terras improdutivas para adoção de mão de obra colona¹⁷. Ora, acredita-se aqui que tais aspectos não devem ser interpretados de forma isolada. Sobretudo porque, cerca de dez anos depois, seria o mesmo Aureliano Coutinho quem proporia a adoção de colonização estrangeira na construção de Petrópolis.

Com relação à luta silenciosa de Aureliano Coutinho contra uma economia baseada na mão de obra escrava, não deve passar despercebido o comunicado que ele mesmo redige solicitando a destruição do pelourinho. Justifica esse pedido recriminando as punições praticadas ali¹⁸. De fato, além dessa proposta, observa-se que a questão de métodos punitivos mais dignos e focados na correção do infrator (não na sua humilhação pública) também orientava suas preocupações. Uma de suas principais propostas quando ministro dessa pasta foi justamente a construção de uma Casa de Correção. No texto de Azevedo pode-se observar que ela também parece se articular às propostas sobre o entorno do Caminho do Aterrado.

Por fim, deve-se sublinhar que, nesse período, a atenção de Aureliano orienta-se também para os transportes por embarcações. Durante o ano de 1833, Aureliano Coutinho fez um grande investimento na estruturação de uma empresa de paquetes que servisse a uma maior extensão do Império. Tratava-se de melhorar o sistema de comunicações, tanto no de correios quanto na assistência ao transporte de cargas e pessoas.

Como se pode observar, parece que, como também aconteceria em Petrópolis, Aureliano Coutinho parte de uma ação necessária à melhoria da casa imperial, neste caso, a melhoria da ligação entre as residências imperiais do Paço e da Quinta, para, a partir delas, desenvolver equipamentos urbanos – nas palavras de hoje – necessários a uma melhor qualidade da vida cidadina.

Para além do reconhecimento dessa ação urbanística cada vez mais sistêmica – ou seja, cada vez mais próxima do que se chamaria no futuro de urbanismo –, é importante salientar também o possível mérito dessas ações no próprio campo urbanístico da época.

Essa questão se explicita quando, por exemplo, observa-se que a proposta de Aureliano Coutinho para o Aterrado parece ser evocada pelo engenheiro Henrique de Beaurepaire-Rohan no relatório em que consolida uma série de sugestões para a cidade¹⁹, cerca de dez anos mais tarde. Ao tratar das ações necessárias para o desenvolvimento dessa área, embora não mencionada nominalmente, a proposta de Aureliano parece ser citada:

O mangue da Cidade Nova

Ainda que muito conviria extinguir-se êste foco de miasmas, êste obstáculo à edificação, abster-me-ei contudo de indicar agora um meio qualquer para chegarmos a êste resultado; porque isto depende de explorações, a que não tenho procedido. É preciso porém notar-se que a esta paragem aflui grande quantidade de água, que se deriva das montanhas vizinhas. Esta circunstância justifica talvez um antigo plano de se estabelecer ali um canal de navegação, desde a bica dos marinheiro, até o Rocio pequeno; e mesmo de os ramificar até a casa da Correção, plano que outros ampliam, querendo que o canal corte a cidade, até a praia dos Mineiros; e como esta idéia pode ser algum dia aproveitada, acho razoável nas arruações, que se vão efetuar, debaixo da direção dos Ilms. vereadores Moura, Getúlio e Tavares, reservar-se o espaço necessário, para que em qualquer tempo se execute o projeto em questão²⁰.

Com este resgate feito no relatório de Beaurepaire-Rohan, é possível pensar que, apesar das mudanças de conjunturas políticas que marcam o final do período regencial e o começo do Segundo Reinado, e que resultaram, conseqüentemente, em uma instabilidade do papel político de Aureliano Coutinho e na inexequibilidade de suas propostas, suas ideias parecem ser compartilhadas por um grupo de indivíduos interessados nas questões urbanas. Ideias que fazem parte, portanto, de uma espécie de memória coletiva, contribuindo para constituir um “campo”, para utilizarmos o termo de Bourdieu (1980 e 1992), ou uma “nebulosa”, para usarmos aquele empregado por Topalov (1999) e Pereira (2007). A própria necessidade de elaboração de um relatório consolidando numerosas propostas, como o é caso do trabalho redigido por Beaurepaire-Rohan, parece ser um indicador deste novo momento para o desenvolvimento de um saber específico sobre as cidades no Brasil.

O que veremos em seguida, com a proposta de implementação da Fábrica de Gás (c. 1851) – para mudar a iluminação urbana de óleo de baleia para gás – e, por consequência, da

proposta de canalização e embelezamento do Canal do Mangue (1855), ambos empreendidos por Irineu Evangelista de Souza, o futuro visconde de Mauá, é outro sintoma da articulação desse novo campo: como essas ideias são compartilhadas para além dos posicionamentos político de seus integrantes. Ou seja, como este saber sobre cidades, antes mesmo de ganhar um nome, inicia sua autonomização e não pode mais ser confundido com o pensamento estritamente político/ético de seus atores. Ele começa a constituir valores comuns específicos.

Irineu Evangelista de Souza e o caminho da ‘modernidade’: o Canal do Mangue e a Fábrica de Gás

Na década de 1830, ainda jovem, Irineu Evangelista de Souza, futuro visconde de Mauá, já podia ser considerado um promissor comerciante. Em meados da década de 1840, com a compra e a modernização do Estabelecimento de Fundação e Estaleiros da Ponta de Areia, situada em Niterói, inicia também sua atuação como industrial (CALDEIRA, 1995, p. 180). Em 1851, somaria aos seus empreendimentos também a atividade de banqueiro.

Contudo, conforme apresenta um de seus biógrafos, Jorge Caldeira, seria justamente entre as décadas de 1840 e 1850 que, além do empreendedorismo e da boa administração, Mauá passaria a contar, de fato, com apoio político (ou de políticos) no desenvolvimento de seus empreendimentos. Nesse período, ele se aproxima do grupo político conservador. Era o grupo que se opunha a Aureliano Coutinho e que marcaria o futuro visconde de Sepetiba com a alcunha de mentor de uma “facção áulica”.

Esta aproximação pode ser observada de maneira mais explícita, por exemplo, com o empreendimento que introduz Mauá no mundo da indústria, a Fundação da Ponta de Areia. Essa fábrica assegurou sua viabilidade somente a partir de um contrato firmado com a Câmara da cidade para a canalização do Rio Maracanã (1846) (CALDEIRA, p. 187). A fundição havia sido adquirida e modernizada com a finalidade de produzir os tubos para a obra. No entanto, enquanto o grupo de Paulino José Soares de Souza e Honório Hermeto Carneiro Leão – líderes dos conservadores – não se estabeleceu no poder, Mauá não obteve pagamento pelas obras realizadas. A situação só mudaria após o retorno desse grupo aos mais altos postos da administração imperial, em 1848.

Com os aliados políticos no poder, Mauá seria levado à presidência da Comissão da Praça de Comércio do Rio de Janeiro (CALDEIRA, p. 199), se beneficiaria da guerra para a reunificação do Uruguai (CALDEIRA, pp. 209-219) com o aumento de encomendas na Ponta de Areia destinadas ao fornecimento de equipamentos e armas para a guerra, passaria a ser credor do governo uruguaio e, em pouco tempo, um dos homens mais influentes do Império. Por outro lado, tamanho investimento em seus préstimos é retribuído com propostas de melhoramentos e “modernização” da Corte. É em 1851 que começam, então, as obras para a ligação do Rio de Janeiro a Petrópolis, uma rota articulada de vapores e linha férrea;

Mauá torna-se presidente do Banco do Brasil e ainda assina contrato de provimento de iluminação a gás para a cidade.

A instalação da iluminação a gás trazia novos ares à capital do Império. Não só pelo novo tipo de luz – que dava mais nitidez e realçava mais as cores do que a iluminação pública feita com óleo de baleia adotada até então –, mas também pelo investimento na cidade como um todo por conta da instalação da nova rede. Um exemplo desse trabalho que se conjuga à iluminação em si pode ser observado em uma nota na *Revista Guanabara*, de autoria de Manoel de Araújo Porto-Alegre, que menciona o nivelamento da cidade para que esta pudesse ser implementada.

Sabemos que se está nivelando a cidade [...] e que este trabalho está muito adiantado, mas também sabemos que este nivelamento é encomendado pelo Sr. Irineu, que não é uma Câmara, e que é um trabalho preparatório para a iluminação de gás²¹.

A questão do nivelamento das calçadas era um problema que havia muito tempo chamava a atenção dos técnicos ligados às obras de melhoramentos na capital. O relatório de Henrique de Beaurepaire-Rohan (1843) já indicava a necessidade dessa obra. Porto-Alegre, nesse mesmo artigo para a *Revista Guanabara*, desdobraria ainda mais a questão incitando a



Figura 04 - A Fábrica de Gás. BERTICHEM, Pieter Godfred. Gazometro: no atterrado. Rio de Janeiro, RJ: Lith. Imp. de Rensburg, [1856]. Fonte: Fundação Biblioteca Nacional, disponível em: <https://bndigital.bn.br/>.

Câmara Municipal a participar da mediação desta importante obra para a cidade (PEIXOTO, 2013). Contudo, foi de fato pelas mãos do industrial Mauá – logo, com recursos privados – que a obra finalmente foi executada.

Com a nova fonte de iluminação, novos hábitos e novas formas de consumo se desenharam na cidade. Em outra nota na *Revista Guanabara*, observa-se o anseio pela utilização de iluminação a gás na reforma do Teatro São Pedro de Alcântara.

Em maio do ano próximo, deverá abrir-se o Teatro S. Pedro de Alcântara, que de novo se reedifica; o Sr. João Caetano dos Santos contratou para este teatro com o Sr. Irineu a iluminação a gás: como em maio ainda não estará estabelecida a iluminação geral de gás, prepara-se na Ponta da Areia gasômetros e mais aparelhos necessários para aquele fim²².

Esta citação nos lembra também como os investimentos de Mauá estavam atrelados uns aos outros: enquanto uma de suas fábricas distribuía o gás, a outra produzia os tonéis de ferro para armazená-lo.

Assim, quando finalmente a iluminação a gás foi inaugurada, em 25 de março de 1854, foi possível ver as áreas valorizadas na cidade de meados de século XIX se iluminarem sob a luz dos novos lampiões. Ou seja, um caminho que ligava o Paço Imperial à Cidade Nova, a partir de então, iluminado com a mais nova tecnologia.

Contudo, se os investimentos de Mauá traziam os novos signos da modernidade para a cidade – a atividade industrial, a iluminação urbana a gás e a própria valorização da vida burguesa –, no que diz respeito à realização de suas obras, ele negociava havia algum tempo com aspectos menos progressistas, como a manutenção da escravidão.

O apoio oferecido pelo grupo conservador, formado em grande parte por escravocratas, atuava diretamente nesse sentido. Além disso, a compra e a produção da fundição na Ponta da Areia só foram viabilizadas com a manutenção dessa prática.

Caldeira observa que o uso de mão de obra escrava nos empreendimentos iniciais de Mauá era muito mais uma condição imposta pelo meio do que uma vontade deliberada do industrial. De fato, em declarações públicas posteriores, Mauá buscava, cada vez mais, manifestar seu interesse em incorporar trabalhadores livres.

Como limitador à adoção de mão de obra livre, Caldeira sublinha que o trabalho não conseguia se desenvolver como prática no seio das elites locais (do Brasil), sendo percebido como detentor de valores pejorativos e degradantes. Essa situação só começaria a se alterar a partir de 1845, quando essas mesmas elites foram pressionadas pela Inglaterra a acabar com o tráfico de escravos e, portanto, incentivar em alguma medida o trabalho livre²³.

É nesse cenário ainda confuso, onde o trabalho assalariado era um desejo, mas ainda estava longe de constituir uma prática generalizada, que vemos ser construída a Fábrica de Gás. Portanto, é diante dessa nova conjuntura que devem ser enfocados os outros atores envolvidos no processo de implementação da fábrica e seu programa arquitetônico.

Além da presença do próprio Mauá como articulador intelectual, político e econômico da proposta, a fábrica de gás contava também com um quadro de funcionários contratados para viabilizá-la tecnicamente. Tratava-se dos engenheiros William Bragge e William Gilbert Ginty e de uma dezena de trabalhadores livres – sobretudo mecânicos – vindos da Inglaterra (DUNLOP, 2008, pp. 40-43). Estes, claramente com uma postura frente ao trabalho – tanto do ponto de vista social quanto ideológico – muito distinta das encontradas no Brasil daquela época.

É nessa nova *démarche* ainda emergente que se deve observar o programa arquitetônico da fábrica e atentar para a proposição de habitações para seus trabalhadores (PEREIRA, 2010, pp. 305-307). É Margareth Pereira quem escreve:

(...) Les recherches que nous avons effectuées sur les plans des premiers établissements ‘industriels’ créés par Mauá, comme la Compagnie Ponta de Areia et la Compagnie du Gaz, se sont avérées pour l’instant décevantes. Toutefois, les quelques précisions que nous donne l’historien Brasil Gerson sur le programme de la Compagnie du Gaz nous font penser que Mauá avait intégré non seulement les idéaux réformistes des socialistes utopiques du début du XIXème siècle mais aussi les solutions spatiales préconisées par certains d’entre eux.

Ainsi, Brasil Gerson nous informe que la Compagnie du Gaz réunissait dans le même immeuble les espaces affectés aux activités productives, les logements des travailleurs et une série d’équipements et d’espaces collectifs pour les familles : bibliothèque, jardins, petits magasins, lavoirs à linge, cuisines, etc. (...) ²⁴.

Como se pode constatar, Pereira aproxima essa especificidade do programa da fábrica das proposições elaboradas pelos reformadores sociais Owen, Fourier, Considérant e Godin. Apesar da aparente ambiguidade expressa nessa aproximação, Mauá aparece, a partir de então, como um dos precursores do pensamento social no Brasil.

É possível que esse aparente contrassenso ilustre, no entanto, os limites da consciência dos direitos civis no período, ou então a participação dos próprios engenheiros – que atuaram mais diretamente na proposição do partido arquitetônico da obra – em uma posição menos secundária.

Mesmo que não seja possível precisar as causas dessa mudança que se opera nos empreendimentos de Mauá, o dessecamento e a canalização do Canal do Mangue, complementam a ampliação das questões sociais no léxico da proposta do industrial para a cidade. Elas consagram, por fim, uma nova experiência na vida urbana, naquele Rio de Janeiro de meados do século XIX. Qual seja: a valorização do passeio público para os homens comuns, os trabalhadores livres, um segmento da população que, como vimos, sequer era percebido até então.

O Canal do Mangue parece, assim, erigido para dotar a “Cidade Nova” de um passeio não mais concebido como um recinto fechado – como o Passeio Público projetado por Mestre Valentim –, mas sim como uma parte da cidade que permitia aos homens livres desfrutar o

prazer e o deleite da paisagem citadina. Mesmo que incompleto e limitado pela precariedade das técnicas construtivas do Brasil na época, as fotografias atestam esse novo aspecto.

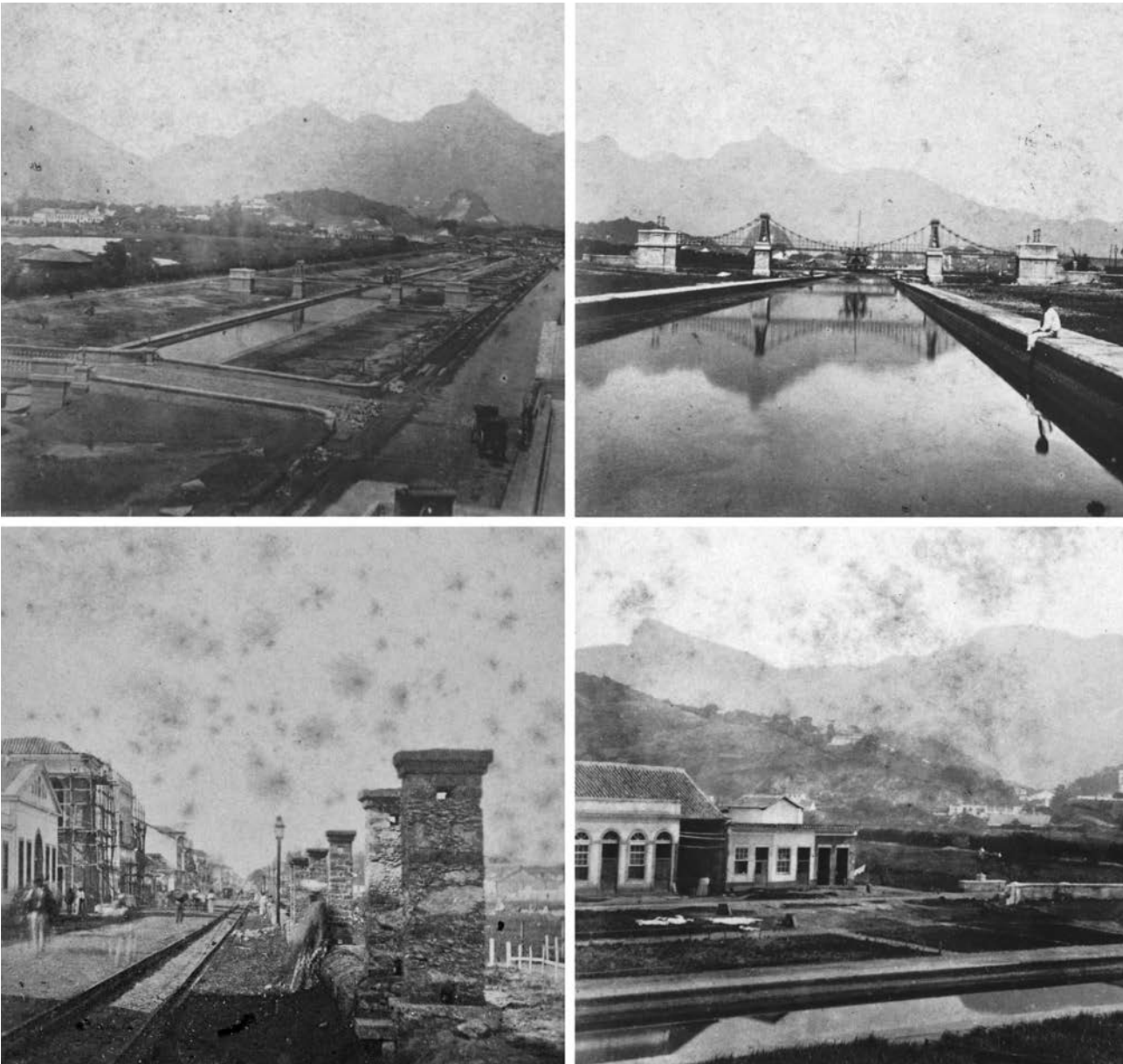


Figura 05 - **Fotografias da Fábrica de Gás e Canal do Mangue em c. 1860.** Montagem realizada pela autora a partir de (da esquerda para direita, do alto para baixo): (1) KLUMB, Revert Henrique. Vue générale du Canal de l'Atterrado et la Serra da Tyjuca. Rio de Janeiro, RJ: [s.n.], [ca. 1860]; (2) KLUMB, Revert Henrique. Le canal de l'Atterrado et la serra de la Tijuca. Rio de Janeiro, RJ: [s.n.], [ca. 1860]; (3) KLUMB, Revert Henrique. Rue de l'Atterrado. Rio de Janeiro, RJ: [s.n.], [ca. 1860]; (4) KLUMB, Revert Henrique. Canal de l'Atterrado, la Caixa d'água, le Morro de Sto. Rodrigues et le Corcovado. Rio de Janeiro, RJ: [s.n.], [ca. 1860]. Fonte: Fundação Biblioteca Nacional, disponível em: <https://bndigital.bn.br/>.

À guisa de conclusão

O presente artigo começou sublinhando a necessidade de se empreenderem estudos de história urbana que manejassem diferentes escalas de análise e interpretação. Ao longo do artigo, no entanto, nos interrogamos mais especificamente sobre como essa abordagem poderia ser utilizada para nos aproximar das condicionantes que contribuíram para o processo de interiorização da cidade. Assim, tomamos como fio condutor as propostas para a abertura e a consolidação do Caminho do Aterrado, no século XIX.

Se, logo de início, tomamos a cartografia histórica como fonte de pesquisa, ao longo do artigo declinamos a escala de análise e passamos a observar também um grupo de indivíduos que se envolveram diretamente no delineamento desse processo; passamos a analisar, portanto, suas propostas e seus projetos para a região em foco.

No entanto, à medida que acompanhamos as práticas desses propositores – como arquitetos, engenheiros, políticos e industriais –, vimos emergir a necessidade de problematizar também uma outra escala de análise e interpretação. Tratava-se de um nível mais transversal, uma espécie de cultura, que fazia com que seus integrantes compartilhassem um mesmo léxico. É neste sentido que vimos serem compartilhados e criticados aspectos diversos das noções de **circulação**, de **embelezamento** e de **higiene**. Bem como, pouco a pouco, da **noção de igualdade de direitos civis**.

Contudo, observar a atenção desta geração para este vocabulário não é uma constatação realmente nova quando se estuda o pensamento urbanístico na primeira metade do século XIX. A bibliografia atenta ao tema – Roncayolo (1992) para tratar da formação do urbanismo na França e Pereira (2010) do caso brasileiro – já apontou nessa direção. No entanto, gostaríamos de sublinhar aqui ainda outras especificidades desse vocabulário que o presente recorte ajudou a aproximar. São elas: (1) as diferentes competências envolvidas na promoção da ação urbanística; (2) a mudança nos catalisadores das propostas para a cidade; (3) as ambiguidades relativas à crescente valorização da igualdade dos direitos civis em meio a uma cultura escravista.

Com relação à primeira – **as diferentes competências envolvidas na promoção da ação urbanística** –, deve-se observar um saber que, nos casos analisados aqui, começa a emergir com a atuação de Aureliano Coutinho. Como exposto, percebe-se que a ação urbanística aparece como uma prática que articula, ao menos, três dimensões: a política, a econômica e a cultural. O agenciamento deste conjunto parece ser o mecanismo que fará a cidade não mais ser pensada apenas de maneira tópica, mas, pouco a pouco, tornar-se objeto de um saber sistêmico, que a enxerga como um todo e que tem a ambição de ser científico, para utilizarmos a definição de urbanismo de Françoise Choay (1975, pp. 492-499).

Esta mesma atenção ao agenciamento das três dimensões – política, econômica e cultural – também parece estar presente na ação de Mauá. O que nos mostra que atuar na cidade, nesse período, não é uma prerrogativa do Estado.

Na sequência, deve-se sublinhar que as ações aqui enfocadas ressaltam também um processo em que se observa uma mudança nos **catalisadores das propostas para a cidade**. Nos exemplos aqui apresentados, percebe-se que, inicialmente, há uma ênfase muito grande na articulação com as atividades da Casa Real e, depois, Imperial. Com a atuação de Montigny e de Aureliano Coutinho, é evidente, por exemplo, que as obras para a Casa Imperial é que serão responsáveis por desencadear melhorias para os habitantes da cidade. Contudo, somente com a ação de Beaurepaire Rohan e de Mauá é que essa ação não prioriza mais o imperador, e passa a ter como finalidade principal a melhoria da qualidade de vida do homem comum, do cidadão.

No entanto, se fica evidente que o fim da ação na cidade é aquele que nela habita, ou seja, que se percebe uma crescente **consciência dos direitos civis**, esta afirmação logo esbarra frontalmente com a **manutenção da escravidão**.

Na pesquisa aqui exposta, esta questão se torna mais evidente no caso da atividade de Mauá. Talvez ele e Aureliano Coutinho estivessem atentos aos discursos dos reformadores sociais que circulavam na Europa na primeira metade do século XIX. Contudo, no caso de Mauá, o afã de realizar seus empreendimentos o levou a fazer mais concessões ao regime escravista. O mesmo intelectual que introduz a indústria no Brasil, que pensa a moradia do trabalhador de maneira digna e em bases comunais, é também parte de um grupo que trabalhou para que a escravidão se mantivesse o maior tempo possível no país.

Essa aparente ambiguidade nos leva a voltar à questão da criação de um vocabulário próprio para as práticas que enfocaram as cidades. O que se observa aqui, portanto, é o início de uma autonomização das questões pertinentes à vida em cidade, para além das posições éticas e políticas de seus atores isoladamente. Ou seja, no fim deste processo, propor intervenções no Rio de Janeiro era fazê-las de forma centrada no cidadão (e não mais no rei ou no imperador). Assim, por mais que Mauá estivesse alinhado a grupos conservadores e escravistas, o campo urbanístico – ou o saber construir cidades – direcionava-o à ação em outras bases.

Agradecimentos

O presente artigo se beneficiou da infraestrutura do Laboratório de Estudos Urbanos (LEU-PROURB-UFRJ), bem como de seus recursos humanos. Agradecemos especialmente à coordenadora do laboratório, Profa. Dra. Margareth da Silva Pereira, aos doutorandos Mário Magalhães e Daniela Ortiz dos Santos pela revisão do texto, e aos alunos de iniciação científica (Guilherme Estevão, Hugo Lopez, Sérgio Porto, Viviane Rodrigues e Wagner Bahia) que se envolveram diretamente na pesquisa das fontes aqui apresentadas. Esta pesquisa também não seria possível sem o apoio da bolsa de doutorado da CAPES.

Notas

¹ RONCAYOLO, Marcel. “La Morphologie entre la Matière et le Social”. In : RONCAYOLO, Marcel. **Lectures de Villes. Formes et Temps**. Provence : Parenthèses, 2011. p. 161. Tradução nossa: “(...) Eu não sei por quê o estudo das formas não recebe qualquer influência do resto da história, especialmente daquela que estuda a formação de sistemas de pensamento, de representações, da sensibilidade e do gosto que inspiram arquitetos. Afinal, as formas do mundo do urbanismo e da arquitetura não são exercícios livres; elas são lugares e suportes de funções, vistas, e percebidas como sinais, imagens, símbolos por uma população”.

² Cf. CHOAY, Françoise. “Urbanisme, Théories et Réalisations (1968)”. In: GRÉGORY, Claude. **Encyclopaedia Universalis**. Paris: Vol. 16, 1975, pp. 492-499.

³ Cf. BORDE, Andrea Pessoa. **Vazios Urbanos: Perspectivas Contemporâneas**. Rio de Janeiro: PROURB, 2006 (Tese de doutoramento); LIMA, Evelyn Furquim Werneck. **Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1990; PINTO, Fernanda M. **A invenção da Cidade Nova do Rio de Janeiro: agentes, personagens e planos**. Rio de Janeiro: IPPUR, 2007 (Dissertação de Mestrado); PEREIRA, Margareth A. S. **Rio de Janeiro: L’ephemere et la perennité – histoire de la ville au XIXeme siècle**. Paris: École des Hautes Études em Sciences Sociales, 1988 (Tese de Doutorado em Ciências Sociais); SANTOS, Paulo. **Quatro séculos de arquitetura no Brasil**. Rio de Janeiro: IAB, 1985.

⁴ Sobre o desenvolvimento da questão fundiária na região, ver FRIDMAN, Fania. “Uma Cidade Nova no Rio de Janeiro”. In: **Anais do XIII ENANPUR**. Florianópolis: UFSC, 2009; e PINTO, Fernanda M. **A invenção da Cidade Nova do Rio de Janeiro: agentes, personagens e planos**. Rio de Janeiro: IPPUR, 2007 (Dissertação de Mestrado).

⁵ MONTIGNY, Grandjean de. “Nota explicativa do Projeto da Praça proposta no Campo de Santa Ana pela Comissão do ano de 1827”. In: MORALES DE LOS RIOS FILHO. **Grandjean de Montigny e a Evolução da Arte Brasileira**. Rio de Janeiro: A Noite, 1941. pp. 286-288.

⁶ Vale lembrar que ações desse tipo seriam apresentadas por autores como Françoise Choay, como relativas ao regime de Arte Urbana (CHOAY. Op. cit. 1968). De modo geral, observando os exemplos europeus que ajudaram a autora a conformar o conceito, esse tipo de intervenção seria definido restringir as intervenções urbanas a aspectos visuais e de circulação, sem, contudo, atentar para a dimensão da salubridade e a dimensão social da ação urbanística.

⁷ Em 1831, o Imperador Pedro I abdicou em nome de seu filho ainda criança. Entre 1831 e 1840,

tem-se o período Regencial. Este marcado por uma intensa instabilidade política e revoltas.

⁸ Nasceu em 21 de Julho de 1800, em Niterói e seguiu, inicialmente, a formação de seu pai, de mesmo nome, ingressando na Academia Militar e, aos vinte e um anos, ganhando bolsa da corte para estudar na Escola de Coimbra, em Portugal. Graduou-se em Direito e retornou ao Brasil em 1825 como juiz de fora e ouvidor, atuando em São João Del Rei e Ouro Pedro. A partir da década de 1830, inicia uma bem sucedida carreira política, tendo, inclusive, ocupado diferentes pastas ministeriais. Contudo, na década de 1840, passa a ser citado como líder de um grupo que interferia na formação e dissolução de gabinetes, a chamada facção áulica.

⁹ Sobre a chamada “Facção Aulica” e a participação de Aureliano Coutinho consultar o trabalho: BENTIVOGLIO, Júlio. “Palacianos e Aulicismo no segundo reinado – a Facção Áulica de Aureliano Coutinho e os bastidores da corte de D. Pedro II”. In: **Revista Esboços**. Santa Catarina: UFSC, s.d., Vol. 17, nº 23.

¹⁰ O projeto para a construção da residência imperial juntamente com a colônia inicia-se com o arrendamento da Fazenda do Córrego Seco em 1843.

¹¹ Cf. PEIXOTO, P. A. “Do lugar das mediações sociais e da figura do urbanista como mediador: Subsídios para um estudo sobre Paulo Barbosa da Silva”. In: **Anais do III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva**. São Paulo: ANPARQ, 2014. E PEIXOTO; RODRIGUES, 2015. op. cit.

¹² É importante assinalar aqui que o trabalho baliza para o estudo das propostas de Aureliano Coutinho realizado por Moreira Azevedo, “O Rio de Janeiro - Sua história, homens notáveis, usos e curiosidades” (1877), informa que as sugestões para o Aterrado foram elaboradas em 1838. Contudo, nossas pesquisas (sobretudo a consulta do “Correio Oficial”) nos mostram que elas correspondem ao ano de 1833, quando, de fato, Coutinho exerceu cargos em que tinha a oportunidade de propor e administrar melhoramentos para a cidade.

¹³ AZEVEDO, M.D. Moreira de. **O Rio de Janeiro - Sua história, homens notáveis, usos e curiosidades**. v. II. Rio de Janeiro: B.L Garnier, 1877. pp. 382-383.

¹⁴ Aureliano Coutinho ocupou o cargo de ministro de Negócios do Império de 23 de maio de 1833 a 10 de outubro de 1833.

¹⁵ Correio Oficial. Tomo I. nº 33. Rio de Janeiro: Thomaz Hunt, 08 de agosto de 1833. p. 01. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/>. Acesso em 08 Mar. 2013.

¹⁶ Correio Oficial. Tomo I. nº 125. Rio de Janeiro: Thomaz Hunt, 07 de junho de 1834. p. 498-499. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/> . Acesso em 08 Mar. 2013. Apesar de boa parte dessas informações se resumir às ações empreendidas no período em que Aureliano Coutinho foi Ministro de Negócios do Império, quem assina o relatório é o Ministro em exercício no momento da publicação, Antônio Pinto Chichorro da Gama.

¹⁷ Correio Oficial. Tomo I. nº 25. Rio de Janeiro: Thomaz Hunt, 30 de julho de 1833. p. 01. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/> . Acesso em 08 Mar. 2013.

¹⁸ Correio Oficial. Tomo I. s/ nº. Rio de Janeiro: Thomaz Hunt, 15 de julho de 1833. p. 01. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/> . Acesso em 08 Mar. 2013.

¹⁹ BEAUREPAIRE ROHAN, H. **Relatório Apresentado a Ilma. Câmara Municipal do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional / A edição original foi impressa na Tipografia do Diário do Rio de Janeiro, 1843.

²⁰ BEAUREPAIRE ROHAN, Op. Cit., 1843.

²¹ PORTO-ALEGRE, Manuel Araújo. “Novo Systema de Calçadas”. In: **Guanabara**. Rio de Janeiro: Tipografia Paula Brito, 1851, tomo 1, nº 10, p. 352.

²² PORTO-ALEGRE. “Notícias Diversas”. In: **Guanabara**, op. cit., tomo II; nº. 3, p. 437.

²³ Como se sabe, em 1845 entra em vigor a lei Aberdeen, que autorizava os ingleses a reaprender o tráfico negreiro no Oceano Atlântico. Pela legislação brasileira, o tráfico negreiro apenas seria proibido com a lei Eusébio de Queiroz em 1850.

²⁴ PEREIRA. op. cit. pp. 305-306. Tradução nossa: “(...) A pesquisa que efetuamos em busca dos planos dos primeiros estabelecimentos ‘industriais’ criados por Mauá – como a Companhia da Ponta de Areia e a Fábrica de Gás –, tem se mostrado decepcionante até agora. No entanto, alguns detalhes que o historiador Brasil Gerson nos dá sobre o programa da Fábrica de Gás, nos leva a pensar que Mauá integrou não só os ideais reformistas dos socialistas utópicos do início do século XIX, mas também as soluções espaciais defendidas por alguns deles. Assim, Brasil Gerson nos informa que na Fábrica de Gás foram reunidas no mesmo imóvel áreas para atividades produtivas, habitação para os trabalhadores e uma série de equipamentos e espaços coletivos para as famílias, como biblioteca, jardins, pequenas lojas, lavanderias, cozinhas, etc.

Fontes

AZEVEDO, M.D. Moreira de. O Rio de Janeiro - Sua história, homens notáveis, usos e curiosidades. v. II. Rio de Janeiro: B.L Garnier, 1877.

BEAUREPAIRE ROHAN, H. Relatório Apresentado a Ilma. Câmara Municipal do Rio de Janeiro. Arquivo Nacional. A edição original foi impressa na Tipografia do Diário do Rio de Janeiro, 1843.

Correio Oficial. Tomo I. nº 125. Rio de Janeiro: Thomaz Hunt, 07 de junho de 1834. pp. 498-499. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/> . Acesso em 08 Mar. 2013.

Correio Oficial. Tomo I. nº 25. Rio de Janeiro: Thomaz Hunt, 30 de julho de 1833. p. 01. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/> . Acesso em 08 Mar. 2013.

Correio Oficial. Tomo I. nº 33. Rio de Janeiro: Thomaz Hunt, 08 de agosto de 1833. p. 01. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/> . Acesso em 08 Mar. 2013.

Correio Oficial. Tomo I. s/ nº. Rio de Janeiro: Thomaz Hunt, 15 de julho de 1833. p. 01. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/> . Acesso em 08 Mar. 2013.

MONTIGNY, Grandjean de. Nota explicativa do Projeto da Praça proposta no Campo de Santa Ana pela Comissão do ano de 1827. In: MORALES DE LOS RIOS FILHO. Grandjean de Montigny e a Evolução da Arte Brasileira, Rio de Janeiro: A Noite, 1941. pp. 286-288.

PORTO-ALEGRE, Manuel Araújo. Novo Systema de Calçadas In: Guanabara. Rio de Janeiro: Tipografia Paula Brito, 1851, tomo 1, nº 10, p. 352.

PORTO-ALEGRE. Notícias Diversas In: Guanabara. Rio de Janeiro: Tipografia Paula Brito, 1851, tomo II; nº. 3, p. 437.

Referências Bibliográficas

- ABREU, Mauricio de Almeida. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2008. pp.113-115.
- ANDREATTA, Verena. **Cidades quadradas, paraísos circulares**. Os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX. Rio de Janeiro: Mauad, 2006.
- ANDREATTA, Verena. **Cidades Cuadradas. Paraísos Circulares**. Planes de ordenación y orígenes de la urbanística en Rio de Janeiro (importación y transformación de paradigmas). Espanha: Universitat Politècnica de Catalunya, 2007 (Tese de doutoramento).
- AZEVEDO, M.D. Moreira de. **O Rio de Janeiro - Sua história, homens notáveis, usos e curiosidades**. v. II. Rio de Janeiro: B.L Garnier, 1877.
- BENTIVOGLIO, Júlio. "Palacianos e Alicismo no segundo reinado – a Fação Áulica de Aureliano Coutinho e os bastidores da corte de D. Pedro II". In: **Revista Esboços**. Santa Catarina: UFSC, s.d., Vol. 17, nº 23.
- BESOUCHET, Lídia. **Mauá e seu tempo**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1978.
- BORDE, Andrea Pessoa. **Vazios Urbanos: Perspectivas Contemporâneas**. Rio de Janeiro: PROURB, 2006 (Tese de doutoramento).
- BOURDIEU, P. "Quelques propriétés des champs". In: BOURDIEU, P. **Questions de sociologie**. Paris: Minit, 1980.
- BOURDIEU, P. "Le champ li éraire". In: **Actes de la Recherche en Sciences Sociales**. Paris, n. 89, sept. 1992, pp. 3-46.
- BRASIL, Gerson. **História das ruas do Rio**. Rio de Janeiro: Brasiliana, 1965.
- CALDEIRA, Jorge. **Mauá: Empresário do Império**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano**. Petrópolis: Vozes, 2014.
- CHOAY, Françoise. "Urbanisme, Théories et Réalisations (1968)". In: GRÉGORI, Claude. **Encyclopaedia Universalis**. Paris: Vol. 16, 1975, pp. 492-499.
- CHOAY, Françoise. "L'histoire et la méthode en urbanisme". In: **Annales. Économies, Sociétés, Civilisations**. 25e année, N. 4, 1970. pp. 1143-1154.
- DEL BRENNNA, Giovanna R. (Org.). **Uma cidade em questão I: Grandjean de Montigny e o Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: PUC/ FUNARTE/ Fundação Roberto Marinho, 1979.
- DEL BRENNNA, Giovanna R. "Uma Capital nos Trópicos e seu Modelo Europeu". In: **Revista do IPHAN** nº19 1984, p. 149-156. Disponível em: <http://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=RevIPHAN&PagFis=7503&Pesq=>
- DELFINO, Thomaz. **Que melhoramentos materiais devem ser introduzidos na cidade do Rio de Janeiro**. [s.i.], [s.d.].
- DUNLOP. C. J. "Iluminação Pública". In: DUNLOP. C. J. **Subsídios para História do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Imperial Novo Milênio, 2008.
- FRIDMAN, Fania. "Uma Cidade Nova no Rio de Janeiro". In: **Anais do XIII ENANPUR**. Florianópolis: UFSC, 2009.
- GANNIS, Cláudio. "Prefácio". In: **Visconde de Mauá. Autobiografia**. Exposição aos credores e ao público seguida de meio circulante no Brasil. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998.
- GAUDIN. **Desenho e Futuro das Cidades**. Uma antologia. Rio de Janeiro: Riobooks, 2014.
- LEPETIT, Bernard. "A História Leva os Atores a Sério?". In: ANGOTTI e HELINA (Orgs.). **Por uma nova história urbana. Bernard Lepetit**. São Paulo: Edusp, 2001.
- LEPETIT, Bernard. "Sobre a escala na história". In: REVEL, Jacques (Org.) **Jogos de Escala: A Experiência da Microanálise**. Rio de Janeiro: FGV, 1998.
- LIMA, Evelyn Furquim Werneck. **Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1990.
- MELO JUNIOR, Donato. **Rio de Janeiro. Planos, Plantas e Aparências**. Rio de Janeiro: Galeria de Arte do Centro Empresarial Rio, 1988.

- PEIXOTO, P. A. "Do lugar das mediações sociais e da figura do urbanista como mediador: Subsídios para um estudo sobre Paulo Barbosa da Silva". In: **Anais do III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva**. São Paulo: ANPARQ, 2014.
- PEIXOTO, P. A., RODRIGUES, V. S. **Utopias urbanas? A construção de Petrópolis e do Falanstério de Saí em uma perspectiva comparada**. Petrópolis: [s. ed.], 2015 (palestra proferida na Universidade Católica de Petrópolis).
- PEIXOTO, Priscilla Alves. **Os escritos de Manoel de Araújo Porto-alegre sobre cidades (1844-1853): temporalidades e sedimentações**. Rio de Janeiro: PROURB.FAU.UFRJ, 2013 (Dissertação de Mestrado).
- PEREIRA, Margareth S. "Las Nebulosas". In: **Documentos de historia y teoria**. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia – Facultad de Artes, 2007.
- PEREIRA, Margareth S. **Rio de Janeiro: L'ephemere et la perennite – histoire de la ville au XIXeme siècle**. Paris: Ecole des Hautes Etudes em Sciences Sociales, 1988 (Tese de Doutorado Ciências Sociais).
- PEREIRA, Margareth S. "O Rio de Janeiro no século XIX – cenários, formas e virtudes de uma cidade-capital". In: PINHEIRO, A. I. **Rio de Janeiro cinco séculos de transformações urbanas**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.
- PINTO, Fernanda M. **A invenção da Cidade Nova do Rio de Janeiro: agentes, personagens e planos**. Rio de Janeiro: IPPUR, 2007 (Dissertação de Mestrado).
- RABHA, Nina Maria de Carvalho E. (et. al.). **Planos Urbanos: Rio de Janeiro. Século XIX**. Rio de Janeiro: IPP, 2008.
- REVEL, Jacques. **Jogos de Escalas: a Experiência da Microanálise**. Rio de Janeiro: FGV, 1998.
- RONCAYOLO, M. ; PAQUOT, T. **Villes et civilisations urbaines, XVIII-XXe siècle**. Paris: Larousse, 1992.
- RONCAYOLO, Marcel. "La Morphologie entre la Matière et le Social". In : RONCAYOLO, Marcel. **Lectures de Villes. Formes et Temps**. Provence: Parenthèses, 2011.
- SANTOS, Paulo. **Quatro séculos de arquitetura no Brasil**. Rio de Janeiro: IAB. 1985.
- TOPALOV, Christian. **Laboratoires du nouveau siècle. La nébuleuse réformatrice et ses réseaux en France, 1880-1914**. Paris : Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1999.

Recebido em 01/04/2016

Aprovado em 06/05/2016