



REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO: SAÚDE, GAMBOA E SANTO CRISTO Resgate da História dos Bairros pela Habitação Popular

Autores:

Luciana Nemer Diniz - Universidade Federal Fluminense - luciana_nemer@ig.com.br
Jhonatan de Souza Victorino - Universidade Federal Fluminense - jhonvictorino@gmail.com

Resumo:

A região portuária do Rio de Janeiro é a área de estudo do presente artigo, nessa a habitação popular teve grande expansão nas décadas finais do XIX e no XX. O porto foi propulsor na formação dos bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo que possuem frente marítima e confrontam posteriormente com os morros da Conceição, do Livramento, da Providência e do Pinto. Na falda dos mesmos e na área plana foram mapeados conjuntos de habitações. A metodologia da pesquisa é fundamentalmente a dos trabalhos históricos e para tanto vem se baseando em documentação fornecida pelos Arquivos do Rio de Janeiro. O levantamento fotográfico realizado no local permitiu uma reflexão sobre a espacialização e conservação destas habitações. O trabalho resgata o histórico da habitação popular na região portuária do Rio de Janeiro através da coleta e do registro das iniciativas que foram empreendidas por particulares, institutos ou órgãos governamentais.

REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO: SAÚDE, GAMBOA E SANTO CRISTO

Resgate da História dos Bairros pela Habitação Popular

RESUMO

A região portuária do Rio de Janeiro é a área de estudo do presente artigo, nessa a habitação popular teve grande expansão nas décadas finais do XIX e no XX. A influência do porto, que cresceu em extensão, foi propulsora na formação dos bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo ampliando serviços, funções e modificando a silhueta do Rio. Os três bairros vizinhos possuem frente marítima e confrontam posteriormente com os morros da Conceição, do Livramento, da Providência e do Pinto. Na falda dos mesmos e na área plana foram mapeados conjuntos de habitações construídos com o objetivo de abrigar operários da região central. São vilas higiênicas, conjuntos de casas e edifícios de pequeno e médio porte. A metodologia da pesquisa é fundamentalmente a dos trabalhos históricos e para tanto vem se baseando em documentação fornecida pelos Arquivos do Rio de Janeiro. Documentos de caráter cartográficos, iconográficos e impressos estão sendo fundamentais para a coleta de dados assim como informações de fontes secundárias. O levantamento fotográfico realizado no local permitiu uma reflexão sobre a espacialização e conservação destas habitações. O trabalho resgata o histórico da habitação popular na região portuária do Rio de Janeiro através da coleta e do registro das iniciativas que foram empreendidas por particulares, institutos ou órgãos governamentais, com o objetivo de prover moradia para as classes populares.

PALAVRAS-CHAVE: bairros; habitação popular; região portuária.

INTRODUÇÃO

A história do Rio de Janeiro tem vinculação direta com o porto. “Desde as primeiras viagens de exploração de nosso litoral, os portugueses conheciam as qualidades do Rio de Janeiro como ancoradouro profundo e abrigo seguro.” (BERNARDES e SOARES, 1995, p.15).

Segundo Mathias em 1º de março de 1565 o capitão-mor Estácio de Sá lança os fundamentos de uma povoação com o nome de São Sebastião, em homenagem ao rei de Portugal, na várzea existente à entrada da barra entre os morros do Pão de Açúcar e Cara de Cão. (MATHIAS, 1987, p.37).



Figura 1: Mapa do Rio de Janeiro de 1624
Fonte: REIS, 2000

Embora o local fosse adequado à proteção contra os franceses, buscou-se uma localização para o povoado mais protegida, com porto garantindo então o desbravamento e a ocupação da região reafirmando a hegemonia portuguesa. De acordo com Santos nos dezesseis meses em que esteve na Guanabara (janeiro de 1567 a maio de 1568), Mem de Sá construiu a nova cidade no morro de São Januário depois conhecido como Castelo. (SANTOS, 1981, p. 17). Na figura 1, ao fundo o desenho ilustra o início da ocupação do morro.

A habitação se inicia no morro do Castelo e de acordo com a ordem de Mem de Sá foi construída uma “cidade cercada por baluartes e fortes, igreja telhada, casa da Câmara telhada e sobrada, a cadeia, casas dos armazéns e para a fazenda real sobrados telhados e com varandas.” (BRASIL, 1965, p. 4).

O caráter residencial em função da instalação dos novos habitantes dentro da área “urbanizada” atrelada ao porto que cumpria não só a função de escoamento de itens, mas também um grande centro comercial e de trocas, como a importação de escravos e a exportação do ouro das Minas Gerais se caracterizando como ponto estratégico para exportação de produtos extraídos da então colônia.

Conforme Dias, o porto se constituía os fundos da cidade e a partir do morro do Castelo os percursos para o interior não eram fáceis em função de grandes áreas pantanosas, o que reforçava a importância da movimentação por via marítima. (DIAS, 2010, p. 214).

A figura 2 representa os primeiros delineamentos urbanos da planície onde 1 se refere ao morro do Castelo e 3 ao da Conceição, que compõe a área de estudo do presente

trabalho. Os algarismos 2 e 4 indicam os morros de São Bento e Santo Antônio respectivamente.

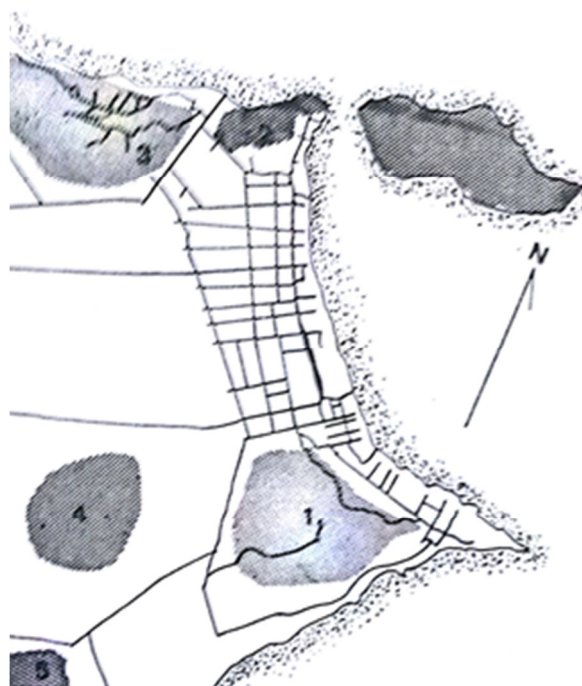


Figura 2: Primeiros delineamentos urbanos na Planície
Fonte: BERNARDES e SOARES, 1995

A área urbanizada era limitada pelas colinas e alguns caminhos começavam a se delinear. O que acompanhava a falda do morro da Conceição chegava a Saúde pelo traçado que hoje em dia corresponde à Rua Camerino.

A habitação no morro da Conceição se acomodou em ruas cujo traçado seguiu a melhor maneira de vencer a topografia. Entre logradouros sinuosos casas e conjuntos de casas foram construídos de forma semelhante aos tradicionais bairros portugueses. Esta área do bairro se mantém até os dias como moradia apesar das profundas transformações urbanas ao seu redor (grandes edifícios comerciais que encobrem a visão do mesmo).

O morro da Conceição se encontra no bairro da Saúde, um dos cinco que abriga o porto do Rio de Janeiro e cuja história está diretamente relacionada ao mesmo. Para Brasil esta zona foi inicialmente de pescadores e posteriormente veio a concentrar o comércio e a exportação do Rio de Janeiro. (BRASIL, 1965, p. 146).

Em 1634 foi erguida no Morro dos Caieiros, hoje da Conceição, a Ermida de Nossa Senhora da Conceição. (CAVALCANTI, 2004, p. 27). Antes das invasões de corsários franceses a cidade (1710 e 1711), a Mitra construiu também no local o Palácio do Bispo.

A construção da Fortaleza da Conceição, concluída em 1718, foi fundamental para o sistema defensivo da cidade e motivada segundo Souza pela invasão que ocorreu em 1711, quando os franceses dominaram o bairro da Saúde e a enseada da Prainha. (SOUZA, 1885, p.110). A proximidade entre o palácio e a fortaleza obrigou a suspensão das atividades de

salvas em função de abalarem as paredes da casa episcopal e perturba-lhes os exercícios espirituais. A fortaleza sofreu acréscimos de 1763 a 1767 (oficinas, depósito de equipamentos e casa de armas) e foi tombada em 1938 pelo SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). (FUNCEB, 2018).

A escolha pelo morro se deu pela possibilidade da artilharia instalada ser capaz de alcançar a orla marítima da Praça Mauá ao Cais do Valongo. Também no século XVIII o desembarque dos escravos foi transferido da Praça XV para este cais. Ademais eram desembarcados gêneros alimentícios entre os quais o sal, o que deu nome a famosa pedra da região.

O cais do Valongo transformou-se no polo central do comércio de escravos a partir da transferência do mercado da área central da cidade (Rua Direita). O tráfico gerou várias externalidades no que se refere às atividades econômicas, tais como um sistema de transporte marítimo entre o Valongo e outros bairros, a fabricação de objetos de ferro destinados a prisão e tortura dos escravos, armazéns depósitos para os negros recém chegados da África, e até um cemitério. A lucratividade dessa empreitada gerou também várias obras de melhoramentos urbanos como o aterro de mangues para a ampliação das áreas secas, a abertura de ruas para facilitação das condições de tráfego no entorno ao mercado e principalmente, a Rua do Livramento, que ligava a Saúde a Gamboa, possibilitando a ocupação desta nova área. (MELLO, 2003, p. 30-31).

OS BAIRROS DA SAÚDE, GAMBOA E SANTO CRISTO

O bairro da Saúde que vai desde a antiga Prainha ou Praça Mauá até quase à Gamboa já se chamou Prainha e posteriormente Valongo (BRASIL, 1965, p. 145) e, na virada do século XIX para o XX, ficou conhecido como Pequena África, pela quantidade de afrodescendentes. Esta foi uma área comercial rica e abrigava também nas residências as famílias dos comerciantes.

“A forte presença negra fez Heitor dos Prazeres chamar toda região, que se estendia do cais do porto, pela Cidade Nova, até a Praça 11 de Junho de Pequena África.” (CARDOSO *Et al.*, 1987, p.138).

Esta região desde sua origem sofreu alterações na sua paisagem constituinte, arruamentos mascararam sua história, como o ocultamento do cemitério dos pretos novos (BRASIL, 1965, p. 144). A área “urbana” era relativamente limitada e apesar de um sutil zoneamento por classes todos viviam muito próximos, então era possível a convivência de igrejas, presídios, residências e comércio.

De acordo com Almeida desde o século XVIII, o trecho da Prainha, no sopé do morro da Conceição, era área valorizada, porque se situava no ponto mais importante da antiga região portuária, onde se somava um bom ancoradouro, priorizado para o desembarque de cargas nobres. (ALMEIDA, 2004, p.115).

A figura 3 ilustra a citação acima pelas lentes do fotógrafo Marc Ferrez.



Figura 3: Bairro da Saúde – 1893
Fonte: Acervo IMS

A região portuária se ampliou em função da exportação do café e posteriormente com a chegada da Família Real que, em 1808, fez com que o Rio de Janeiro obtivesse status político e econômico, e conseqüentemente se tornasse um atrativo para mais investimentos.

“A acomodação quase improvisada de toda essa gente numa cidade cuja população não passava de uns 50 ou 60 mil habitantes, fez-se à custa de grandes rebuliços e sacrifícios dos moradores.” (SANTOS, 1981, p. 43). Considerados os transtornos referentes à acomodação refletindo em reformas, adaptações e cessões, por vezes fruto de intimações, a intensificação das atividades portuárias contribuiu para o desenvolvimento do bairro da Gamboa, reforçado pela abertura dos portos decretada por Dom João.

O cais recebia mercadorias importadas da Europa e a ligação com o entorno do Largo do Paço (atual Praça XV) através da Rua da Prainha (atual Rua do Acre) facilitava o escoamento das mercadorias desembarcadas no porto para a região comercial mais importante da cidade. Outra ligação importante se dava pela Rua do Livramento na direção horizontal e no sentido oeste, que levou ao desenvolvimento do bairro da Gamboa e posteriormente do Santo Cristo.

O Morro do Livramento foi segundo Bernardes e Soares ocupado densamente ainda no período colonial. (BERNARDES e SOARES, 1995, p. 20). Cardoso *Et al.* afirmam:

Com a dificuldade de encontrar moradia no centro da cidade, os morros da Conceição e da Saúde iam sendo cada vez mais procurados como alternativa de residência, resultando na abertura de pequenos becos e travessas em suas encostas. Pela salubridade e boa vista era considerado por seus moradores um local adequado para viver. Essas vantagens eram, no entanto, contrabalançadas pelos elevados custos para construir boas

casas em ladeiras íngremes e pelo estado de abandono em que se encontravam os acessos aos morros. A necessidade de construção de muralhas de sustentação e calçadas era mais premente na época de chuvas. Em 1845, o morro da Conceição recebeu alguns melhoramentos, entre os quais o calçamento da ladeira João Homem e a abertura de degraus na ladeira da Pedra do Sal. No morro do Livramento, o Beco das Escadinhas passou a contar com suas primeiras casas urbanas. Esse morro, onde predominavam grandes chácaras, era, já nessa época, ponto de encontro de grupos populares como os capoeiras. (CARDOSO *Et al.*, 1987, p. 54-55).

Faz-se relevante destacar os recortes na orla que demarcam os cais e os ancoradouros. A região era guarnecida de trapiches para a estocagem de mercadorias. Os pequenos galpões constam na fotografia de Marc Ferrez e antecedem a construção dos 18 armazéns em linha do porto do Rio de Janeiro. Pelo porto, especificamente no Cais do Valongo desembarcavam os escravos. Na década de 1840 o porto do Rio de Janeiro registrou o maior movimento de importação de escravos africanos de toda a nossa história. A Lei Eusébio de Queirós, votada em 1850, contribuiu decisivamente para a extinção desse tráfico. (MATHIAS, 1987, p. 130).

A figura 4, mapa de 1852, da edição *Garnier* apresenta a expansão da cidade para as zonas norte e sul e no mesmo é possível observar a área de estudo.



Figura 4: Mapa da muito leal e heroica cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro - 1852
Fonte: BND

No recorte a seguir, figura 5, observa-se nos bairros da Saúde e Gamboa os traçados dos logradouros e o perfil das edificações. A numeração acrescentada pelos autores se refere: 1 – Morro da Conceição e Fortaleza da Conceição, 2 – Praia do Valongo, 3 – Morro do Livramento, 4 – Rua do Livramento, 5 – Saco da Gamboa e 6 – Região da Praia Formosa.



Figura 5: Mapa da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro - 1852 – detalhe da área de estudo
Fonte: NEMER, 2018

A Praça XV e a Rua da Direita eram o cais oficial e de 1808 a 1821 a família real ocupava o Paço o que motivava o afastamento de uma atividade desumana, o mercado de escravos. Embora fosse esse o entendimento a atividade era necessária para a lógica produtora e mantenedora da sociedade, sendo assim que vá para distante, que vá ao longo. A postura justifica o nome do lugar: Cais do Valongo. Conforme Farjado no Largo São Francisco da Prainha, em 1811 foi realizada a obra do Cais do Valongo e em 1843 este foi reinaugurado como Cais da Imperatriz, com estátuas que posteriormente, no governo de Pereira Passos foram transferidas para o Jardim Suspenso do Valongo. (FARJADO, 2015). O nome Cais da Imperatriz se deve a chegada da princesa Teresa Cristina, que veio ao Brasil para se casar com o imperador Dom Pedro II. Em homenagem à chegada o Cais se tornou festivo e melhorias foram realizadas no entorno.

O porto com cais acostável como hoje se configura só teria suas obras iniciadas no século XX. Anterior à implantação do mesmo as mercadorias eram retiradas dos navios e acomodadas em chatas ou flutuantes para que fossem levadas para os cais e armazenadas em trapiches para posterior distribuição. Da mesma forma estes trapiches abrigavam as mercadorias a serem embarcadas.

Cardoso *Et al.* apresentam uma lista de cais e trapiches construídos no século XIX: Trapiche Ferreirinha na Gamboa e Trapiche Gamboa (1831), Cais de desembarque da Prainha da Câmara Municipal (1844), Cais da Fábrica Nacional de Vidros de São Roque na Gamboa (1860), Cais do Moinho Fluminense (1888), Cais da Cia de Navegação Vapor União no Largo da Prainha (1867) [...] e em 1843 o Cais *Pharoux* (atual Praça XV). (CARDOSO *Et al.*, 1987, p. 58-62).

Durante o século XIX chácaras foram sendo divididas em lotes urbanos e logradouros públicos foram criados. A ampliação das atividades portuárias demandava a construção de prédios para dar suporte às mesmas e os logradouros vizinhos ao mar também recebiam calçamento.

A linha férrea incrementou ainda mais o dinamismo da região. Segundo Cardoso *Et al.* a proximidade do terminal ferroviário com o litoral foi responsável pela instalação, em 1879, da Estação Marítima da Gamboa. (CARDOSO *Et al.*, 1987, p. 71). A facilidade do transporte proporcionada pela estrada de ferro levava ao desenvolvimento das áreas próximas às estações. Como citado em Cardoso *Et al.*:

Nas ruas vizinhas a ocupação se dava de forma bastante diversificada. Os terrenos maiores se prestavam à implantação de serviços e à edificação das primeiras habitações coletivas construídas na cidade. Nos lotes pequenos, foram construídos conjuntos de casas. A Rua da América (Rua do Saco) foi dividida em lotes extremamente compridos, dando fundos para a linha da estrada de ferro e propiciando a implantação de cortiços e estalagens [...] O litoral do Saco do Alferes foi dividido em terrenos um pouco menores que os das praias vizinhas, abrigando trapiches e armazéns, e em lotes bem pequenos, onde foram construídos prédios residenciais e comerciais [...] A Praia Formosa, que até então não havia sido atingida pelas atividades portuárias, teve sua orla ocupada por edificações residenciais, erguidas em lotes de dimensões variadas. (CARDOSO *Et al.*, 1987, p. 70-71).



Figura 6: Centro da cidade visto do Morro do Livramento – 1890
Fonte: CARDOSO Et al., 1987

O aumento da quantidade de trabalhadores relacionados ao porto e as indústrias na região gerou uma ampliação do número de casas para aluguel. Muitos proprietários de prédios e terrenos iniciaram a construção de casinhas ou desmembramento de edifícios já existentes para esta finalidade. A figura 6 é um Panorama do Centro visto do Morro do Livramento (foto de Gutierrez) que representa esta situação.

Afirmam Cardoso *Et al.* que nas ruas em frente ao mar, da Prainha à Praia Formosa encontrava-se uma grande quantidade de cortiços e estalagens mas que as habitações coletivas eram ainda mais frequentes na planície voltada para o Centro da cidade. (CARDOSO *Et al.*, 1987, p. 89-90).

Com a aproximação do final do século XIX, o aumento da população e por consequência a busca por moradia propulsionaram mais rapidamente a ocupação da região portuária. Na fala de Mello a atividade portuária do local dinamizou a ocupação dos morros e planícies de toda a área, criando as condições para a posterior formação dos três bairros: Saúde, Santo Cristo e Gamboa. (MELLO, 2003, p. 31).

A delimitação dos três bairros ainda causa controvérsias. Xavier observa que a Igreja de Nossa Senhora da Saúde, ao invés de situar-se no bairro da Saúde, localiza-se no bairro da Gamboa. (XAVIER, 2015). É possível afirmar que existe homogeneidade entre os bairros da Saúde e da Gamboa principalmente no sopé dos morros, pelo período da ocupação e a herança portuguesa. A igreja foi construída no período colonial, século XVIII, por Manuel da Costa Negreiro numa pequena elevação à beira do mar. Apesar de todas as transformações na área o imóvel foi preservado. O tombamento só viria a acontecer em 1938, pelo SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional).

No século XIX o Rio de Janeiro deixou de ser a cidade colonial e recebeu grande parte dos serviços, instituições e equipamentos urbanos que caracterizavam as grandes cidades da

Europa: bondes, linhas de trem, redes de esgoto, drenagem pluvial, água potável e iluminação pública. Seu crescimento era espantoso, aumentando sempre o poder de atração, como capital do Reino, do Império e finalmente da República. A decadência da atividade cafeeira fluminense, a liberação de capitais nacionais e o aporte de investimentos estrangeiros, favoreceram as companhias de melhoramento, o comércio e uma crescente gama de atividades terciárias, principalmente serviços e as indústrias que surgiam, modificando as relações sociais e econômicas e sua materialização no espaço urbano.

Na segunda metade do século XIX a atuação do engenheiro André Rebouças na cidade do Rio de Janeiro solucionou problemas referentes ao abastecimento d'água, no entanto, seu projeto para construção de diques múltiplos no porto não se concretizou. Para Dias, André Rebouças conseguiu implantar alguns aperfeiçoamentos no porto antes mesmo da libertação dos escravos e a proclamação da República. (DIAS, 2010, p. 217).

O aporte dado pelas ferrovias permitiu que a produção do interior chegasse ao porto do Rio de Janeiro. Dias relata que a atividade portuária se desenvolve também através de parcerias internacionais com a Inglaterra. (DIAS, 2010, p. 217).

Na última década do século XIX o Rio era a cidade brasileira com melhores condições para a localização industrial, devido à proximidade dos mercados consumidores, ao acesso fácil às matérias primas, e ainda era o principal centro financeiro do país, mesmo assim apresentava um aspecto semicolonial, velhos casarões, ruas estreitas e epidemias que atingiam periodicamente a população.

Diante desse quadro, o poder público entre 1903 e 1906 promoveu grande transformação urbana até na então não ocorrida na cidade. O país passava a integrar o contexto capitalista internacional e o Rio de Janeiro, como Capital Federal, necessitava de uma nova organização do espaço no qual o porto desempenhava papel fundamental.

Com a expansão do porto o bairro da Gamboa foi perdendo seu atrativo de bairro residencial para as classes mais abastadas que dirigiram sua ocupação no sentido sul, para os bairros da Glória, Catete, Flamengo, Botafogo e Laranjeiras. Embora ocorresse o êxodo da aristocracia as classes populares se mantinham nos bairros da Saúde, da Gamboa e do Santo Cristo, este último povoado por portugueses que desembarcavam no porto e assim como no bairro da Saúde e se instalavam em sobrados onde no térreo abriam um comércio e no segundo pavimento residiam.

O traçado das ruas do Santo Cristo demonstra uma ocupação espontânea que dá lugar a caminhos sinuosos, escadarias e ladeiras de acentuado aclive / declive. Traços da escravidão e de religiosidade compuseram a história do local. O hospital Nossa Senhora da Saúde e a Igreja do Santo Cristo dos Milagres são ícones da história do bairro. A imagem a seguir, evidencia a região da ocupação inicial do bairro, com traçado espontâneo e abaixo a área aterrada com trapiches, a igreja ao centro da Praça do Santo Cristo abriga a imagem do padroeiro trazida dos Açores em Portugal, reforçando a herança portuguesa do bairro.



Figura 7: Bairro do Santo Cristo – década de 20
Fonte: DECOURT, 2007

A Rua do Santo Cristo é na foto o divisor das duas urbanizações e marca o antigo litoral, nos terrenos ainda praticamente vazios vemos os velhos trapiches, já sem função se projetando para um mar que está a centenas de metros do seu local de origem. O trapiche da extrema esquerda da foto, já tinha sido modificado se transformando num armazém na Av. Cidade de Lima, que já está urbanizada e arborizada. (DECOURT, 2007).

O bairro contava com duas pequenas ilhas a dos Melões e a das Moças que podem ser observadas na figura 5 à esquerda, com a construção do porto o litoral foi retificado e a região das mesmas e da enseada foi aterrada.

“A maior parte do antigo morro da Saúde foi arrasada no processo de aterro do novo porto, restando hoje, apenas uma pequena elevação com a Igreja de Nossa Senhora da Saúde, construída em 1722.” (ALMEIDA, 2004, p. 110).

A dicotomia do traçado urbano é reforçada na fala de Almeida:

A área da Zona Portuária pode ser subdividida em duas subáreas bastante distintas, em função das obras realizadas na cidade no início do século, pela administração Pereira Passos e pelo governo federal: a modernização do porto construído a partir de 1903 com seus armazéns situados em grandes lotes ortogonais, e as áreas no sopé dos Morros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, nos logradouros que definiam a orla marítima - Ruas Sacadura Cabral e do Livramento, com as atividades industriais e

comerciais ocupando a estrutura e tipologia urbana da cidade colonial, com seus lotes estreitos e longos, suas construções assobradadas e sua mescla de atividades econômicas e sociais. (ALMEIDA, 2004, p.71).

Além das áreas apontadas por Almeida, os morros da Providência e do Pinto, confrontantes posteriores com o bairro do Santo Cristo tiveram a sua ocupação iniciada no final do século XIX e início do XX tornando-se a opção de moradia para os mais desfavorecidos.

A versão mais difundida sobre o início da favela remete à Guerra de Canudos. A favela do morro da Providência teria sido formada por soldados que retornaram da luta contra Antônio Conselheiro, em 1897. Os ex-combatentes, acampados nas cercanias do Ministério da Guerra na base do morro, aguardavam definição sobre sua situação no Exército, como não receberam resposta, permaneceram à espera, estabelecendo-se em casebres precários construídos nas encostas. É de se supor que já houvesse outros barracos neste local, construídos depois da demolição do Cabeça de Porco, que se situava justamente num dos acessos ao morro. (VAZ, 2002, p. 54-55).

A vertente do morro citada por Vaz é oposta a da área voltada para o mar, no entanto, a terminologia morro da favela se refere ao morro da Providência como um todo e as demais ocupações em morro que surgiriam posteriormente. A obra de Rocha e Carvalho reforça a versão anterior e acrescenta uma segunda que também remete a Canudos, porém localiza numa espécie vegetal, uma gramínea, muito comum no sertão baiano, que tinha este nome. (ROCHA e CARVALHO, 1986, p. 95).

Backheuser considerou o morro da *Favella* original e inesperado:

O morro da *Favella* nada mais é o que o antigo morro da Providência, perfurado pelos dois túneis da Gamboa, os quais ligam a linha tronco da Central a Estação Marítima. É assim chamado depois da luta de Canudos, pelos soldados que de lá voltaram e que por cedo achatam o seu quê de semelhança entre o *reducto* dos fanáticos e o *reducto* da miséria do Rio de Janeiro. O morro da *Favella* é íngreme e escarpado; as suas encostas em ribanceiras marchetam-se, porém, de pequenos casebres sem higiene, sem luz, sem nada. (BACKHEUSER, 1905, p. 92-93).

Fotografias de encostas de vários morros da cidade apresentam pequenas habitações construídas à taipa de mão, com janelas cegas, portas de madeira e cobertura de zinco. Estes casebres de aparência rústica tinham o caráter provisório da ocupação irregular. Rocha e Carvalho citam com este tipo de ocupação o morro do Castelo, o de Santo Antônio, o da Mangueira, o de São Carlos e o do Pinto. (ROCHA e CARVALHO, 1986, p. 95 - 97). Este último na área de estudo da presente pesquisa.

As famílias de menor renda, atingidas pelas demolições em massa das reformas urbanas do governo Pereira Passos, que não se mudaram para os subúrbios, subiram o morro da Providência e outros próximos à área central de onde foram expulsos.

A ocupação da falda dos morros também se deu de forma urbanizada a partir das encostas das ruas de maior movimento. Afirmam Cardoso *Et al.*:

Nos morros da Conceição e da Saúde, que já contavam com um número significativo de edificações, abriam-se ladeiras, becos e travessas, permitindo sua total ocupação. Nessas vias, devido ao acidentado do terreno, os lotes eram parcelados em diversos tamanhos [...] erguiam-se prédios colados nas divisas aproveitando as partes mais planas dos lotes [...] em 1850, por ocasião da implantação da estrada de ferro, o morro da Providência, na encosta voltada para a planície já era ocupado por um número considerável de moradores [...] o morro do Livramento desenvolveu-se mais lentamente devido à presença de grandes chácaras, que somente em 1880 seriam divididas em lotes urbanos [...] a abertura da Rua do Pinto significou o início de uma ocupação efetiva do morro e ainda em 1874 o calçamento e o alargamento dos dois principais acessos estimulou sua urbanização [...] Em 1875, terrenos localizados no alto do morro foram arrematados em leilão e em pouco tempo erguiam-se casas térreas e sobrados [...] dois anos mais tarde, outro loteamento foi realizado na encosta do morro voltada para a Praia Formosa. (CARDOSO *Et al.*, 1987, p. 76 – 79).

O avanço da ocupação , no entanto, não correspondia às obras de urbanização necessárias deixando o poder público a desejar no que se referia ao atendimento às solicitações de contenções e calçamentos.

Conforme Cardoso *Et al.* o foco da atenção do poder público era a “portuarização” da Saúde e da Gamboa que através da proliferação de trapiches e cais as definiu como mais indicada para abrigar o futuro porto e para tal na década de 1870 foram apresentados sete projetos. (CARDOSO *Et al.*, 1987, p. 109).

Na gestão do prefeito Francisco Pereira Passos (1902 - 1906), engenheiro especialista em obras públicas, que foi nomeado pelo presidente Rodrigues Alves, as reformas urbanas priorizaram o saneamento, a circulação viária e o embelezamento urbano. “A cidade foi sacudida pelo alargamento, pelo prolongamento e pela abertura de novas ruas em áreas densamente ocupadas, que implicaram a demolição de cerca de 2000 prédios e desalojamento de dezenas de milhares de pessoas.” (CARDOSO *Et al.*, 1987, p. 100). A abertura de ruas e avenidas a beira-mar corroborou a valorização do litoral como área nobre da cidade.

Rabha afirma que a retificação da Gamboa e o alargamento de ruas da cidade velha que, em síntese, atuaram para depuração dos usos existentes na área central, promovendo a formação de imagem como território exclusivo de trabalho. (RABHA, 2006, p. 229).



Figura 8: Porto do Rio de Janeiro – início do século XX
Fonte: DIAS, 2010

A figura 8 enfatiza a fala de Rabha apresentando na área do porto, que foi criada sobre aterros com função industrial, comercial e de serviços de apoio às funções portuárias.

Dias relata que somente no início do século XX, com a tecnologia emprestada dos portos britânico e belga, foi construído o dique Gamboa, com a retificação do até então sinuoso litoral norte da cidade, criando o “moderno porto do Rio de Janeiro” (DIAS, 2010, p. 217) e Rabha informa que as instalações do Cais da Gamboa, a grande obra portuária do início do século XX, tinha 3.150m, 20 berços, calado de 7 a 10.30m, com 18 armazéns “internos” com 60.000 m² e 16.000 m² de área descoberta. (RABHA, 2006, p. 252).

As obras iniciaram pelo Santo Cristo para que não alterassem o funcionamento dos cais em funcionamento na região da Saúde e da Gamboa. Assim justifica De Paoli:

Nas proximidades do Morro da Saúde ficavam as grandes estruturas do Moinho Inglês e do Moinho Fluminense, e a enseada da Gamboa era dominada pela estação marítima da Estrada de Ferro Central do Brasil, ponto de embarque de café e minérios, com sua longa ponte de atracação que se estendia mar adentro. A região da Rua do Santo Cristo, no Saci do Alferes, era apenas uma expansão do porto, sem contar com estruturas mais relevantes. (DE PAOLI, 2018, p. 49).

Para Almeida a faixa que vai do novo litoral até a antiga linha de costa, que se localizava nas imediações do sopé dos morros da Conceição, Livramento, Providência e Pinto é totalmente institucional, não existindo espaço residencial oficializado. (ALMEIDA, 2004, p. 108). A área do aterro, de acordo com o zoneamento moderno, atendeu exclusivamente às atividades portuárias através de espaços institucionais, depósitos com alta capacidade de

estoque e edifícios necessários para abrigar a administração dessas atividades. A superfície do mesmo foi urbanizada dentro dos preceitos modernos para a época com lotes de grandes dimensões em quadras regulares inseridas num traçado ortogonal intercalado por ruas e avenidas largas.

Naquele momento e por mais cerca de meio século é possível afirmar que as instalações portuárias contemplaram a demanda e os requisitos necessários à atividade o que reforçou a vocação do Rio de Janeiro como cidade portuária, não mais o porto colonial, onde os moradores transitavam pelos cais, mas, um porto moderno, uma área fechada, que afastou o morador da orla, do contato com o mar. De forma intensiva, os bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo tiveram seu perfil alterado profundamente na parte plana. Outras marcantes transformações viriam a ocorrer no decorrer do século XX: a abertura da Avenida Presidente Vargas e a construção do elevador da Avenida Perimetral que consolidaram o isolamento espacial da área.

A HABITAÇÃO POPULAR

A virada do século XIX para o XX foi um período de grandes transformações econômicas e sociais e de reformas urbanas que levaram a valorização da terra e consequente agravamento da crise habitacional.

De acordo com Cardoso *Et al.* a população crescia vertiginosamente: de 1870 a 1890, havia dobrado, ultrapassando, nesse último ano, a marca de meio milhão de habitantes; em 1906 atingiria a cifra de 811.444 habitantes. (CARDOSO Et al., 1987, p. 99).

“O processo de acumulação e concentração de capitais, desenvolvido a partir do século passado na cidade do Rio de Janeiro, levaria a consequências no setor habitacional, onde as transformações urbanas, ocorridas a partir desse mesmo processo, ocasionariam profundo desequilíbrio.” (ROCHA e CARVALHO, 1986, p. 127).

Já consolidada capital da república, a cidade era palco de uma intensa gama de atividades no século XIX, principalmente no que diz respeito à exportação de café. Neste período apesar da evolução considerável na economia, o investimento na infraestrutura não foi suficiente considerando-se o crescimento populacional.

Tendo sido capital do Império e da República ao longo de quase dois séculos, o Rio de Janeiro era o modelo por excelência para todo o país. No século XIX a cidade enfrentou grave crise de moradia em paralelo ao vertiginoso ritmo de crescimento urbano, aliado à industrialização e à modernização dos serviços de infraestrutura.

O problema urbano se agravou principalmente após a abolição da escravatura, que além de não dar apoio algum aos ex-escravos, não previu um rearranjo populacional da região. O então trabalhador precisava manter seu sustento em suas novas moradias, que geralmente eram antigos casarões, que deram lugar a diversas famílias. Estes locais, conhecidos como cortiços e casas de cômodo, embora com sérios problemas de insalubridade, era a melhor opção por se localizarem no centro do Rio de Janeiro, onde

havam as oportunidades de trabalho. Vale ressaltar que os custos como transporte eram muito onerosos com o salário do trabalhador e a oferta dos mesmos era reduzida.

Os cortiços, instalações desprovidas de equipamentos que promovessem a salubridade e também com altos índices de moradores sofreram inúmeras represálias pela população enriquecida, com a justificativa de serem lugares responsáveis pela proliferação de doenças e outros males. Assim, as políticas higienistas tiveram o objetivo de propor projetos que oferecessem uma melhor condição de salubridade para as vias e casas e também inviabilizar a construção e manutenção dos cortiços existentes. Neste contexto, o prefeito em atuação Barata Ribeiro se tornou responsável por eliminar as moradias irregulares e construir casas individuais às famílias pobres. Segundo Abreu foi na sua gestão que ocorreu a emblemática demolição do cortiço Cabeça de Porco, cujo foi preciso um esquema policial-militar. (ABREU, 1987, p.50). Conforme Chalhoub o cortiço abrigava de dois mil a quatro mil moradores em seus tempos áureos, fazendo com que esses migrassem à procura de moradia. (CHALHOUB, 1996, p. 15).

Mesmo sendo comprovadamente o único caso de ação extrema do poder público acerca dos cortiços, o episódio do Cabeça de Porco solidificou a tensão social que crescia na cidade. Outros casos de moradias insalubres também foram reportados por médicos higienistas, engenheiros sanitaristas aos editoriais de imprensa, que cumpriam o papel de divulgar as condições inadequadas destas moradias.

O Estado impôs a obrigatoriedade da licença para construção e as normas referentes aos aspectos sanitários a partir de 1856. Proibiu a construção de estalagens no centro e adjacências a partir de 1873, ampliando progressivamente a zona interdita. Fechou algumas habitações coletivas insalubres na década de 1880, demoliu o Cabeça de Porco – a mais famosa das habitações coletivas cariocas – em 1893, e proibiu terminantemente a construção de novas estalagens, cortiços e casas de cômodos em toda cidade e qualquer conserto ou reconstrução nas existentes. (VAZ, 2002, p. 32 - 33).

As condições do Rio de Janeiro naquela época não eram nada agradáveis, sendo motivo de atenção até para propagandas estrangeiras devido ao alto índice de contaminações de doenças causadas pela falta de saneamento. Conforme Santana e Soares os jornais da época publicaram o seguinte discurso “Viaje direto para Buenos Aires sem passar pelos perigosos focos de epidemia do Brasil.” (SANTANA e SOARES, 2009, p. 5). Atividades portuárias foram interrompidas pelos riscos de contaminação de doenças e vários barcos deixavam de atracar no porto. Em função do quadro alarmante era necessário que a cidade se adequasse a uma nova forma de urbanização e de habitação.

Diversas foram as atitudes tomadas em relação às novas habitações, principalmente em relação às mais populares, que tinham condições higiênicas precárias. As denúncias dos higienistas relatavam: a má distribuição dos espaços internos, a falta de iluminação, a falta de ventilação, e insuficiência sanitária.

Vaz afirma que para garantir condições de higiene adequadas, as novas casas deveriam cumprir novas técnicas construtivas e inovações sanitárias. Porém, a produção dessas moradias era inviável, pelo custo altíssimo. (VAZ, 2002, p. 38 - 39).

Assim, foram necessárias isenções feitas pelo governo, que serviram como forma de incentivo. Em 1853, foi editada a Lei 719 que dava benefícios às empresas particulares constituídas para edificar habitações higiênicas para as classes pobres, mas a possibilidade de grandes lucros, sem atender às condições de conforto e higiene dos usuários, levava os capitalistas a construir cortiços, sem a dificuldade das condições de salubridade impostas pelo governo.

O governo editou em 1875, o Decreto 268, concedendo maiores vantagens a particulares ou firmas que quisessem substituir as habitações coletivas por edificações de acordo com os valores higienistas em ascensão. Para tanto, os interessados deviam arcar com as despesas de demolição e indenização aos proprietários originais, o que manteve o desinteresse dos investidores ainda por alguns anos. Em 1882, a Lei nº 3.151 foi mais longe, desta vez o governo concedia aos construtores a isenção do imposto de transmissão por 20 anos. Até 1887 o governo distribuiu 12 concessões para construir habitações higiênicas, mas nenhum dos pretendentes conseguiu levantar os recursos financeiros para concretizar o empreendimento, atendendo às condições exigidas.

A construção de vilas operárias com incentivo de isenção de impostos, taxas e outras vantagens oferecidas pelo governo imperial, só se concretizou depois do advento da república, mas à medida que estas foram revogadas, as empresas foram rescindindo os contratos e a atividade só foi retomada com a criação de novo modelo de concessão e outro conjunto de incentivos, já no início do século XX.

Diversas foram as pessoas que lutaram pela obtenção destas concessões do governo, entre eles estavam diversos engenheiros e empresários que propuseram ideias baseadas nos padrões projetuais europeus que em sua maioria reportavam às proposições socialistas de moradias. Segundo Vaz os modelos europeus de moradias chamados hotéis foram totalmente descartados com a justificativa “de favorecer a promiscuidade, de dificultar a vigilância policial, de facilitar a propagação de moléstias [...] e de ferir a independência dos locatários.” (VAZ, 2002, p. 21).

As hipóteses européias de grandes casas foram descartadas, mas alguns aspectos técnicos foram incorporados aos futuros projetos habitacionais, que visavam o controle moral, higiênico e físico das classes trabalhadoras.

Um modelo de habitação coletiva para trabalhadores foi aprimorado pelas fábricas de tecidos que se implantaram no Rio de Janeiro: a vila operária de fábrica. As vilas operárias eram destinadas aos trabalhadores das fábricas. Outras vilas, no entanto, foram construídas com incentivos governamentais e atendiam a classe proletária. A Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro constituída em 1889 por Arthur Sauer foi a mais importante empresa construtora de vilas higiênicas neste período.

Eulália Lobo em levantamento feito no Arquivo da Cidade constatou que entre os anos de 1872 e 1906, 43 concessões de privilégios a indivíduos e companhias foram dadas pelo governo. Segundo a autora o total de moradias chegou a 8420 casas. (PECHMAN, 1895, p. 113).

Outra solução apontada por Vaz, das propostas estrangeiras de controle moral, higiênico e físico das classes trabalhadoras e que foi incorporado pelas posturas públicas, foi a avenida. Estas eram um tipo intermediário de habitação entre as habitações coletivas e vilas higiênicas. (VAZ, 2002, p.44).

Esta caracterização de “avenida” surgiu na década de 1890, e em 1900 já era uma situação normatizada nas posturas municipais. Muitas avenidas eram resultado de melhorias de cortiços, higienicamente inapropriados e contemplavam um tipo de habitação coletiva. Porém, estas melhorias realizadas em habitações de estalagens e que, a partir de então se tornavam avenidas ou até as já construídas como avenidas, não eram tão acessíveis.

Para os investidores as avenidas eram uma possibilidade de investimento, uma vez que sua construção tirava um aproveitamento máximo do terreno e se caracterizava pelo baixo custo. As moradias pouco a pouco se tornaram negócios cada vez mais rentáveis e a terra se tornara mercadoria. As vilas e avenidas do século XIX podem ser consideradas como precursoras das políticas e dos programas habitacionais que se seguiram, na medida em que foram a primeira forma de atuação do poder público com o objetivo de contornar a crise habitacional urbana.



Figura 9: Área do Projeto Porto Maravilha
Fonte: PCRJ, 2018

Considerando-se que a política de incentivo à construção de casas higiênicas em vilas e avenidas teve como objetivo a substituição dos cortiços e que estes se localizavam

principalmente no Centro, a área de estudo, região portuária, se justifica plenamente. A partir do mapa de localização atualizado da área, figura 9, considerando os sucessivos aterros da orla, obteve-se a visualização geral dos bairros e os morros que compõem o recorte da área de estudo.

Na área de estudo estão sendo analisadas as plantas cadastrais que permitem localizar as vilas, as avenidas e os conjuntos de casas. Também são considerados edifícios de pequeno e médio porte que vieram a ser construídos através de institutos ou órgãos governamentais, com o objetivo de prover moradia para as classes populares. A observação *in loco* de elementos arquitetônicos como frisos, platibandas e base das edificações faz constatar a existência dos mesmos, assim como os relatos de moradores da área. Até mesmo as redes sociais auxiliaram no mapeamento e no ordenamento da pesquisa.

Tendo em vista que também é considerada a produção habitacional posterior ao período das reformas urbanas de Pereira Passos a pesquisa se debruça sobre a produção dos institutos, da Fundação da Casa Popular, do BNH (Banco Nacional da Habitação) e de programas mais recentes como o Morar Carioca e o Minha Casa Minha Vida. O recorte temporal ora apresentado considera a produção de moradias na região até o projeto de preservação SAGAS (Saúde Gamboa e Santo Cristo) desenvolvido em 1985 pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

A produção habitacional, até a década de 30, permanecia exclusiva da iniciativa privada. A ação governamental direta no campo da habitação surgiu com o governo Vargas através das carteiras imobiliárias dos IAPs (Institutos de Aposentadorias e Pensões) e ganhou força com o agravamento da crise habitacional e com a repercussão política das obras.

A FCP (Fundação da Casa Popular), criada em 1946, pelo governo Dutra, foi idealizada no final do da ditadura Vargas, com o objetivo de unificar a política habitacional e as carteiras imobiliárias dos IAPs. Podemos considerá-la precursora do BNH (Banco Nacional da Habitação), como órgão central, responsável por uma política nacional de habitação social.

No Rio de Janeiro, então Distrito Federal, a atuação dos IAPs e da FCP foi significativa, alterando radicalmente a paisagem com generalização do prédio de apartamentos para moradia popular em grandes conjuntos e a incorporação dos princípios da arquitetura moderna, propagados por Le Corbusier para a produção em massa de habitações, com novos conceitos de morar.

Nos anos 60, no campo da política habitacional houve uma transformação significativa, de acordo com o processo de crescente centralização do poder que marcou as duas décadas da ditadura militar: a unificação dos IAPs no INSS (Instituto Nacional do Seguro Social) e a extinção de suas carteiras, seguida da criação do BNH. “A política habitacional implantada pelo SFH (Sistema Financeiro da Habitação) e pelo BNH concretizou a intensificação do processo de urbanização capitalista” (REZENDE, 1985, p. 108).

Nos exemplos selecionados para este trabalho estão propostas que representam o recorte temporal e espelham tipologias arquitetônicas dos estilos eclético ao moderno. Na região já foram mapeados a partir do *Street View do Google Earth* vinte e nove conjuntos de

casas, vilas, avenidas e edifícios de pequeno e médio porte construídos com o objetivo de abrigar operários da região central, entre eles iniciativas de particulares e do poder público. Foram percorridas ruas, becos e avenidas da região na área plana e na encosta.

No levantamento foram consideradas habitações com características populares sem busca de valor junto ao mercado imobiliário, e sim pela proposta de abrigar várias famílias em um só conjunto, seja este de casas, vila, avenida ou edifício. Também foi observado o estado de conservação, o fato do imóvel ser preservado e por qual instância governamental.

O Projeto SAGAS, elaborado pelo escritório técnico da prefeitura do Rio de Janeiro, foi desenvolvido após a elaboração de diversos estudos. O projeto era inusitado e ousado para a época e objetivava a proteção do patrimônio histórico e cultural da área portuária da cidade.

Uma primeira Lei, a de 971, instituiu em maio de 1987 uma APA – Área de Proteção Ambiental para os bairros de Santo Cristo, Gamboa, Saúde e parte do Centro. Devido a sua extensão e importância ela foi constituída em quatro subáreas. Em seguida, o Decreto 7351 de 01 de janeiro de 1988 veio regulamentar a Lei 971, aperfeiçoando a APA do Sagas, e constituindo o Escritório Técnico do Projeto SAGAS. Esse decreto, mais completo, delimita a área e suas subáreas, possuindo relação de imóveis preservados, além de outras normas urbanísticas. (PCRJ, 2012, p. 8).

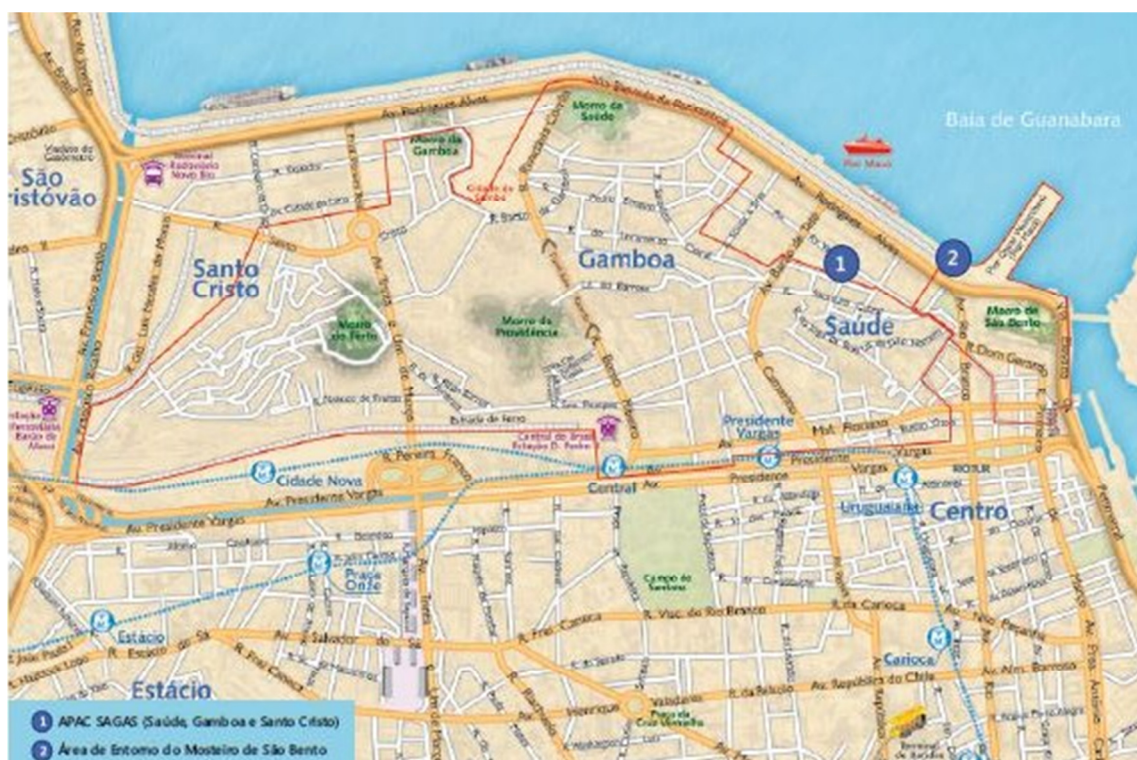


Figura 10: APAC SAGAS
Fonte: PCRJ, 2018

A área delimitada pelo SAGAS possui grande riqueza e diversidade histórica e apresenta o seguinte perímetro: Rua do Acre, Rua Teófilo Otoni, Av. Marechal Floriano, Central, até tocar na Av. Francisco Bicalho daí seguindo um delimitação recortada, que acompanha virtualmente a linha irregular do antigo litoral, pela Sacadura Cabral e Praça Mauá). A figura 10 a representa trata-se de uma das maiores APACs do Rio de Janeiro.

A figura 11, área de estudo foi elaborada sobre a planta cadastral da cidade do Rio de Janeiro, na mesma foram recortadas as áreas dos bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo.

A partir do bairro da Saúde, figura 12, os conjuntos receberam numeração, foram visitados e tiveram as primeiras informações cadastrais levantadas junto à PCRJ (Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro), iconográfica e documental junto aos arquivos, e em alguns exemplos foram encontradas em fontes secundárias dados referentes aos mesmos.



Figura 11: Área de Estudo
Fonte: VICTORINO, 2018

Para a redação do presente artigo, dos vinte e nove conjuntos que mantém a função habitacional foram selecionados nove (30%) para serem aqui apresentados, seja pela sua linguagem arquitetônica, pela inserção urbana e representatividade. Partindo do bairro da Saúde, passando pelo da Gamboa e em seguida do Santo Cristo, assim como o vetor da ocupação da região. Antes de revisitá-los o trecho do livro de Cardoso *Et al.* embora decorridos trinta anos parece bem atual:

A Saúde, a Gamboa e o Santo Cristo são, pelas suas próprias características, os mantenedores de tradições e de modos de vida que já foram tipicamente cariocas, antes do Rio se tornar moderno. No entanto, é muito frágil o equilíbrio entre esse espaço e essa vida, e qualquer intervenção

pode rompê-lo, acarretando perdas irreversíveis. (CARDOSO *Et al.*, 1987, p. 155).



Figura 12: Área de Estudo – Saúde
Fonte: VICTORINO, 2018

Conjunto 4 – Edifício Multifamiliar da Ladeira João Homem nº 14 - Edifício habitacional localizado na Ladeira João Homem, no início de um dos acessos ao Morro da Conceição. O prédio possui três andares e varandas com suave chanfro. Apresenta fachada bem diferenciada das demais habitações do entorno apesar das características da mesma estarem alteradas pela troca das esquadrias.



Figura 13: Edifício Multifamiliar da Ladeira João Homem nº 14
Fonte: VICTORINO, 2018

Conjunto 7 – Conjunto de Casas da Ladeira João Homem nº 67, 69 e 71 - Conjunto de três sobrados localizados na Ladeira João Homem, no morro da Conceição, com construção idêntica. Possuem características do Eclético, com acabamentos detalhados e esquadrias originais. Os imóveis são preservados pela APAC- SAGAS dec. 7351/88.



Figura 14: Conjunto de Casas da Ladeira João Homem nº 67, 69 e 71
Fonte: VICTORINO, 2018



Figura 15: Área de Estudo – Gamboa
Fonte: VICTORINO, 2018

Conjunto 17 - Avenida Caruso da Rua Barão de São Felix nº 97 - Situada na Rua Barão de São Félix, "a Pequena Portugal" do início do século XX, era uma vila de operários portugueses e hoje é um bem tombado pela proteção municipal. Apresenta excelente estado de conservação, com variadas fachadas, detalhes em cantarias, frisos, platibandas e esquadrias originais. O portão que dá acesso à vila possui a inscrição: Avenida Caruso - 1908. O imóvel está preservado pelo SAGAS decreto 7351/88.



Figura 16: Avenida Caruso da Rua Barão de São Felix nº 97
Fonte: VICTORINO, 2018

Conjunto 19 - Edifício Multifamiliar da Rua Barão da Gamboa nº 155 e 155ª - Edifício ao lado do Conjunto Habitacional dos Marítimos, com três unidades por andar, acessadas através de duas portas no térreo. Construção em bom estado de conservação possui na fachada molduras ao redor das janelas de cada apartamento e cobertura em duas águas.



Figura 17: Edifício Multifamiliar da Rua Barão da Gamboa nº 155 e 155ª
Fonte: VICTORINO, 2018-

Conjunto 20 – Conjunto Habitacional dos Marítimos da Rua Barão da Gamboa Edifícios de habitação social finalizados na década de 50, projetados pelo arquiteto Firmino Saldanha, com influências modernas. O conjunto de prédios que apresenta unidades com tipologias diferentes teve sua construção promovida pelo IAPM (Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos). Os blocos possuem circulação externa que geram na fachada um movimento de cheios e vazios. Seu estado de conservação externo é bom e mantém suas características originais.



Figura 18: Conjunto Habitacional dos Marítimos da Rua Barão da Gamboa
Fonte: VICTORINO, 2018



Figura 18: Área de Estudo – Santo Cristo
Fonte: VICTORINO, 2018

Conjunto 21 - Apartamentos Proletários da Rua Barão da Gamboa nº 150 - A Vila Operária da Gamboa é uma das habitações destinadas às classes operárias que mais se destacou no Rio de Janeiro. Projeto do arquiteto Lúcio Costa e Gregori Warchavchik, de 1932, possui quatorze apartamentos idênticos com entrada independente e características modernistas. Apresenta terraços em todas as unidades, porém alguns já foram modificados de acordo com as necessidades dos moradores. O conjunto está desfigurado em relação à construção inicial, no entanto, o imóvel está preservado pelo SAGAS decreto 7351/88.



Figura 19: Apartamentos Proletários da Rua Barão da Gamboa nº 150
Fonte: VICTORINO, 2018

Conjunto 22 – Edifício Multifamiliar da Rua Barão da Gamboa nº 164 – 178 - Edifício posicionado em frente ao Conjunto Habitacional dos Marítimos que possui linguagem arquitetônica bem diferenciada do IAPM. A habitação de quatro andares e esquadrias originais é Eclética (início do século XX) e está preservado pelo SAGAS decreto 7351/88.



Figura 20: Edifício Multifamiliar da Rua Barão da Gamboa nº 164 – 178
Fonte: VICTORINO, 2018

Conjunto 23 – Vila da Rua Cardoso Marinho nº 9 - As casas que se encontram na entrada da Vila na Rua Cardoso Marinho são idênticas, possuem três janelas em suas fachadas voltadas para a rua e acesso pelo interior, que abriga outras casas do mesmo estilo. São ecléticas, possuindo platibandas com cimalthas. As aberturas para ventilação dos porões e os portões de entrada em ferro são originais. O imóvel está preservado pelo SAGAS decreto 7351/88.



Figura 21: Vila da Rua Cardoso Marinho nº 9
Fonte: VICTORINO, 2018

Conjunto 28 – Casas da Rua Pedro Alves nº 4, 6 e 8 - O conjunto com três casas localizado na Rua Pedro Alves apresenta simetria nas três fachadas idênticas, cantarias de pedra emoldurando as esquadrias e platibandas. As casas não possuem modificações em suas fachadas e são destinadas à moradia.



Figura 22: Casas da Rua Pedro Alves nº 4, 6 e 8
Fonte: VICTORINO, 2018

CONCLUSÕES

A compreensão do desenvolvimento da região portuária do Rio de Janeiro pelas transformações urbanas - consequência da história social, econômica e política – permitiu resgatar o histórico da habitação popular formal que foi instaurado junto ao porto. A iconografia (mapas e fotos) auxiliou de sobremaneira a construção destes registros.

Nos três bairros encontrou-se um quantitativo relevante e preservado das habitações registradas nas fontes secundárias de pesquisa: estão presentes em Saúde, Gamboa e Santo Cristo as avenidas, os conjuntos de casas, as vilas higiênicas e edifícios de pequeno e médio porte para a moradia das classes baixas que, apesar das perdas das tipologias arquitetônicas de alguns conjuntos de casas, se mantêm presente não só pela forma, mas também pela vivência dos bairros.

O Projeto SAGAS foi e é determinante nas ações de preservação, ainda assim considera-se a vulnerabilidade dos edifícios habitacionais no que diz respeito à conservação. O presente trabalho veio contribuir para o resgate e valorização destas arquiteturas. O estudo da habitação popular apresentado neste artigo representa a parte inicial da pesquisa que possui rico potencial por estar diretamente relacionado aos bairros, ao entorno, por estarem locadas entre o institucional e a cidade informal dos morros e ainda sofrendo as pressões do mercado imobiliário.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício de Almeida. *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO/ZAHAR, 1987.
- ALMEIDA, Roberto Schmidt de. Estrutura Espacial dos Bairros Portuários do Rio de Janeiro (Saúde, Gamboa e Santo Cristo), *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, ano 0, v.13, n.13, p.111- 134, 2004.
- BACKHEUSER, Everardo. “Onde Moram os Pobres”, *Revista Renascença - Revista Mensal de Letras, Ciências e Artes*, Ano II, n.13, pp. 89-94, Março 1905.
- BERNARDES, Lysia e SOARES, Maria Therezinha de Salgado. *Rio de Janeiro: Cidade e Região*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995.
- BRASIL, Gerson. *História das Ruas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora Souza, 1965, 350p.
- CARDOSO Et al. *História dos Bairros do Rio – Saúde – Gamboa – Santo Cristo*. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia e Editora Index Ltda, 1987.
- CAVALCANTI, Nireu. *O Rio de Janeiro Setecentista: a Vida e a Construção da Cidade da Invasão Francesa até a Chegada da Corte*. Rio de Janeiro: Zahar, 2004.

- CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: Cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo: Companhia de Letras, 1996.
- DECOURT, André. *Área Santo Cristo – anos 10*. Foi um Rio que passou 26 de janeiro de 2007. Disponível em: <<http://www.rioquepassou.com.br/2007/01/26/aerea-santo-cristo-anos-10/>> Acesso em 16 mar 2018.
- DE PAOLI, Paula. *Crônicas de uma Cidade em Obras – O Projeto Porto Maravilha no Rio de Janeiro das Olimpíadas 2016. A Entrega das Obras e as Olimpíadas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Rio Books, 2018.
- DIAS, Sérgio. Rio de Janeiro e o Porto Maravilha. In ANDREATTA, Verena. *Porto Maravilha Rio de Janeiro + 6 Casos de Sucesso de Revitalização Portuária*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.
- FARJADO, Washington. *Caminhada Jane Jacobs - O urbanismo como novo ancoradouro no passado*. Entrevista concedida a autora. Rio de Janeiro, 2015.
- MATHIAS, Herculano Gomes. *História Ilustrada do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora Tecnoprint Ltda, 1987.
- MELLO, Fernando Fernandes de. *A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas*. M Sc., IPPUR / UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil, 2003.
- PCRJ – Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro – *Guia das APACs – SAGAS (Saúde, Gamboa e Santo Cristo) Entorno do Mosteiro de São Bento*. Rio de Janeiro, Brasil, 2012.
- PECHMAN, Robert Moses. *A Gênese do Mercado Urbano de Terras, a Produção de Moradias e a formação dos Subúrbios no Rio de Janeiro*. M.Sc., IPPUR / UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil, 1985.
- RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias. *Centro do Rio. Perdas e ganhos na história carioca*. D. Sc., PPGG / UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil, 2006.
- REZENDE, Vera Lúcia Ferreira Motta. *Planejamento e Política Fundiária. O Caso da Cidade do Rio de Janeiro*. D. Sc., PPGAU / USP, São Paulo, SP, Brasil, 1995.
- ROCHA, Oswaldo Porto e CARVALHO, Lia de Aquino. *A Era das Demolições: Cidade do Rio de Janeiro: 1870 - 1920 e Contribuição ao Estudo das Habitações Populares*, Rio de Janeiro: 1886 -1906. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural da Secretaria Municipal de Cultura, 1986. 190p.
- SANTANA, Fábio Tadeu de Macedo e SOARES, Marcus Rosa. 12º Encontro de Geógrafos da América Latina – EGAL: *Reformas Passos: cem anos de uma intervenção excludente, 2009*, Montevideú, Anais.
- SANTOS, Paulo F. *Quatro Séculos de Arquitetura*. Rio de Janeiro: IAB, 1981.

SOUZA, Augusto Fausto de. Fortificações no Brazil. *RIHGB*. Rio de Janeiro: Tomo XLVIII, Parte II, 1885.

VAZ, Lilian Fessler. *Modernidade e Moradia - Habitação Coletiva no Rio de Janeiro séculos XIX e XX*. 1ª Edição. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2002.

XAVIER, Priscilla Oliveira. Revitalização urbana: a atuação de uma Comissão para Mediação de Conflitos no Projeto Porto Maravilha, *e-cadernos ces [Online]*, 23 | 2015, Disponível em: <<http://journals.openedition.org/eces/1916>> Acesso em 16 mar 2018.