

REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO: SAÚDE, GAMBOA E SANTO CRISTO - RESGATE DA HISTÓRIA DOS BAIRROS PELA HABITAÇÃO POPULAR

Luciana Nemer Diniz

Doutora em Engenharia de Produção – PósDoc em Arquitetura e Urbanismo

Universidade Federal Fluminense

luciana_nemer@ig.com.br

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.

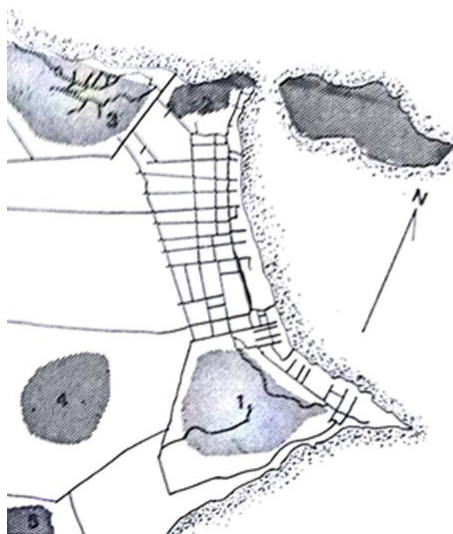


Figura 2: Primeiros delineamentos urbanos na Planície - Fonte: BERNARDES e SOARES, 1995

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 afrodescentes. 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.

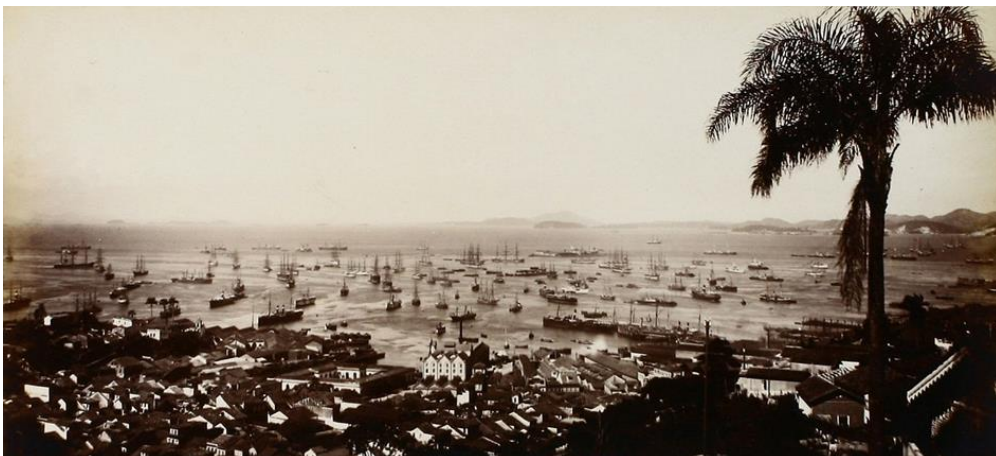


Figura 3: Bairro da Saúde – 1893 - Fonte: Acervo IMS

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. E 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.

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).

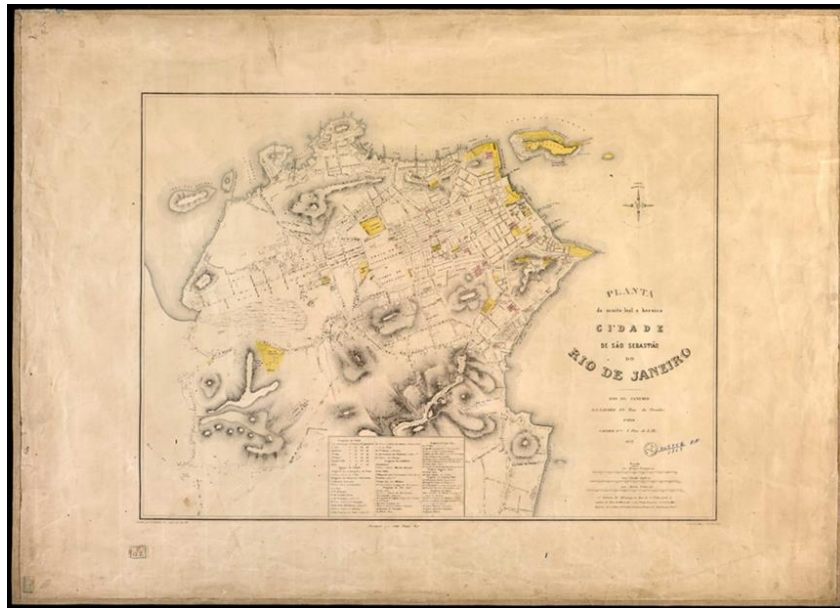


Figura 4: Mapa da muito leal e heroica cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro – 1852 - Fonte: BND

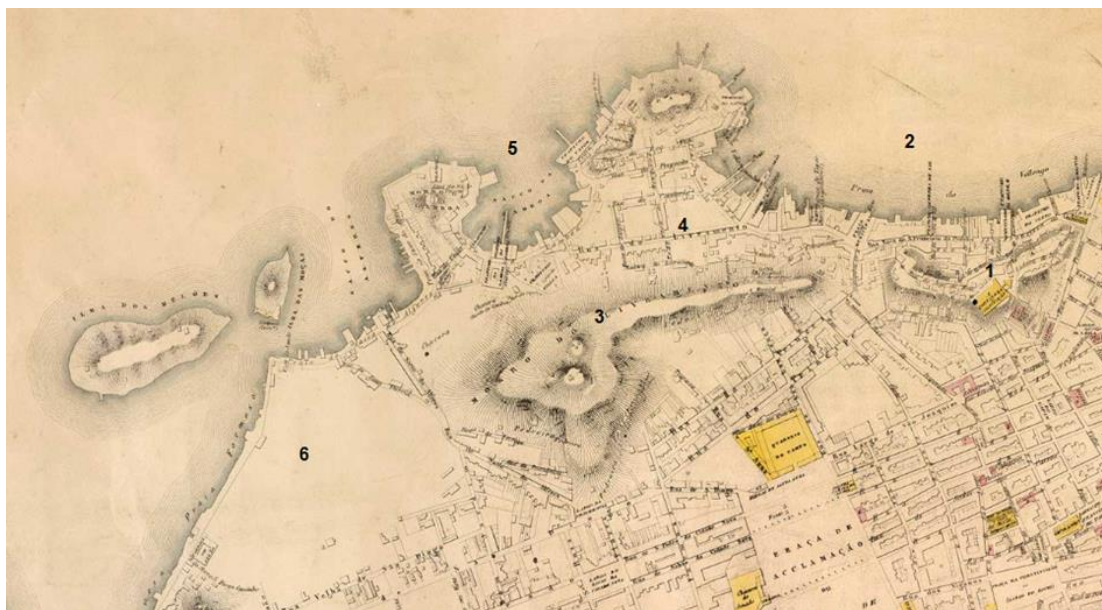


Figura 5: Mapa da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro - 1852 – detalhe da área de estudo - Fonte: NEMER, 2018

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).

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).



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

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 aclave / 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 surgiram 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 hygiene, 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).

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 das 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 Saco do Alferes, era apenas uma expansão do porto, sem contar com estruturas mais relevantes. (DE PAOLI, 2018, p. 49).



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

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.

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.

Referências Bibliográficas

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.
- 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.
- DECOURT, André. *Área Santo Cristo – anos 10. Foi um Rio que passou*. 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.
- FUNCEB – Fundação Cultural do Exército Brasileiro – *Espaço Cultural – Fortaleza da Conceição RJ*. Disponível em: <<http://www.funceb.org.br>> Acesso em: 16 nov 2018.
- 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.
- 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.

- 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.
- 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.