



RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR			Nº de ARQUIVO		folha nº 01	
Endereço: av. Visconde de Albuquerque, 862			Estado do Imóvel			
A.R.: VI	Bairro: Leblon		Caracterização		Conservação	
Proprietário: diversos			<input checked="" type="checkbox"/> caracterizado	<input type="checkbox"/> descaracterizado	<input checked="" type="checkbox"/> excelente	<input type="checkbox"/> regular
Uso	Original: residencial		<input type="checkbox"/> ruínas	<input type="checkbox"/> bom	<input type="checkbox"/> ruim	
	Atual: residencial					
Data de construção: 1948						
Autor do Projeto: ----						
Tipologia: edificação multifamiliar			Pesquisa	Histórica: Sergio Barra -estagiário	Data: 2002	
				Arquitetura: Angélica Galetti	Data:16.04.05	
Proteção	Existente: tombado	Decreto: 23161	Texto	Histórico:Sérgio Barra – estagiário	Data: 2002	
	Processo: não há	Data: 21.07.2003		Arquitetura: Angélica Galetti	Data:16.04.05	
	Proposta: tombamento		Fotos	Angélica Galetti		
	Processo: não há	Data: ----		Nºfilme/CD	Data: abril/2005	
Conferido por: Selma Tavares					Atualizada em	

## SITUAÇÃO E AMBIÊNCIA

Um imóvel se destaca na confluência das ruas Desembargador Alfredo Russel e avenida Visconde de Albuquerque. Além de serem logradouros arborizados, ainda contam com um quiosque de venda de plantas e flores na praça Baden Powell. A densa arborização possibilita baixos níveis de ruído e boa qualidade de ar no entorno. As edificações que aí se localizam se beneficiam dessas características, apesar do intenso tráfego nas horas do “rush”. Somente a avenida separa a praça do canal, ao longo do qual estão plantados *Ficus religiosa* de grande porte.



Praça Baden Powell



Individual	<b>RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR</b>	
Endereço: av. Visconde de Albuquerque, 862		Nº de ARQUIVO:
A.R: VI	Bairro: Leblon	

## DESCRIÇÃO ARQUITETÔNICA

A construção está implantada em centro de terreno. É delimitada do logradouro por um muro à meia altura coberto de hera. Os afastamentos em torno do imóvel possibilitam a existência de áreas ajardinadas com exemplares de espécies variadas.

O acesso principal é feito por um portão executado em madeira ladeado por pilaretes. Um pequeno telhado de telhas tipo coloniais protege quem chega ao local. O prédio possui três pavimentos.



O imóvel está situado em área muito arborizada

O seu estilo arquitetônico exibe traços da arquitetura européia, presente no conjunto de varandas, com janelas em madeira e vidro, voltadas para a praça Baden Powell. Os guarda-corpos são compostos por balaústres executados em madeira e a cobertura desse conjunto também é feita em telhas tipo colonial, como ocorre no restante dos planos de telhado.

As fachadas laterais voltadas para a avenida Visconde de Albuquerque e rua Desembargador Alfredo Russel recebem o mesmo tipo de tratamento arquitetônico, com a disposição de vãos de janelas guarnecidas de madeira e vidro, com persianas do tipo "Copacabana". Chama a atenção o avanço do volume construído correspondente aos segundo e terceiro pavimentos sobre o andar térreo.



Individual	<b>RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR</b>	
Endereço: av. Visconde de Albuquerque, 862		Nº de ARQUIVO:
A.R: VI	Bairro: Leblon	

## HISTÓRICO

No final do século XIX, o Leblon ainda era somente o extremo sul da Gávea. As tentativas empresariais feitas no século XIX para a urbanização da área não haviam tido êxito. O Leblon esperou até 1901 para ter o seu processo de loteamento e urbanização deflagrado pela família Ludolf, proprietária de grande parte dos terrenos. Segundo Brasil Gerson, até então, os únicos logradouros ali existentes eram o Largo da Memória, de que já se tinha notícia desde 1874; a rua do Sapê, ou do Pau, que ligava o Largo das Três Vendas (atual praça Santos Dumont, na Gávea) ao Campo do Leblon (área compreendida entre as atuais avenidas Visconde de Albuquerque e Ataulfo de Paiva, rua General Urquiza e o mar, assim conhecida por ter sido de propriedade do francês Charles Le Blond, em fins do século XIX), passando pelo Largo da Memória; a Travessa do Pau (atual Conde Bernardote), ligando a rua do Pau à praia do Pinto; e o Caminho da Barra, que ia das margens da Lagoa Rodrigo de Freitas à praia formando um canal através do qual o mar penetrava na Lagoa.

Na encosta do Morro Dois Irmãos existiam três chácaras, hoje loteadas e cortadas por diversas ruas essencialmente residenciais: eram as chácaras do Céu, do Seixas e a do Guimarães. A mais famosa era a Chácara do Seixas, e a sua casa maior de moradia ficava onde hoje se encontra o Clube Campestre da Guanabara, na rua Alberto Rangel. José de Magalhães Seixas era um comerciante português que possuía uma das melhores casas de artigos de couro da cidade, situada na rua Gonçalves Dias, e um ardoroso abolicionista. Segundo consta, promovia a fuga de escravos e escondia-os na sua chácara, que, por esse motivo, era chamada de Quilombo do Leblon nas rodas abolicionistas cariocas. André Rebouças, no seu *Diário*, conta que dali saíram os escravos que, no dia 13 de maio de 1888, levaram camélias para a Princesa Isabel. Com o falecimento de Seixas, a chácara foi posta em leilão, e o seu último proprietário antes de ser desmembrada foi o Almirante Júlio de Freitas do Amaral.

Em 1914, o poder público autorizou a Companhia Jardim Botânico a estender suas linhas de bondes da Gávea e de Ipanema até o Leblon que, na época, estava sendo loteado pela Companhia Industrial da Gávea, de propriedade dos engenheiros José Ludolf, Adolfo Del Vecchio e Miguel Braga. Essa companhia abriu os principais logradouros do Leblon no quadrilátero



Individual	<b>RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR</b>	
Endereço: av. Visconde de Albuquerque, 862		Nº de ARQUIVO:
A.R: VI	Bairro: Leblon	

formado entre as atuais avenidas Ataulfo de Paiva e Afrânio de Melo Franco, e as ruas Rita Ludolf e Humberto de Campos.

Quase ao mesmo tempo, em 1917, o Comendador Conrado Jacob Niemeyer abriu nos costões após o Leblon o início de uma avenida, que transferiu por doação à prefeitura. O governo Paulo de Frontin (janeiro a julho de 1919) fez da inauguração da avenida Niemeyer uma das suas grandes obras. Na mesma época foi construída a avenida Delfim Moreira, localizada junto à praia, como continuação da avenida Vieira Souto até o princípio da avenida Niemeyer. O Leblon, ainda um grande areal a partir de então, passou a contar com uma moderna avenida, pavimentada e iluminada.

Paulo de Frontin atuou também no saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas. A Lagoa passou a padecer de problemas a partir do princípio do século XIX, quando suas margens e áreas circunvizinhas começaram a ser, lentamente, ocupadas. Os estudos feitos pelos engenheiros do Império, procuravam sanar, entre outros, o problema causado pelas inundações das margens da Lagoa que deixavam intransitável o caminho para o Jardim Botânico. Falava-se também de períodos em que a lagoa se tornava “*insalubre ou incômoda aos moradores vizinhos*”<sup>1</sup>, quando o bloqueio da renovação das águas da lagoa (pelo fechamento de sua barra pelas areias do mar) gerava um quadro favorável à mortandade de peixes e ao rápido desenvolvimento de febres intermitentes e perniciosas. Já no século XIX se pregava a necessidade do aterro das margens baixas da lagoa e da garantia da comunicação da Lagoa com o mar por meio de um canal, que permitisse a entrada e a saída de considerável volume de água com o fluxo e refluxo das marés.

Assim como os engenheiros do Império, todos os técnicos da época de Frontin concordavam que o saneamento da Lagoa era necessário. No entanto, as opiniões se dividiam no que dizia respeito à escolha do regime das águas que iria vigor na lagoa. A grande maioria era a favor do regime de água salgada, enquanto uma minoria era a favor da água doce, e todos eram contra o regime misto das águas.

Frontin optou pela ressalinização da Lagoa, importante para diminuir a proliferação de mosquitos e, conseqüentemente, de epidemias. Estabeleceu um vertedor, com largura de 9,80m, por baixo da ponte que ele mesmo acabara de construir sobre o Canal da Barra (Jardim de Alah), ligando as avenidas Delfim Moreira e Vieira Souto. No entanto, esse canal era muito estreito e não dava vazão à entrada e saída de águas da Lagoa. Em conseqüência disto, a Lagoa passou a



Individual	<b>RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR</b>	
Endereço: av. Visconde de Albuquerque, 862		Nº de ARQUIVO:
A.R: VI	Bairro: Leblon	

acumular, acima do nível do mar, mais dois milhões de metros cúbicos de água quase doce, aumentando a proliferação de mosquitos e recrudescendo as epidemias de malária. O próprio Frontin mandou destruir o vertedouro que ele havia construído.

A 8 de agosto de 1920, o engenheiro geógrafo, engenheiro civil, bacharel em Ciências Físicas e Matemáticas e sócio fundador do Club de Engenharia, Carlos César de Oliveira Sampaio assumiu a prefeitura. Apesar de ter atuado também como professor (na Escola Naval e na Escola Politécnica), toda a trajetória profissional de Carlos Sampaio foi calcada no aproveitamento das oportunidades abertas pelo fim do sistema escravista, que liberou capitais que seriam aplicados na modernização e expansão da cidade. O início do seu envolvimento com a remodelação urbana do Rio de Janeiro se deu ainda no século XIX (em 1887), quando foi convidado pelo engenheiro Luis Raphael Vieira Souto para executar o projeto de arrasamento do morro do Castelo – projeto que não foi adiante, na ocasião. A partir de 1890, Sampaio fez parte da diretoria da Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil, como engenheiro-chefe, juntamente a Vieira Souto, Paulo de Frontin, Conrado Niemeyer e outros. As iniciativas dessa empresa se dividiram, basicamente, entre empreendimentos ferroviários, atividades de colonização e projetos relacionados com a remodelação urbana do Rio de Janeiro. Dentre estes estão os trabalhos de destruição do cortiço Cabeça de Porco, de arrasamento do Morro do Senado e de construção do Cais do Porto.

Chegava, assim, Sampaio, à prefeitura como engenheiro experiente e elemento mais indicado para realizar a trabalhosa tarefa de preparar a cidade para as comemorações dos cem anos da Independência do Brasil. A iniciativa da sua gestão que maior impacto causou no espaço urbano da cidade e na memória dos seus habitantes foi o, muitas vezes tentado anteriormente, arrasamento do Morro do Castelo e o aterro da ponta do Calabouço ao Outeiro da Glória. Na esplanada daí resultante, se realizaria a Exposição Internacional do Centenário da Independência.

Como parte das preparações da cidade para a comemoração foram feitas também obras de saneamento e embelezamento da Lagoa Rodrigo de Freitas. Nessa área também Sampaio era experiente, tendo inclusive escrito uma memória intitulada *Os esgotos do Rio de Janeiro*, apresentada ao IV Congresso Médico Latino-Americano, realizado no Rio de Janeiro em 1909, que se compunha de três artigos onde Sampaio expunha a sua visão sobre o problema.

A sua ação nessa área se baseou na proposta de intervenção do doutor Belisário Pena, Diretor da Repartição de Saneamento das Zonas Rurais. Esta se baseava em cinco pontos: 1)



Individual	<b>RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR</b>	
Endereço: av. Visconde de Albuquerque, 862		Nº de ARQUIVO:
A.R: VI	Bairro: Leblon	

Construção de um cais de contorno da Lagoa; 2) Aterro das margens alagadiças; 3) Canalização e regularização dos rios e das águas pluviais para a bacia da Lagoa; 4) Calçamento e arborização da área aterrada; e 5) Fixação do regime de comunicação entre as águas da Lagoa e o mar. A prefeitura encarregou o engenheiro Saturnino de Brito de projetar e executar o terceiro ponto do projeto do plano do Dr. Pena (canalização dos rios e das águas pluviais e da regularização do regime da Lagoa).

Assim como na intervenção de Frontin, todo o projeto de Saturnino de Brito se baseou na escolha do regime de água salgada para a Lagoa Rodrigo de Freitas. Isso seria garantido por uma permanente ou freqüente comunicação com o mar, por meio de um canal de descarga munido de comporta, aberto na barra (Jardim de Alah). A existência da ponte construída por Frontin no mesmo local limitava a largura do canal a 9,80m. Quando Saturnino de Brito elaborou o seu projeto, teve de enfrentar o dilema de projetar um canal com a largura de 30m, que implicaria na destruição da ponte, ou projetar um canal de apenas 9,80m, preservando-a. Depois de ouvir o prefeito Carlos Sampaio, Saturnino de Brito optou pela segunda solução. Nas suas memórias, Saturnino conta que Carlos Sampaio o convenceu a manter a ponte existente, já que não faria sentido destruir uma obra de somente 3 anos de idade. Um tempo depois, ainda na década de 20, uma enchente do Rio Macacos, que quase destruiu o Jardim Botânico, comprovou que o canal da Barra era muito estreito, entupindo facilmente, e insuficiente para escoar as cheias dos rios Macacos, Cabeça e Rainha, que desaguavam na Lagoa.

Ainda raciocinando de maneira a manter o regime de água salgada, Saturnino optou por desviar o regime de afluência das águas doces para a Lagoa. Assim, desviou o curso dos rios da área (Rio da Rainha, Rio dos Macacos e Rio Cabeça) e das chuvas, para reduzir ao máximo essa contribuição e conduzi-la para a descarga diretamente no mar, no sopé do Morro do Vidigal, por meio de um Canal Interceptor, contrariando o que ocorria de maneira natural na região. Este canal interceptor seria um dreno das superfícies baixas atravessadas, para enxugo dos terrenos, e levaria para o mar os detritos acarretados pelas águas dos cursos pelos coletores pluviais das ruas, evitando-se ou reduzindo-se o trabalho de dragagem da Lagoa.



Individual	<b>RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR</b>	
Endereço: av. Visconde de Albuquerque, 862		Nº de ARQUIVO:
A.R: VI	Bairro: Leblon	

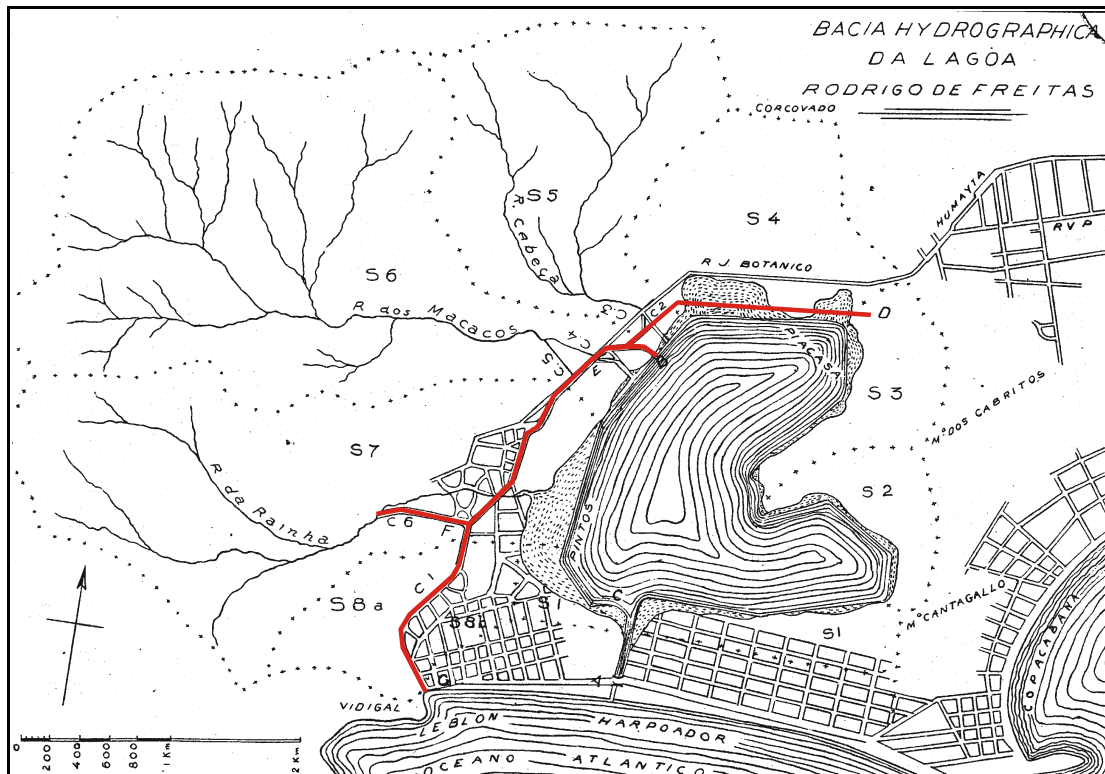


Figura 10 – Planta do canal interceptor (Estudo 1).<sup>2</sup>

Este Canal Interceptor se comunicaria com a lagoa em dois possíveis locais: na extremidade montante do canal (praia de Piaçaba) ou na jusante (próximo ao Clube Piraquê). Ao realizar essa comunicação e, ali, estabelecer uma comporta se poderia: a) fazer vir para a lagoa (que funcionaria como um reservatório regularizador) *uma parte* das águas dos grandes aguaceiros; b) fazer vir por aí uma segunda comunicação com o mar; c) esperar pela baixa-mar para descarregar no canal as águas da lagoa, produzindo-se, assim, uma conveniente *lavagem fluxível*. Seriam, portanto, dois canais e duas comunicações com o mar. Por ambas sairiam águas da lagoa e entrariam águas do mar. A dragagem destes canais não seria necessária, uma vez que bastaria acumular água na lagoa e abrir as comportas de uma só vez que “a *torrentosa descarga, com mais de meio metro de altura*” removeria esta areia.



Individual	<b>RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR</b>	
Endereço: av. Visconde de Albuquerque, 862		Nº de ARQUIVO:
A.R: VI	Bairro: Leblon	

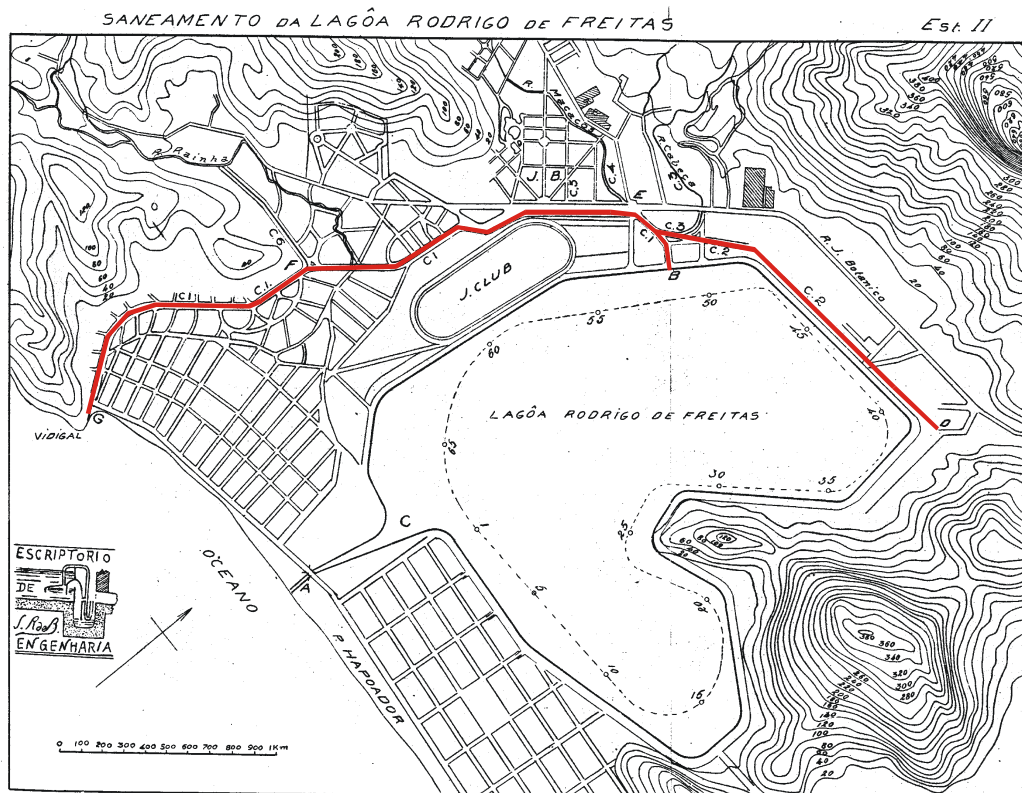


Figura 11 – Planta do canal interceptor (Estudo 2).<sup>3</sup>

Foi, então, em 1922 (PAA 1454), aprovado e aberto o *canal interceptor* da avenida Visconde de Albuquerque<sup>4</sup> (trecho FG, assinalado na figura 11), semelhante aos canais projetados por Saturnino de Brito para a cidade de Santos.

Seu fundo seria de concreto armado, com espessura de 10 a 15 centímetros. O concreto formaria o leito do canal e subiria pelos taludes tangenciais a 45°, até certa altura, dobrando-se em abas que servem de apoio para os taludes de terra, revestidos de grama, inclinados também a 45°. Ao longo das margens, ocorreriam banquetas gramadas.

Saturnino especificou, também, em seu projeto, que o canal ficaria no centro de uma avenida de 40 metros de largura e que seria obrigatório a existência de um espaço para jardins, com 5 ou 7 metros de largura, entre os edifícios e o alinhamento da avenida. Seriam previstas também, entradas para águas pluviais de 10 em 10 metros ou de 20 em 20 metros, conforme o terreno; além de serem estabelecidos, nos lados ou no fundo do canal, drenos ou orifícios para as





Individual	<b>RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR</b>	
Endereço: av. Visconde de Albuquerque, 862		Nº de ARQUIVO:
A.R: VI	Bairro: Leblon	

águas subterrâneas. Ao chegar a avenida à Praia do Leblon, esta deveria se alargar, para possibilitar o cruzamento com as avenidas Delfim Moreira e Niemeyer.

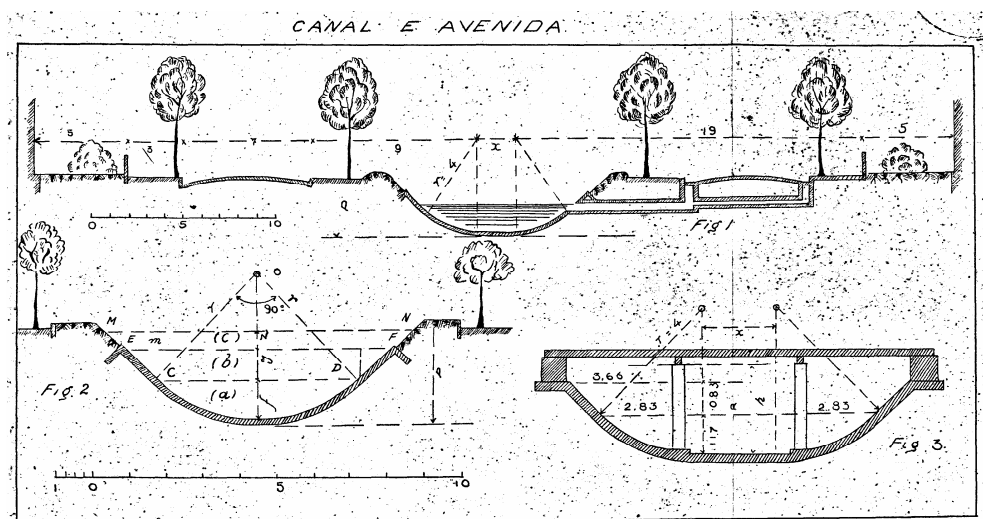


Figura 12 – Corte do projeto do canal da av. Visconde de Albuquerque.<sup>5</sup>

A opção por estabelecer o canal interceptor no centro de uma avenida, teve a higiene como preocupação fundamental. Diz Saturnino, em suas memórias<sup>1</sup> que “normalmente, conforme temos provado de um modo iniludível em diversos escritos, os cursos d’água, em natureza ou canalizados, devem ficar ao longo de avenidas, evitando-se sistematicamente a construção de moradias que dêem fundos para esses cursos e de suas águas façam servidões que se possam tornar grandemente prejudiciais na propagação de moléstias contagiosas. A estética e a higiene indicam que essa prática se generalize (...)”.<sup>6</sup> Propõe, ainda, que seja estabelecida uma lei que garanta que isso seja realizado.



Individual	<b>RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR</b>	
Endereço: av. Visconde de Albuquerque, 862		Nº de ARQUIVO:
A.R: VI	Bairro: Leblon	

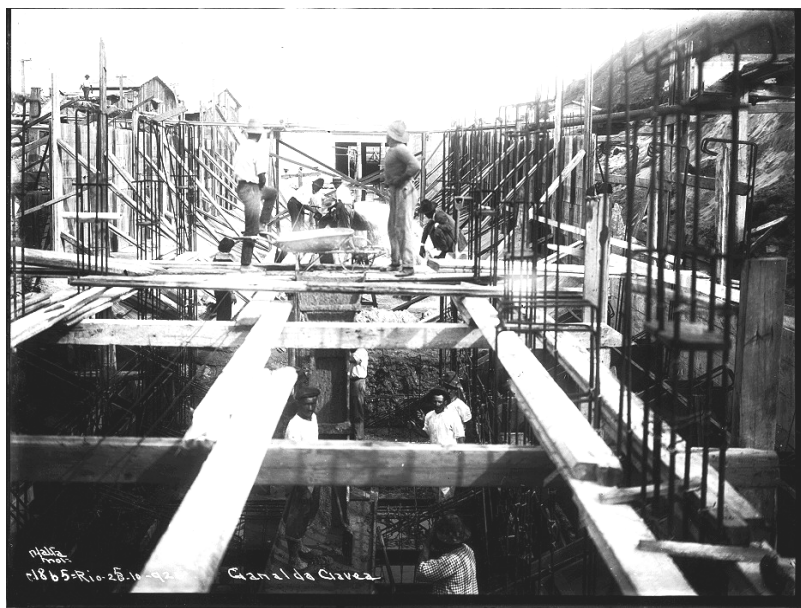


fig. 13 – Construção do canal da Avenida Visconde de Albuquerque.<sup>7</sup>

Foram previstas, sobre o trecho do canal interceptor oito pontes: uma ponte de 9,32 metros de vãos, quatro pontes de 10,32 metros de vão e três pontes com 11,32 metros de vão. Em suas memórias, Saturnino escreve que a ponte de um só vão teria um aspecto mais elegante, mas que optou por subdividi-lo para que os encontros e as vigas fossem de menores proporções e mais fáceis de serem executadas. Foi prevista, também, uma comporta na Praia do Leblon, no extremo da jusante, do canal. Essa comporta era destinada à remoção da areia na boca de descarga. Ela deveria ser reforçada, da mesma maneira que a comporta do canal da barra. O assentamento dessa adufa poderia ser adiado, bastava que fossem previstos nas obras de alvenaria os locais para os passadiços para manobras, em concreto.



Individual	<b>RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR</b>	
Endereço: av. Visconde de Albuquerque, 862		Nº de ARQUIVO:
A.R: VI	Bairro: Leblon	



Figura 14 – Construção do canal da av. Visconde de Albuquerque.<sup>8</sup>

A urbanização da área de entorno do canal da avenida Visconde de Albuquerque foi feita após a sua construção, tendo como impulso fundamental a própria implantação do canal. O prefeito Alaor Prata (1922-1926) deu continuidade e finalizou as obras do canal da avenida Visconde de Albuquerque, fazendo o alinhamento do trecho final da avenida junto às avenidas Delfim Moreira e Niemeyer; e o arruamento em torno do canal, na parte final entre os prolongamentos da rua Dias Ferreira e avenida Ataulfo de Paiva, até a avenida Delfim Moreira, com o projeto de praças circulares nas pontes sobre o canal (PA 1688, de 13/11/1926).

Na década seguinte, aproveitando-se da ainda incipiente ocupação da região, a nova avenida, juntamente com a avenida Niemeyer, passou a fazer parte do Circuito Corridas da Gávea. Este tinha como ponto de largada a rua Marquês de São Vicente (na altura do número 354), daí os competidores desciam até a Praça Santos Dumont e viravam à direita na Visconde de Albuquerque percorrendo toda a sua extensão. Aí era o ponto mais veloz do circuito, onde os competidores chegavam a atingir a velocidade máxima de 200 km/h. Entravam, então, na avenida Niemeyer, retornando pela Estrada da Gávea até à Marquês de São Vicente, perfazendo um total de 11,5 km. A primeira competição que ocorreu nesse circuito, o I Grande Prêmio da Cidade do Rio de Janeiro, foi disputado no dia 08 de outubro de 1933.



Individual	<b>RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR</b>	
Endereço: av. Visconde de Albuquerque, 862		Nº de ARQUIVO:
A.R: VI	Bairro: Leblon	

Foi organizado pelo Automóvel Club do Brasil, presidido então por Carlos Guinle, e contou com a assistência de 240 mil espectadores. O vencedor foi Manuel de Tefé, que completou o circuito em pouco mais de 3 horas, com uma velocidade média de 67,1 km/h.



Figura 15 – Hellé-Nice, corredora francesa, com sua baratinha em frente ao Hotel Leblon (1936).<sup>9</sup>

Com o passar do tempo a popularidade do circuito, e do automobilismo, no Rio de Janeiro cresceu, atraindo mais participantes, nacionais e estrangeiros que entraram para a história do automobilismo como: Juan Manuel Fangio, Hans Stuck, Carlos Pintacuda e Chico Landi. O circuito era considerado muito perigoso e conhecido como *Trampolim do Diabo*. Não havia separação de espécie alguma entre a platéia e a pista e quatro pilotos morreram durante as competições. Entre eles, Irineu Correia, vencedor da prova de 1934 e favorito da de 1935, que morreu ao cair com o seu Ford dentro do canal da avenida Visconde de Albuquerque. As competições do Circuito da Gávea duraram até 1954.

A remodelação da Lagoa e os atrativos oferecidos pelas praias oceânicas levaram ricos, estrangeiros e turistas para Copacabana, Ipanema e Leblon. Alfred Agache, urbanista francês que veio ao Rio a convite da administração Prado Júnior (1926-1930), consideraria esses bairros, em seu Plano de Remodelação e Embelezamento da Cidade, como destinados à residência burguesa e abastada. Tendo sido já ocupados os trechos mais acessíveis das praias e adjacências, novos locais seriam procurados no Leblon nas décadas seguintes, como as montanhas e as áreas mais recuadas não servidas por transportes coletivos, como o extremo oeste do Leblon, seguindo uma



Individual	<b>RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR</b>	
Endereço: av. Visconde de Albuquerque, 862		Nº de ARQUIVO:
A.R: VI	Bairro: Leblon	

tendência de segregação espacial das classes mais ricas. Esta urbanização tardia do Alto Leblon, se a compararmos ao restante do bairro, abrigando as classes mais abastadas, vai produzir aí um desenho urbano diferenciado. O loteamento das antigas chácaras aí existentes vai propiciar o aparecimento de condomínios de luxo. Para tanto foi necessária a remoção de um conglomerado urbano (favelas da Chácara do Céu, Niemeyer e Colonial) que ali havia e que foi trasladado para um sítio junto ao canal da barra, originando a Favela da Praia do Pinto, por volta de 1928 /1930.

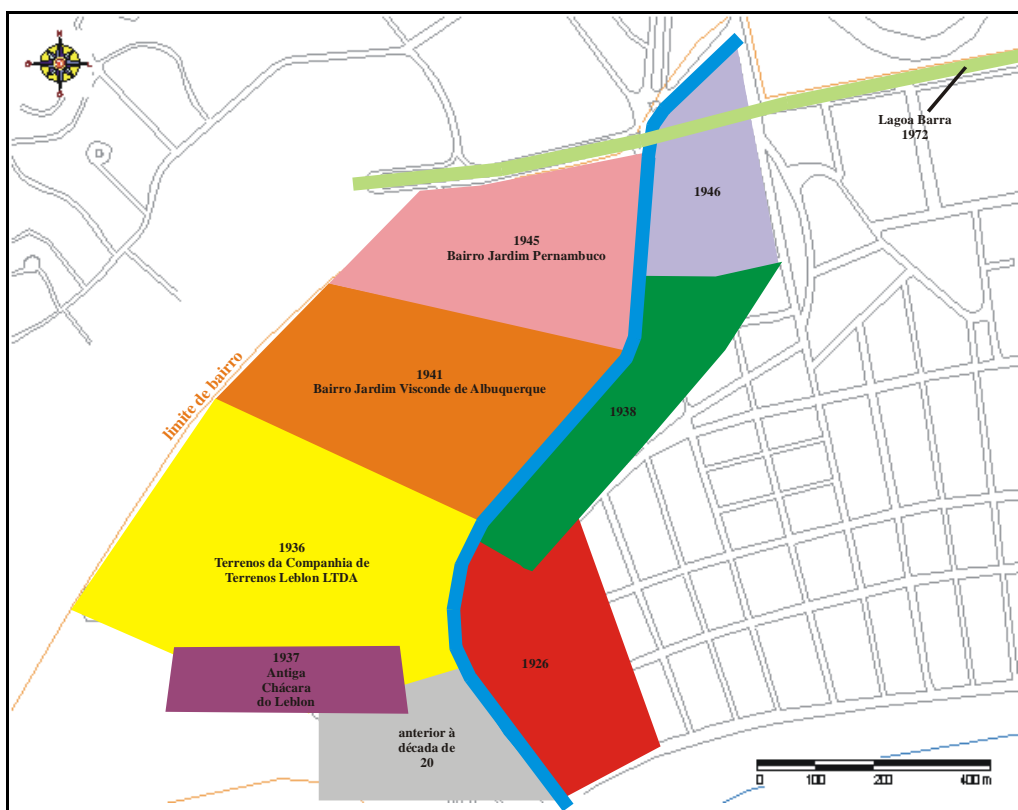


Figura 16 – Mapa

esquemático do processo de urbanização da área.

Em 1934, constituiu-se a Companhia de Terrenos Leblon Ltda, da família Gomes de Mattos, responsável pelo loteamento de um trecho do Alto Leblon, constituído pelas quadras localizadas entre as avenidas Ataulfo de Paiva e Humberto de Campos e entre a avenida Visconde de Albuquerque e a rua Rainha Guilhermina, junto à encosta do morro Dois Irmãos. Segundo a Revista Rio Ilustrado, a Cia. Leblon estaria proporcionando ao habitante do Rio "... ocasião de se



Individual	<b>RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR</b>	
Endereço: av. Visconde de Albuquerque, 862		Nº de ARQUIVO:
A.R: VI	Bairro: Leblon	

*preparar para que o futuro lhe dê alegrias, conforto, doçuras de viver! O terreno vale ouro, a casa então será felicidade".*

Durante o governo do prefeito Olímpio de Melo (1936-1937), foi feito o arruamento e loteamento da área de terrenos desta Companhia na encosta do morro Dois Irmãos, resultando no surgimento das ruas Timóteo da Costa, Aperana, Sambaíba e no prolongamento da Igarapava até a avenida Visconde de Albuquerque. Essas duas últimas provavelmente eram caminhos já abertos de longa data no terreno, pois o seu reconhecimento como ruas pela Prefeitura data de 1932. Foi feito também o alinhamento da Praça Professor Azevedo Sodré, formada no cruzamento da avenida Visconde de Albuquerque com o prolongamento da avenida Ataulfo de Paiva e da rua Igarapava.

Data de 4 de setembro de 1937 o projeto, de autoria do engenheiro Bezerra Santiago, de arruamento e loteamento de terreno da Chácara do Leblon que loteava o terreno de propriedade de Lourença Pinto do Amaral, herdeira do Almirante Julio de Freitas do Amaral. Esse loteamento resultou na abertura das ruas Professor Brandão Filho, Alberto Rangel e Alberto de Faria. Em 1951, na administração do Prefeito João Carlos Vital (1951-1952), foi feito o arruamento e loteamento de área de terreno no Leblon situada à rua Sambaíba que resultou na rua Engenheiro Cortes Sigaud.

Durante a administração do prefeito Henrique Dodsworth (1937-1945), é projetado o prolongamento da rua Timóteo da Costa em subida a encosta do morro Dois Irmãos; e é feito o projeto de loteamento e arruamento do condomínio denominado *Bairro Jardim Visconde de Albuquerque* (PA 3554, de 1941), situado na avenida de mesmo nome, resultando as ruas Codajás, Apucarana (depois alterada para Leôncio Correia) e Itiquira. Enquanto o PA 4160, de 1945, projeta o *Conjunto Urbanístico Jardim Pernambuco*, com a abertura da rua Embaixador Graça Aranha. Ambos os projetos em terrenos de propriedade de D. Maria Emília Fleury Cavalcanti de Albuquerque e de D. Joana Cavalcanti de Albuquerque Figueira de Melo, descendentes do próprio Visconde de Albuquerque. Na administração do prefeito Espírito Santo Cardoso (1952-1954), foi feito o projeto de arruamento do Bairro Jardim Pernambuco, em terreno com frente para a avenida Visconde de Albuquerque e para a avenida Padre Leonel Franca, resultando na abertura da rua Felix Pacheco.



Individual	<b>RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR</b>	
Endereço: av. Visconde de Albuquerque, 862		Nº de ARQUIVO:
A.R: VI	Bairro: Leblon	

Do outro lado do canal, ainda no governo do prefeito Henrique Dodsworth, foi feito o projeto de loteamento dos terrenos da Cia. Leblon situados na quadra limitada entre a avenida Visconde de Albuquerque, rua Rainha Guilhermina (prolongada nessa mesma época para atingir a avenida Visconde de Albuquerque), rua Dias Ferreira e rua Professor Azevedo Marques, com a abertura de uma praça, na quadra no seu interior, com acesso pela rua Rodolfo Albino (PA 3084 de 1938). Em 1938 foi reconhecida também a rua Desembargador Alfredo Russel, então com o nome de rua Amíris (alterado em 1950); e o prolongamento da rua General Urquiza até a avenida Visconde de Albuquerque. A rua Capitão César de Andrade teve seu alinhamento aprovado em 1946, já na administração do prefeito Hildebrando Góes (1946-1947).

A outra grande obra urbanística que se situa nas imediações da avenida Visconde de Albuquerque é a Auto-Estrada Lagoa-Barra que, como o próprio nome sugere, liga a Zona Sul da cidade à sua mais recente área de expansão, constituindo-se numa alternativa ao tradicional caminho pela avenida Niemeyer. O loteamento da rua Mario Ribeiro (onde se inicia a atual Lagoa-Barra), provavelmente, está incluído no PA 1457 de 20/6/24, que descreve o arruamento de área do Leblon e da Lagoa, já que o seu reconhecimento data de 09/07/1926 (dec. 2378). Em 33 foi aprovado o alinhamento da antiga avenida Olegário Maciel, atual Padre Leonel França (nome alterado em 1951), entre a avenida Visconde de Albuquerque e o final da Marquês de São Vicente, canalizando ao centro o Rio da Rainha. Porém, ainda em 1959, a canalização do trecho do rio compreendido entre a avenida Rodrigo Otávio e a Travessa Madre Jacinta esperava autorização do Tribunal de Contas para ser executado, segundo matéria publicada na Revista de Engenharia da Prefeitura do Distrito Federal, intitulada *As Enchentes do Rio de Janeiro*.

Em 35, foi aprovado o alinhamento da avenida Olegário Maciel no trecho entre a avenida Visconde de Albuquerque e a boca do Túnel Dois Irmãos. Projeto também elaborado pela Comissão do Plano da Cidade – engenheiro Joaquim de Oliveira Sampaio e o arquiteto Domingos de Paula Aguiar. Em 1945, foi desapropriado o terreno sito à Marquês de São Vicente, 429 (antigo), de propriedade do Sr. Leopoldo de Vasconcelos, para a passagem da Olegário Maciel, visando dar acesso ao túnel.



<b>Individual</b>	<b>RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR</b>	
Endereço: av. Visconde de Albuquerque, 862		Nº de ARQUIVO:
A.R: VI	Bairro: Leblon	

Em 1946, foi aprovado o projeto do Túnel Dois Irmãos ligando a avenida Padre Leonel França à Estrada da Gávea, na Praia da Gávea, com a urbanização da área adjacente da Rocinha. O túnel tinha uma galeria de 21m de largura por 1000m de extensão. Na seção transversal do túnel era prevista uma faixa de 6m para o trem metropolitano. Este projeto foi de autoria do Departamento de Urbanismo do engenheiro Oliveira Reis. Em 1970, foi aprovado o alinhamento da Auto-Estrada Lagoa-Barra da Tijuca, trecho entre o túnel e a Praça Sibelius (reconhecida pelo dec. 15.163, de 26/02/1960), e em 1972, foi aprovado o alinhamento da Lagoa-Barra entre o túnel e a avenida Borges de Medeiros.

Ao longo das décadas de 1980 e 1990, o canal da avenida Visconde de Albuquerque Em 27 de julho de 2001, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro decretou o tombamento definitivo das pontes sobre o Canal da avenida Visconde de Albuquerque, juntamente com outros imóveis do bairro, com o intuito de criar a Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC) do Leblon.

**Notas:**

<sup>1</sup> Relatório de 1887 do Senhor Ministro Barão de Mamoré. Citado por Zylberberg.

<sup>2</sup> Imagem tirada de BRITO, 1944. Anexo.

<sup>3</sup> Imagem tirada de BRITO, 1944. Anexo.

<sup>4</sup> Antônio Francisco de Paula e Holanda Cavalcânti de Albuquerque, nascido no Engenho Pantorra, Pernambuco, em 21/08/1797 e falecido no Rio de Janeiro, RJ, em 14/04/1863. Foi parlamentar e político do Império: tenente coronel; deputado por Pernambuco (1826-1837); senador em 1838; ministro da fazenda (1829, 1831, 1832, 1846 e 1862), da marinha (1840, 1844 e 1846), do império (1832) e da guerra (interino); conselheiro de estado extraordinário e ordinário em 1850. Visconde com grandeza por decreto de 02/12/1854.

<sup>5</sup> Imagem tirada de BRITO, 1944. Anexo.

<sup>6</sup> BRITO, 1944. p. 84 e 85.

<sup>7</sup> Foto pertencente ao Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Seção de Iconografia.

<sup>8</sup> Foto pertencente ao Arquivo Geral d





**PREFEITURA  
DA CIDADE  
DO RIO DE JANEIRO**

**Secretaria Municipal das Culturas  
Departamento Geral de Patrimônio Cultural  
Divisão de Cadastro e Pesquisa  
Cadastro de Bens Imóveis com Valor**

<b>Individual</b>	<b>RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR</b>	
Endereço: av. Visconde de Albuquerque, 862		Nº de ARQUIVO:
A.R: VI	Bairro: Leblon	