

## **ÁREA DE PROTEÇÃO DO AMBIENTE CULTURAL**

### **APAC - LEBLON**

#### **OBJETIVOS**

1. Detalhar os critérios que definiram a escolha de 218 imóveis preservados na APAC do bairro do Leblon, criada através do Decreto nº 20.300, de 11/11/ 2001.

2. Estabelecer as bases para a ocupação do bairro do Leblon, segundo as normas vigentes de conservação do patrimônio arquitetônico, preservando os vestígios físicos, históricos e sociais, que contribuíram para a sua formação.

## **A CAMINHO DA PRESERVAÇÃO: *uma explicação necessária***

---

A formação e configuração do bairro do Leblon podem ser conhecidas e entendidas como parte dos vários momentos da história da cidade do Rio de Janeiro e pelas inter-relações dos agentes que compõem sua estrutura: os proprietários de terras, empresas imobiliárias e de construção civil e o Estado. Esses agentes orientam e organizam o tecido urbano, permitem a localização, relocação ou permanência das atividades e da população sobre o espaço, definem sua identidade sócio-cultural e, finalmente, criam sua forma e conteúdo.

Até o fim do século XIX, a área hoje conhecida como bairro do Leblon, era uma faixa de terra, entre a orla oceânica e a lagoa Rodrigo de Freitas, formada por alagadiços, brejos e semeada pela vegetação rasteira de restinga. Estava cercada por chácaras e o litoral ocupado por cabanas, onde moravam uns poucos pescadores.

Nos primeiros anos do século XX, a ação do homem começou realmente a interferir na natureza e sua paisagem foi sendo alterada, passando de rural para urbana. Os caminhos que conduziam às chácaras foram unidos aos primeiros arruamentos; os bondes expandiram suas linhas, ligando o Leblon à Gávea e Ipanema, reduzindo as distâncias; e o primeiro loteamento foi no litoral, entre as ruas Dias Ferreira, Humberto de Campos e Almirante Guilhem.

A real ocupação só aconteceu entre 1920 e 1922, após a canalização do canal da avenida Visconde de Albuquerque e dos aterros nas margens da lagoa Rodrigo de Freitas, como os loteamentos na encosta do morro Dois Irmãos e próximo à avenida Visconde de Albuquerque.

As construções exibiam um largo repertório estilístico e tipológico, com destaque para a estética, elegância, beleza e traços arquitetônicos, que se tornaram expressão característica da sociedade que ali habitava. O perfil de seus moradores, de semelhante status sócio-econômico elevado, ditou a regra que, morar próximo à lagoa Rodrigo de Freitas e ao mar, com belas paisagens e clima agradável, era motivo para sua ocupação residencial. Surgiram casas e poucos prédios de até três pavimentos.

Até hoje, algumas das edificações, construídas entre os anos de 1940 e 1960, guardam na sua arquitetura, a materialização das relações sociais que interagiram no espaço, funcionando como elemento de identidade do bairro.

Na segunda metade do século XX, as mudanças econômicas do país que liberaram o capital para ser investido no mercado imobiliário, deram nova configuração à cidade do Rio de Janeiro e a sociedade mergulhou em um novo ciclo de modernização cultural. Aliado a esses fatos, o bairro do Leblon passou por grandes transformações demarcadas pela: acelerada verticalidade das edificações, nova ordenação do espaço e outro perfil sócio-econômico.

Sua paisagem natural já tinha sido bastante modificada e, naquele momento, aquela que sofreu profundas alterações e desequilíbrios foi a paisagem construída.

No final dos anos de 1960, seguindo a orientação política de urbanização do país, foram removidas as favelas da praia do Pinto e da ilha das Dragas, localizadas às margens da lagoa Rodrigo de Freitas e do campo do Clube de Regatas do Flamengo.

No terreno conseguido pela erradicação parcial da favela da Praia do Pinto, na esquina da rua Humberto de Campos, com avenida Borges de Medeiros, ao lado da Pedra do Baiano, foram construídos 10 blocos, com seis andares cada, para abrigar cerca de seis mil moradores das camadas populares de menor renda, que viviam na antiga favela e em péssimas condições de habitação.

Foi um programa assistencial de iniciativa de Dom Hélder Câmara e recebeu o nome de Cruzada São Sebastião.

A classe social desses indivíduos não compartilhava traços comuns, como grau de instrução, interesses, acessos a determinadas instituições de ensino e lazer, com aquela população vizinha e de renda elevada.

Num terreno vizinho, também resultado da erradicação dessas favelas, foi construído na área delimitada pela avenida Afrânio de Melo Franco e as ruas Gilberto Cardoso, Adalberto Ferreira e Humberto de Campos, entre 1970 e 1971, um conjunto residencial conhecido como Selva de Pedra. O objetivo era oferecer habitação a uma população de servidores públicos, como militares e professores, cujos costumes, comportamentos e reações sociais do cotidiano eram semelhantes aos do grupo social já estabelecido no bairro.

Na época de sua construção, a compacta massa de concreto armado, destacava-se contra o verde da encosta do morro Dois Irmãos.

A consolidação desses novos ambientes construídos permitiu a chegada de grupos culturais e profissionais, de perfil sócio-econômico representantes da classe média, permeados de valores cosmopolitas, com novas formas de lazer, como cafés, restaurantes, teatros, clubes recreativos e a diversificação do comércio.

O efeito mais visível desta nova etapa, no bairro, deu-se a partir da década de 1970, com o Decreto nº 3800 e, mais tarde, em 03/03/1976 com o Decreto nº 322.

Muitos imóveis foram demolidos e outros descaracterizados, restando alguns que conseguiram resistir às diversas fases dos sucessivos momentos das transformações do bairro. As áreas que mais imprimiram esta configuração foram aquelas, ao longo das principais vias, decorrentes das pressões das atividades comerciais e de serviços, aliadas ao fluxo intenso de veículos.

A verticalização das edificações desfigurou o patrimônio arquitetônico, objeto de uma acelerada especulação imobiliária.

A fácil acessibilidade favoreceu a valorização do solo e a implantação de prédios com mais de oito pavimentos, com comércio no térreo e apartamentos nos andares superiores. Posteriormente, as ruas transversais foram atingidas.

Aquele cenário de apuro arquitetônico começou a se fragmentar. Instalou-se uma nova paisagem, cuja escala e arquitetura delinearam um “skyline” com grandes variações, contrastando com os imóveis representativos das primeiras fases da ocupação.

Apesar disso, algumas ruas ainda mantêm a ambiência dos anos de 1940 a 1960, e as edificações restantes, de significativo valor, oferecem ao pedestre a sensação agradável de caminhar, no meio da desordenada massa de concreto à vista.

Em 1986, o Decreto nº 6115 (PEU do LEBLON), estabeleceu normas para o uso e ocupação do solo e para as construções. Dentre as normas dessa regulamentação, pode-se citar a restrição do gabarito, que favoreceu a redução da densidade demográfica, o que resultou numa melhor qualidade de vida para a população.

Contudo, o ambiente da primeira metade do século passado, que moldou o estilo de vida e mentalidade dos seus habitantes, já não é o mesmo. Até com a legislação urbanística de 1986, o Leblon do século XXI corre o risco de perder a sua memória e identidade sócio-cultural. As diferenças bruscas de volume e gabarito entre os prédios construídos recentemente e aqueles que contribuíram para a

formação do bairro estão interferindo desfavoravelmente na ambiência, prejudicando a imagem do bairro.

O Decreto nº 6115/1986 não se mostra suficiente para a proteção da memória do bairro, devendo prevalecer normas mais restritivas. Assim sendo, a criação da APAC DO Leblon, instituída pelo Decreto 20300 de 27 de julho de 2001 foi essencial para preservar a história do bairro e um quadro de vida que permitisse aos seus habitantes manterem sua identidade.

A implantação do PEU do Leblon, na área delimitada pela APAC, pode desencadear a degradação do ambiente construído, do inconsciente coletivo e do modo de vida da população que participa na formação do bairro, além de promover um processo de segregação social, com tendência a uma organização espacial díspare, que compromete o conforto e a qualidade de vida dos moradores.

Das 1000 edificações aproximadamente, existentes no bairro, a maioria é de prédios de apartamentos, com até cinco pavimentos, tipo edifício-casa, com ou sem pilotis, representantes da arquitetura entre 1940 e 1960.

## OS VALORES DO PATRIMÔNIO CULTURAL

O critério utilizado para distinguir entre as edificações existentes no bairro do Leblon aquelas com características marcantes a serem preservadas, foi pautado em uma teoria de valores do patrimônio, hierarquizados em quatro categorias: histórico, cognitivo, econômico e artístico, conforme os conceitos utilizados por Françoise Choay no livro “A alegoria do patrimônio”.

O **Valor Histórico** foi o fundamental entre as quatro categorias. Legítima, associa e transfere seu poder afetivo aos outros três valores, dos quais é inseparável.

O **Valor Cognitivo** exprime o testemunho de uma multiplicidade de eventos: políticos, culturais, artísticos, técnicos e possuem caráter temporal.

O **Valor Sócio-Econômico** evidencia a importância do patrimônio construído como detentor de potencial turístico, capaz de atrair a sensibilidade das pessoas e de gerar emprego.

O **Valor Artístico** contempla a beleza, compreendendo os conceitos de arte e estética, e confere às edificações um valor de destaque entre as outras.

Das quatro categorias, as edificações que mais sobressaíram, foram as representantes de valor **Histórico** e de valor **Artístico**; estes inspiraram e justificaram a seleção e elaboração do inventário para proteger cerca de 218 edificações do bairro. Aliadas às suas técnicas construtivas, eles mostram em suas fachadas formas estilísticas, desde as mais puras amostras do Art Déco, neocolonial, protomoderno e moderno, das décadas entre 1940 e 1960, até fragmentos desses estilos, na sua maioria enfatizada pelo efeito decorativo e prestígio de sua imagem.

Sejam isoladas, ou em conjunto, essas edificações compõem a identidade cultural e arquitetônica do bairro.

O inventário também permitirá orientar, em nível técnico, um tratamento sistemático de manutenção e conservação do cenário atual.

As edificações selecionadas para preservação foram concebidas segundo os traços dos seguintes estilos:

## Art Déco

### **Principais características:**

Composição simétrica/axial, com acesso centralizado no plano horizontal;. portarias suntuosas com emprego de materiais nobres; composição tripartida em base, corpo e coroamento escalonado no plano vertical; predominância de cheios sobre vazios; articulação de volumes geométricos, avançados e recuados, que determinam áreas de luz e sombra nas fachadas; linguagem formal tendente à abstração, contenção dos ornamentos decorativos, quase sempre em alto e baixo-relevo; composição com linhas e planos, verticais e horizontais fortemente definido e contrastado; estrutura em concreto armado, embasamento revestido em granito ou mármore e corpo em pó-de-pedra (mica); iluminação feérica e cenográfica; torre com esquadrias e vidro ou com tijolos de vidro que marca a circulação vertical; consoles que suportam o corpo avançado; corpos com planos levemente avançados e varandas em balanço; superfícies planas ou abauladas e volumes cilíndricos nas esquinas.

## Neocolonial

**Principais características** (inspiradas na arquitetura do período colonial do Brasil ou nas suas ramificações de espírito californiano missionário):

Embasamento em pedras irregulares; tratamento das fachadas em argamassa texturizada; telhado de cerâmica, tipo capa e canal com beirais; balcões salientes; varandas com teto porticado em arco; colunas torsas; painéis decorativos de azulejos; terraços e pérgulas; telhões vitrificados com figuras azuis sobre fundo branco sob beirais do telhado; telhas de ponta elevadas sobre o cunhal; elementos vazados em cerâmica semelhantes a escamas de peixe; frontões curvilíneos; janelas com cercaduras; acessos marcados por portadas trabalhadas em argamassa.

## Protomodernismo

**Principais características** (adoção simultânea da vertente classista e moderna, algumas vezes confundida com o Art Déco)

Difusão do concreto armado; plantas simétricas; volumes compactos; forte vínculo do edifício com a rua; distribuição interna compartimentada; telhados tradicionais com beirais; janelas com venezianas fechando com cremonas e presas por aldravas no exterior; frisos e ornatos; elementos curvos; valorização da esquina.

## Modernismo

### **Principais características:**

Participação do cimento e do ferro no desenvolvimento do concreto armado; estruturas esbeltas; racionalização da construção; marquises retas e curvas; panos cegos nas empenas; ligeiro recuo das superfícies envidraçadas; composição plástica dos vãos, incorporando elementos estruturais, como pilotis, vigas, mísulas, curvas, e marquises; tratamento uniforme das fachadas com paginação simples e modulada; proteção contra a luz solar com o uso dos “brise-soleil”; uso de pilotis no térreo com a liberdade do solo; equilíbrio entre cheios e vazios; identidade plástica da arquitetura com a estrutura da edificação.

## METODOLOGIA

O trabalho se desenvolveu a partir de uma metodologia já aplicada, durante duas décadas, pelo órgão executivo do patrimônio cultural para a elaboração de uma Área de Proteção do Ambiente Cultural.

Nosso ponto de partida foi a avaliação dos estudos já elaborados anteriormente pelo antigo DGPC, em 1986, quando foi realizado o primeiro inventário do potencial arquitetônico e urbanístico do bairro do Leblon

Após os estudos preliminares do histórico do bairro e de sua evolução urbana, partimos para uma análise mais objetiva, percorrendo todas as ruas do Leblon, analisando criticamente as edificações existentes e identificando aquelas que permaneceram, merecedoras de proteção legal por ainda manterem características notáveis.

Andamos rua a rua, observamos casa a casa, realizando o cadastro fotográfico de cada edificação.

Baseando-nos conceitualmente em critérios estabelecidos por CHOAY<sup>1</sup>, passamos a classificar as edificações numa hierarquia de valores que formaram quatro categorias: **histórica, cognitiva, sócio-econômica e artística.**

Realizamos o **inventário** dos bens que apresentaram valores para proteção legal considerando os seguintes pontos:

- Histórico das ruas e decretos que as oficializaram;
- Cenário urbano
- Processos de licenciamento de construção e datação das edificações,
- Implantação da arquitetura no lote urbano;
- Número de pavimentos;
- Linguagem estilística;
- Análise da composição arquitetônica;
- Análise do estado de conservação e do estado de caracterização;
- Documentação fotográfica atual.

<sup>1</sup>

CHOAY, Françoise. *A alegoria do Patrimônio*

Estabelecemos uma área de maior concentração das edificações com potencialidade para proteção legal e, nesse perímetro, delimitamos a APAC e classificamos as edificações nela inserida como:

- Bens de interesse para **tombamento**, considerando seu caráter de valor individual para proteção;
- Bens de interesse para **preservação**, considerando o valor de conjunto urbano de bens edificados, com recorrência estilística;
- Bens de interesse para **tutela**, aqueles que se situam na área delimitada, podem ser renovados, mas devem estar sob controle para protegerem-se os bens de valor para preservação.

O inventário proporcionou a elaboração de 218 fichas cadastrais e subsidiará um enfoque sistemático para análise técnica de intervenção física necessária para conservação de cada imóvel.

Por fim, verificamos que o processo de renovação não poderia prejudicar a ambiência protegida, nem os aspectos físicos de **salubridade** e **habitabilidade** dos bens preservados diante das novas construções. Assim sendo, estudamos as alturas máximas permitidas para as novas construções na APAC.

## HISTÓRICO DO LEBLON

**Pesquisa Histórica: Sônia Zylberberg**

### **Leblon**

#### **Primórdios**

“Do Corcovado, de onde emanam as vertentes, segue-se pelas Paineiras, Morro da Caixa d’Água, Lagoinha, Pedra do Andarahy, Morro da Tijuca, Pedra da Boa Vista, Boa Vista, Morro dos Dois Irmãos, Sítio do Céu, Fortaleza do Vidigal...”

Assim demarcada, em 1844, a fazenda da Lagoa Rodrigo de Freitas ficava em terras primitivamente pertencentes a Diogo de Amorim Soares, primeiro donatário nesta área onde estabelecerá um engenho de açúcar denominado de Nossa Senhora da Conceição.

Segundo Brasil Gerson, este engenho já existiria anteriormente, com o nome de Engenho d’El Rei e teria sido aí instalado pelo Governador Antonio Salema, após a expulsão dos franceses em 1575. Mais tarde, já no século 17 ampliadas estas terras por seus herdeiros a fazenda abarcaria “1.700 braças de testada e 4.500.000 de área incluindo a lagoa”.

No século XVIII, vamos encontrar como proprietário Rodrigo de Freitas de Mello e Castro que daria mais tarde o nome à Lagoa, anteriormente se chamara de Sacopenapã, do Engenho da Conceição e de São João.

Àquele acrescentaria outro engenho e terras “... desde a Piaçava e a hoje Rua Marquês de São Vicente até o mar, entre a Igrejinha de Copacabana e a hoje Avenida Niemeyer”.

Esta propriedade seria desapropriada pelo Governo, tendo sido incorporada à Real Fazenda em 1810 como Fazenda Nacional da Lagoa Rodrigo de Freitas, com o objetivo de aí ser edificada a Fábrica de Pólvora, Fundição, Formação e Perfuração de peças de artilharia.

Consta, segundo avaliações feitas para fins de indenização, a existência aí de “... 54 chácaras, 21 escravos, uma capela e no centro das chácaras, o engenho de açúcar com todos os seus pertences, casas de Fábrica, terras e matos reservados para o Engenho”.

Por esta época, a área que atualmente corresponde ao Leblon era um extenso areal, havendo junto aos morros algumas chácaras às quais chegava-se por caminhos que saíam da estrada propriamente dita que seria parte da Avenida Bartolomeu Mitre, antiga rua do Sapê e a rua Dias Ferreira, anteriormente do Pau.

Além destas ruas e a travessa do Pau (Conde Bernadotte), existia ainda o caminho da Barra “... uma trilha no areal, que ia da Praia do Pinto até ao mar, junto à Pedra do Baiano”.

A área arenosa situada entre a Dias Ferreira e o mar era dividida em lotes de diferentes tamanhos. Um deles, apresentando uma grande área e situado entre o canal da Avenida Visconde de Albuquerque, Avenida Ataulfo de Paiva, rua General Urquiza e o mar, era o Campo do Leblon em que ficava a chácara Charles Leblon e que daria seu nome ao futuro bairro elegante junto à Lagoa.

Até meados do século XIX, entretanto, esta área não era conhecida ainda como Leblon, constituindo-se em apenas um prolongamento da Gávea, situação que perduraria até o começo do século XX.

Aproximadamente 100 chácaras, desmembradas da antiga Fazenda Nacional da Lagoa, constituiriam o atual bairro do Leblon. A rua do Sapê, a Travessa do Pau, o Largo da Memória e o Caminho da Barra, eram, segundo Brasil Gerson, as únicas trilhas ali existentes.

O chamado campo do Leblon, onde terminava a rua do Sapê, fazia fronteira do outro lado da Atual Avenida Visconde de Albuquerque com três chácaras conhecidas como do Céu, do Seixas e do Guimarães, todas elas posteriormente loteadas dariam origem a diversas ruas do bairro e formas de ocupação diferenciadas.

Consta que na chácara do Seixas, propriedade de um rico negociante português, eram escondidos escravos a quem tinha sido propiciada a fuga por iniciativa de defensores da abolição, e que por esse motivo ficou conhecida como o “quilombo do Leblon”, e onde se reuniam abolicionistas. A atuação do grupo se inseria na fase final do movimento pela abolição nas últimas décadas do regime monárquico, a exemplo do que ocorria em outros locais do Rio e em outras cidades.

Tentativas empresariais para a urbanização da área no século XIX não tiveram êxito. Assim é que o Comendador Moreira Filho, cujos empreendimentos imobiliários seriam mais tarde de grande importância para a urbanização de Copacabana e Ipanema, não teria concretizado seu plano de abertura da que seria a

primeira rua projetada no Leblon, ao contrário das que então existiam e que não passavam de pequenas vias de acesso para as chácaras. Esta rua faria ligação entre a Praia do Pinto e a Barra da Lagoa.

Também fracassaria o projeto da Companhia Cidade da Gávea de construção de balneário na praia da Restinga aonde se chegaria por uma rua que partiria da do Sapê e cujo traçado corresponderia ao da atual Av. Bartolomeu Mitre.

A área do Leblon era descrita, no final do século XIX, como uma “região paupérrima, só habitada por poucos e pequenos cultivadores e pescadores...” pelos técnicos da Cia. Ferro Carril Jardim Botânico” – por onde passaria, conforme pedido de concessão da empresa para a construção de uma linha de estrada de ferro a vapor que, partindo do cemitério de São João Batista, levaria a um ponto da freguesia de Jacarepaguá onde se estabeleceria um cemitério. Esta imagem permaneceria quase inalterada até, pelo menos, a década de 1920, quando foi elaborada uma planta com os dados do censo daquele ano.

## **O século XX**

O saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas, a construção de melhores vias de penetração como as avenidas Epiácio Pessoa e Delfim Moreira, e a abertura de túneis pela Cia. Ferro Carril do Jardim Botânico foram responsáveis pela incorporação de novos espaços ao longo da orla marítima da Zona Sul à malha urbana, a partir dos primeiros anos do século XX. A ação do poder público e de grupos ligados à construção civil e à prestação de serviços como transportes, abastecimento de água e luz transformou areais e áreas de Mata Atlântica em bairros como Copacabana, Ipanema e Leblon, em períodos e conjunturas diferentes.

Além disso, os atrativos oferecidos pelas praias oceânicas levaram “ricos, estrangeiros e turistas” para os novos bairros. Na análise do urbanista francês Alfred Agache, que veio ao Rio de Janeiro, a convite da administração Prado Junior (1926-1930), para elaborar o Plano de Remodelação e Embelezamento da Cidade, estes são definidos como bairros de residência burguesa e abastada.

Nas primeiras décadas do século XX, o Leblon ainda era pouco mais do que um apêndice da Gávea. O bairro era o extremo sul, cercado pelo Atlântico, pela Lagoa, e por dois grandes canais.

O Leblon esperou até 1901 para ter o seu processo de loteamento e urbanização deflagrado pela família Ludolf, entre outros. Os Ludolf eram

proprietários de grande parte dos terrenos, e participavam da Companhia Industrial da Gávea, cujos proprietários eram os engenheiros José Ludolf, Adolfo Del Vecchio e Miguel Braga.

A área arenosa, situada entre a rua Dias Ferreira e o mar, foi dividida em lotes de tamanhos diferentes. Grande impulso para o empreendimento foi a autorização dada, em 1914, pelo poder público à Companhia Jardim Botânico para estender suas linhas de bondes da Gávea e de Ipanema até o Leblon.

A empresa abriu diversos logradouros no Leblon, próximos à praia, incluindo as principais avenidas: Ataulfo de Paiva, Del Vecchio (depois Campos de Carvalho e atual General San Martin) e Afrânio de Melo Franco e as ruas Jerônimo Monteiro, Rita Ludolf, Aristides Espínola, Antônio dos Santos (atual Rainha Guilhermina), Miguel Braga (atual General Artigas), Azevedo Lima (atual General Venâncio Flores), General Urquiza, a Conde de Avelar (que com um trecho da Dias Ferreira, antiga do Sapê, formaria a atual Bartolomeu Mitre), Domingos Moitinho (atual João Lira), Comandante Batista das Neves (atual José Linhares), Francisco Ludolf (atual Cupertino Durão), Francisco Santos (atual Carlos Góis), D. Pedrito (atual Almirante Guilhem) e a José Ludolf (atual Humberto de Campos).

Em 1916, o Comendador Conrado Jacob Niemeyer, proprietário de grandes extensões de terra na área do futuro bairro de São Conrado e entorno, deu continuidade ao projeto de abertura de uma avenida, na encosta da Pedra Dois Irmãos, onde a rocha mergulha no mar. O primeiro trecho, de 800 metros, já tinha sido construído pela Cia. Viação Férrea Sapucaí, em 1891, e fazia parte do projeto de uma estrada de ferro que ligaria Botafogo ao porto de Angra dos Reis. Em 1912, o diretor do Ginásio Anglo-Brasileiro existente na área, Charles Weeksteede Armstrong, prolongou mais 400 metros, para melhorar o acesso ao estabelecimento. Finalmente, em 1916, a Companhia de Melhoramentos do Rio de Janeiro reinicia os trabalhos e, em 1919, foi concluída, recebendo o nome de avenida Niemeyer. Ela foi doada por Niemeyer à prefeitura no dia 20 de outubro de 1916, data da celebração do primeiro Congresso de Estradas de Rodagem.

O governo Paulo de Frontin (janeiro a julho de 1919) fez da inauguração da avenida Niemeyer uma das suas grandes realizações. Em 1920, por ocasião da visita do rei Alberto da Bélgica, a prefeitura alargou-a, aumentando o raio de suas curvaturas e procedeu à macadamização da mesma.

Construiu-se, então, a avenida Delfim Moreira como continuação da Avenida Vieira Souto até o princípio da avenida Niemeyer. O nome do novo logradouro homenageava o político mineiro que assumiu a Presidência da República provisoriamente, em 1918, por ocasião da morte de Rodrigues Alves, no exercício de seu segundo mandato.

Ainda um grande areal, o Leblon passou assim a contar com uma moderna avenida, pavimentada e iluminada. A Zona Sul se expandia na direção da Barra da Tijuca, num processo marcado pela transformação da paisagem, até então dominada pela Mata Atlântica, por núcleos que deram origem aos bairros da Rocinha, São Conrado, Joatinga.

Na administração Carlos Sampaio (1920-1922), como parte das obras de saneamento e embelezamento da Lagoa Rodrigo de Freitas, iniciou-se a construção do canal da rua Visconde de Albuquerque e a urbanização do canal de ligação da Lagoa com o mar, denominado, na época, Canal da Barra (hoje Jardim de Alah). Ligado às obras do primeiro canal, fez-se o arruamento desde o canal até a rua Dias Ferreira e Delfim Moreira e suas transversais. O prefeito Alaor Prata (1922-1926) deu continuidade às obras do canal da Avenida Visconde de Albuquerque, com extensão do plano de arruamento e urbanização do Leblon, construindo a Praça Atahualpa, no início da Dias Ferreira. Tais iniciativas aliavam-se à divulgação, pelas empresas loteadoras e construtoras, da importância de banhos de mar para a saúde, e aos 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), em seu Plano de Remodelação e Embelezamento da Cidade classificava esses bairros como de residência burguesa e abastada.

Na década de 1930, aproveitando-se da ainda incipiente ocupação da região do Leblon, a avenida Niemeyer passou a fazer parte do Circuito de Corridas da Gávea. Este tinha como ponto de largada a avenida Marquês de São Vicente (na altura do número 354), daí os competidores desciam a Visconde de Albuquerque, entravam na avenida Niemeyer, retornando pela estrada da Gávea até a Marquês de São Vicente. A primeira competição que nele ocorreu, o I Grande Prêmio da Cidade do Rio de Janeiro, foi disputada no dia 8 de outubro de 1933.

A crescente popularidade do circuito e do automobilismo na cidade atraiu números crescentes de participantes, inclusive estrangeiros, e contava com numerosa assistência, até 1954, quando se realizou a última competição do circuito.

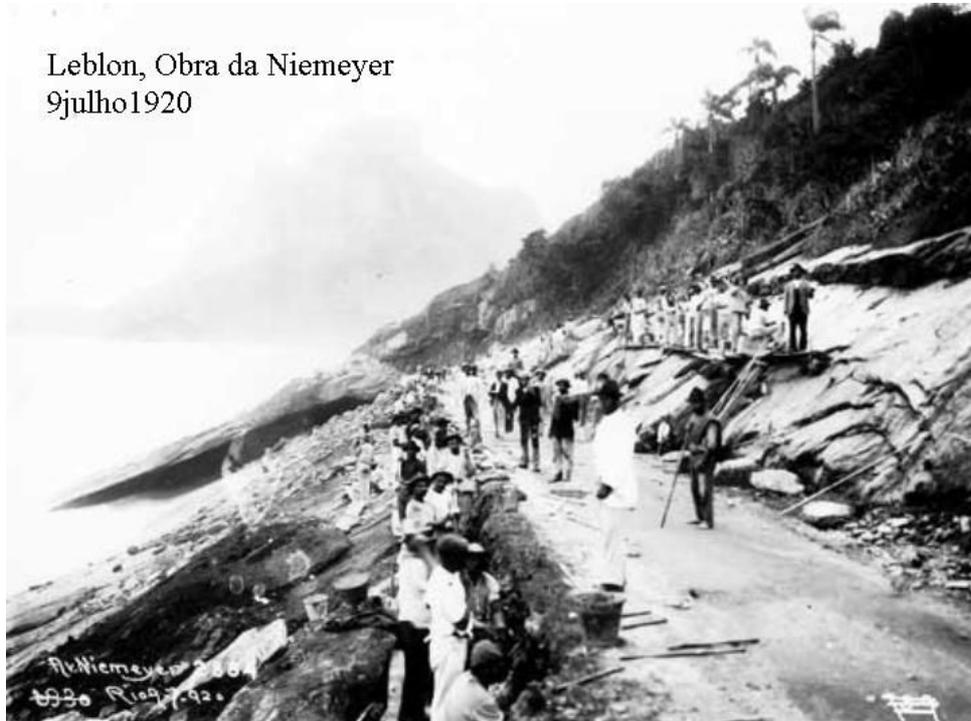


Foto de 1929, s/a, parece indicar detalhes de um loteamento.

A gestão do prefeito Pedro Ernesto (1931-1936) atuou maciçamente no Leblon, fazendo a urbanização da área delimitada pelas ruas Aristides Guilhem,

Carlos Góis, Cupertino Durão, José Linhares, João Lira, avenida Bartolomeu Mitre, Avenida Delfim Moreira, Campos de Carvalho (atual General San Martin), avenida Ataulfo de Paiva, rua Humberto de Campos e rua Adalberto Ferreira. Em 1932, a Revista Beira Mar referia-se ao bairro do Leblon, onde as construções "... brotam como flores modernas e valiosas...", como local de clubes de alta sociedade como o Caiçaras, o Helênico e o Leblon Club, mas, apesar disso, apresentando problemas. Queixava-se da ausência de serviços da Prefeitura, com ruas sem calçamento e sem luz, serviço precário de esgotos, mal servido de bondes e cuja areia da praia... "é um capinzal, toda coberta de detritos".

Nesta administração, seriam feitos estudos visando, além do embelezamento, a melhoria da higiene e da comunicação entre os bairros de Copacabana, Ipanema e Leblon, projetando-se um corte no Cantagalo para a abertura de uma avenida de ligação entre Copacabana e Leblon.

Nela se inclui ainda o loteamento e alinhamento das quadras compreendidas entre as avenidas Delfim Moreira, Afrânio de Melo Franco, avenida Ataulfo de Paiva e avenida Borges de Medeiros, de propriedade da Prefeitura (PA 2665 de 3/11/1936), no centro das quais se encontra a praça Almirante Belfort Vieira, no cruzamento da atual avenida General San Martin com a rua Almirante Pereira Guimarães.

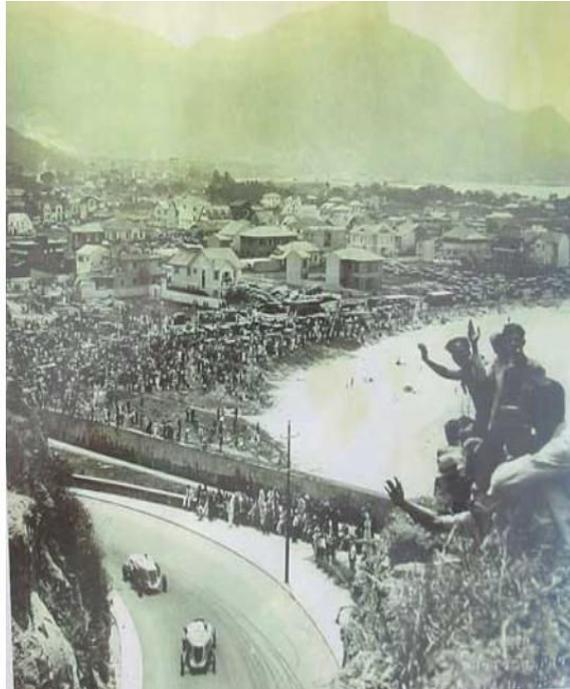
Leblon, 18 agosto 1934



Foto de 1934, s/a, mostra primórdios da urbanização do bairro.

Durante o Estado Novo, o prefeito e interventor Henrique Toledo Dodsworth (1937-1945) reurbanizou a área do Jardim de Alah, fazendo uma praça e reforçando as pontes das avenidas Delfim Moreira e Ataulfo de Paiva, sobre o canal.

Leblon  
Circuito da Gávea  
1933



Ao fundo, o bairro já bastante ocupado.

Em 1934, constituiu-se a Companhia de Terrenos Leblon Ltda, da família Gomes de Mattos, responsável pelo loteamento do Alto Leblon, formado pelas quadras localizadas entre as avenidas Ataulfo de Paiva e Humberto de Campos e entre a Av. Visconde de Albuquerque e a rua Rainha Guilhermina, junto à encosta do morro Dois Irmãos. Ali havia um conglomerado urbano formado pelas favelas da Chácara do Céu, Niemeyer e Colonial, que foi trasladado para um sítio próximo à lagoa e ao campo do Clube de Regatas do Flamengo (inaugurado em 1939), originando a favela da Praia do Pinto.

O Leblon era considerado por alguns, a exemplo da revista Rio Ilustrado, um bairro “salubre, com intenso movimento social, esportivo e comercial (...) poderoso rival de Copacabana”, que possibilitaria ao carioca veranejar em suas próprias praias. A mesma revista diria a respeito da Cia. Leblon que estaria proporcionando ao habitante do Rio “ocasião de se preparar para que o futuro lhe dê alegrias, conforto, doçuras de viver! O terreno vale ouro, a casa então será felicidade”.

Em 1941, a revista da Semana afirmava que Leblon, Ipanema e Copacabana “(...) vem se transformando vertiginosamente em modernas cidades, com vida própria, em metrópoles independentes (...)”.

No governo Negrão de Lima (1956-1958), começa a urbanização da favela da Praia do Pinto, então a maior favela horizontal da cidade, que se limitava ao norte pelo Parque Proletário da Gávea (outra favela nas imediações da Praça Santos Dummont, resultante do malogrado plano estadonovista para acabar com as favelas do Rio), ao sul pela rua Afrânio de Melo Franco, a leste pela rua Humberto de Campos e a oeste pela lagoa Rodrigo de Freitas, aumentando a atratividade da área.

Parece que a favela da Praia do Pinto formou-se, ou cresceu, com a instalação aí de moradores da favela da Chácara do Céu, removida da encosta do morro Dois Irmãos (no final da praia do Leblon), e que “ressurgiria” anos mais tarde no local primitivo. A área em que ela se localizava constituía um areal conhecido por praia do Zé do Pinto, do qual herdou o nome, e pertencia ao extenso terreno resultante de aterros realizados, após 1930, nas margens da lagoa.

A favela chegou a concentrar 20 mil habitantes e foi removida em etapas, ao sabor das diferentes políticas públicas voltadas para a “solução” do problema habitacional de segmentos de baixa renda, notadamente em áreas valorizadas da Zona Sul, e que na década de 1960 priorizariam a remoção de milhares de pessoas para bairros da periferia distante da cidade.



Foto panorâmica do Jardim de Alah, s/a, final da década de 1950. Mostra a Cruzada São Sebastião, o Conjunto dos Jornalistas (o último bloco ainda estava em construção) e as favelas erradicadas (Praia do Pinto, Ilha das Dragas e Pedra do Baiano). O circo estava armado na esquina da Avenida Afrânio de Melo Franco, onde hoje está o prédio nº 80 da Avenida Ataulfo de Paiva.

Na década anterior, a Arquidiocese do Rio de Janeiro fundara a Cruzada São Sebastião que mobilizou recursos para uma ação mais incisiva de urbanização das favelas. Entre seus projetos se incluiu a construção da Cruzada na Praia do Pinto – primeira e única experiência de alojamento de populações removidas nas proximidades da própria favela. Data desta fase a remoção de um primeiro trecho desta favela, em 1956, que deixou livre o espaço que a prefeitura cederia em comodato aos clubes Monte Líbano, Paissandu e a AABB Lagoa para a construção de suas novas sedes. Moradores da área removida da favela e de outros pontos da Zona Sul adquiriram os apartamentos dos 10 blocos, participando de ações voltadas à sua adaptação às novas moradias e à sua catequese.

A administração Carlos Lacerda (1960-1965) lançou o programa de remoção visando eliminar as favelas e transferir suas populações para outros lugares. Data dela a destruição do restante da favela (juntamente com a da Catacumba), sendo seus cerca de 5000 habitantes transferidos para conjuntos habitacionais no subúrbio ou na Zona Oeste carioca, após a destruição de suas casa por um incêndio considerado criminoso por muitos, em 1969, durante o mandato do governador Negrão Lima (1965-1971). Parte da área “desocupada” deu lugar a um conjunto de edificações conhecido como Selva de Pedra destinada à classe média.

Este segmento social começara a se instalar na área em estudo a partir da década de 1930, o que levaria a uma ocupação horizontal efetiva e a um processo acelerado, trinta anos mais tarde, de substituição das residências por prédios de apartamentos. Porém, até cerca de 1940, os edifícios de apartamentos ainda eram pouco numerosos no Leblon, em que predominavam bangalôs e casas ajardinadas.

Pouco depois, o bairro sofreria um processo de verticalização que resultou na eliminação de parte considerável de suas belezas naturais e na queda na qualidade de vida.

Na década de 1980, diferentes órgãos governamentais começam a adotar medidas visando a preservação de aspectos arquitetônicos e naturais do bairro ameaçados, a exemplo do que se dava em todos os bairros da orla sul da cidade, por uma especulação imobiliária desenfreada.

## **Preservação e revitalização**

O ritmo acelerado do adensamento populacional do Leblon na década de 1970, período áureo da especulação imobiliária aí, resultou na demolição das últimas casas existentes. Pressões de diferentes segmentos resultaram na criação, por órgãos das diferentes esferas da administração, de legislação voltada à preservação de algumas características, notadamente as arquitetônicas, remanescentes dos diferentes períodos de formação do bairro. Os vários segmentos envolvidos em movimentos pela preservação, organizados em associações, demonstravam, via de regra, apreensão com as profundas transformações que aquele quadro produzia na antiga qualidade de vida que gozavam, num processo semelhante ao vivido por outros bairros da orla da Zona Sul em décadas anteriores. O modelo de urbanização inaugurado por Pereira Passos, na primeira década do século XX, e seguido por quase todos que o sucederam no Executivo do Rio de Janeiro, em momentos marcados por conjunturas específicas, mostrava seus “efeitos colaterais”, a exemplo do processo de tipo de desenvolvimento que ocorreu em metrópoles dos países do chamado terceiro mundo. Dentre estes efeitos destacou-se a intervenção predatória no ambiente natural, já percebida, naquela época, com a construção da avenida Beira-Mar, que iniciou o processo de modificação do contorno da orla da Zona Sul por aterros que destruíram várias praias, afetando residentes destas áreas.

No bairro objeto deste texto, a luta pela preservação do morro Dois Irmãos e do Hotel Leblon podem ser consideradas emblemáticas da reação de diferentes grupos de interesse diante destes efeitos, e, conseqüentemente, na própria conformação do bairro. Com diferentes graus de organização e de poder, estavam presentes nas discussões em torno da ocupação deste trecho nobre do Leblon construtores, associações de moradores de áreas nobres e da favela, freqüentadores ilustres do bairro, arquitetos, urbanistas e paisagistas de renome, órgãos públicos e políticos. Observe-se que a alta classe média residente no Alto Leblon convivia com um aglomerado de barracos, talvez remanescente ou retornado das favelas removidas daí anos antes.

### **O Hotel Leblon**

Interessante notar que a questão da preservação ambiental parece ter sido percebida pelo órgão da administração pública, ainda na década de 1920, ao vetar o projeto de construção do Hotel Leblon, no início da Avenida Niemeyer, “para

preservar a livre a visão do Morro Dois Irmãos”. Apesar disso, o hotel, projetado pelo arquiteto Antonio Januzzi, em 1922, e idealizado para funcionar também como cassino de luxo, acabou sendo construído pelo empresário espanhol João Otero Seoane, em terreno comprado a Jacob Niemeyer.

Inaugurado em 1926, foi ponto de encontro da alta sociedade por pouco tempo, transformando-se em hotel de encontros “fortuitos”. Nos anos seguintes, teve outros proprietários e outros usos, mas foi como hotel de encontros que ele se integrou ao imaginário do carioca, como registrou o jornalista, cronista e compositor Antônio Maria, freqüentador assíduo do bairro. Na crônica Roteiro Leblon, o famoso boêmio descreve os tempos áureos do hotel:

“ Se Caymi não fosse preguiçoso como uma procissão, ninguém melhor do que ele para escrever esta história. Ninguém sabe e sente tanto quanto ele o que acontece do posto de gasolina do Jardim de Alah à pedra onde o hotel está encravado – aquele hotel, hoje tão sem importância (morada de jôqueis e tratadores), que anos atrás era um palavrão. Hotel Leblon ! Ninguém podia dizer esse nome sem uma reação de pudicismo. Mulher deixava marido, se o visse pelas redondezas. E marido ficava tão tragado pela sensação do flagrante, que nem se lembrava de perguntar o que a mulher estava fazendo ali”.

Entre as décadas de 1950 e de 1970, o prédio pertenceu à empresa Motel Clube do Brasil, que nele instalou sua sede. Em 1982, foi arrematado em leilão pelo consórcio formado pelas construtoras Wrobel, Cowan e Terminal, visando construir no local um edifício residencial, ou mesmo um novo hotel. Para isso, as construtoras tentaram a alteração do registro do imóvel da Avenida Niemeyer para a Avenida Visconde Albuquerque, alegando um “lapso de nomenclatura” no terreno, que seria na realidade um prolongamento da Avenida Visconde de Albuquerque. Aí, eram permitidas construções de até 25 metros de altura (11 andares), enquanto que na Avenida Niemeyer o gabarito máximo era de dois andares. O prefeito Marcelo Alencar (1983-1985) chegou a concordar com o pedido de mudança de endereço do imóvel, solicitado pelas construtoras (dec. 4.394, de 27/12/1983), mas voltou atrás no dia seguinte revogando a sua decisão (dec. 4397, de 28/12/1983). Até a década de 1990, a construtora ainda não havia conseguido realizar o seu intento.

A intenção do consórcio de demolir o prédio motivou a luta pelo tombamento do imóvel por parte da Associação de Moradores do Leblon e de outros interessados na preservação. Decreto do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC), de 22/09/1994, tombou parte do Morro Dois Irmãos, e declarou o Hotel Leblon como bem preservado por se encontrar em área de entorno de bem tombado. Em 27/07/2001, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro decretou o tombamento provisório do imóvel, juntamente com outros no mesmo bairro, com o intuito de criar a Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC) do Leblon.

A partir de 2000, os novos proprietários do imóvel a Empresa Terminal e o Banco Arbi iniciaram obras para a restauração da fachada do Hotel Leblon e construção de um novo imóvel no espaço atrás da fachada, compondo com esta um novo conjunto arquitetônico destinado a salas comerciais.

### **O morro Dois Irmãos**

A luta pela preservação iniciou-se como reação ao projeto apresentado pelo empresário boliviano Antônio Sanchez Galdeano (residindo no Rio desde de 1950), dono da Cap Ferrat Empreendimentos e Administração SA, para a construção de um hotel cinco estrelas com 600 apartamentos e de oito blocos residenciais de dez pavimentos (projeto do arquiteto Acácio Gil Borsoi), nos 141.215 m<sup>2</sup> de sua propriedade na encosta do morro Dois Irmãos. Terreno adquirido por ele, na década de 1960, juntamente com vários outros localizados em outros bairros da cidade, como Botafogo e Barra da Tijuca, onde também enfrentou forte oposição à construção de espigões.

Ao longo das décadas de 1970 e 1980, a questão tornou-se assunto constante nos principais jornais. Através do material jornalístico pode-se verificar os mecanismos utilizados pelo empresário para alcançar seu objetivo, as posturas adotadas pelas autoridades dos órgãos públicos envolvidos, a oposição exercida por moradores organizados em associações, apoiados por intelectuais e especialistas em meio ambiente.

O projeto foi aprovado em algumas gestões, a começar pela do governador do antigo estado da Guanabara Chagas Freitas (1971-1975), que o apoiava desde a década de 1960, quando já existiam resistências a ele. Certamente, não foi

coincidência, o tombamento do morro Dois Irmãos e da Pedra da Gávea pelo IPHAN, em 1973 (Inscrição nº 56 no Livro Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico).

Neste embate, o projeto sofreu modificações impostas por diferentes órgãos e pela legislação municipal e estadual que limitava o gabarito da área e a abertura de logradouros aí, igualmente criada na década de 1970. Observe-se que a atuação das diversas associações criadas por moradores de diferentes áreas do Leblon teve papel importante na criação desta legislação visando preservar a qualidade de vida aí.

Via de regra, Galdeano vencia quando apelava ao Supremo Tribunal de Justiça contra as restrições impostas pela legislação à execução de seu projeto.

O adensamento populacional do Leblon, reflexo e, ao mesmo tempo, indutor da especulação imobiliária foi muito significativo no período: a população do bairro saltou de 42 mil habitantes, em 1970, para cerca de 125 mil, em 1980. Em 1986, ela já somava 150 mil habitantes.

Nos anos de 1985 e 1986, enquanto o Projeto de Estruturação Urbana (PEU) do Leblon proposto pela associação de moradores era estudado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, construtoras iniciaram uma corrida desenfreada que resultou na destruição de 40 casas da avenida Delfim Moreira.

Um ano depois, o Decreto nº 6.115, de 11 de setembro de 1986, instituiu o Projeto de Estruturação Urbana (PEU) do Leblon que estabeleceu condições de uso e ocupação do solo, mas mostrou-se insuficiente para salvaguardar o bairro de ações que prejudicassem sua identidade e ambiência. Ele limitava as construções da área a 24 metros de altura (oito andares), mas, quando entrou em vigor, inúmeros processos para a construção de espigões haviam sido aprovados. Os moradores afirmavam que não fora levada em conta sua reivindicação de inclusão no PEU de medidas de proteção aos imóveis antigos.

Meses antes, uma comissão formada pelo prefeito Saturnino Braga (1986-1988), o paisagista Burle Marx, o arquiteto e urbanista Lúcio Costa, o presidente do IAB Adir Ben Kauss, o presidente da Embratur João Dória Jr., o paisagista Almir Gadelha, o arquiteto Sérgio Ferraz, o presidente da AMA Leblon Leonardo Sabóia, aprovou o projeto de construção dos imóveis de Galeano, com um único voto contrário, o de Ben Kauss, que pregava a necessidade de se consultar diretamente a população interessada (Burle Marx mudaria seu parecer logo depois).

Ao longo da década de 1990, são tentadas barganhas entre a Prefeitura e Galdeano. O prefeito César Maia (1993-1996), por exemplo, tentou negociar com o empresário mudanças no projeto que atendessem às leis, em troca da execução por ele da duplicação de um trecho da avenida Niemeyer e da doação de uma parte de sua propriedade no local, a ser incorporada ao parque Dois Irmãos na encosta voltada para Leblon. Em 1994, o prefeito concedeu licença para a execução do projeto, levando em conta a ameaça de favelização daquelas encostas, argumento utilizado reiteradamente por Galdeano para defender seu projeto. A decisão se apoiava em pareceres favoráveis de conselheiros do IPHAN, dentre os quais Roberto Burle Marx e Lúcio Costa, citados acima..

Galdeano considerava-se protetor da área onde ficava sua propriedade, no morro Dois Irmãos, por evitar que ela se transformasse em mais uma favela.

Em entrevista escrita ao Jornal do Brasil, em março de 1986, às vésperas de mais uma das diversas decisões por órgãos públicos quanto ao seu projeto, Antônio Sanches Galdeano traçava sua antevisão do futuro de sua propriedade caso ele fosse vetado:

“ Quem transitar pela avenida Epitácio Pessoa, na Lagoa, e olhar na direção da Gávea, verá a Rocinha, que já domina a penedia Dois Irmãos pelo lado de São Conrado, virando o morro na direção do Leblon. No tempo, crescendo como pinças, Vidigal e Rocinha formarão, se a área não for racionalmente ocupada, um anel em torno da mesma penedia, alcançando a praia, desfigurando a cidade, afastando o turismo e tornando insuportável (sic) as condições de vida dos bairros de Ipanema e Leblon”.

Este argumento influenciou as opiniões dos diversos grupos envolvidos e dividiu a posição das diferentes associações de moradores do bairro. Enquanto a Associação de Moradores do Leblon lutavam contra a construção do hotel e prédios residenciais projetados por Galdeano, a presidente da CAL (Comunidade do Alto Leblon) defendia o projeto, receando mais invasões. Também se opunham a ele a Associação de Moradores da Favela Chácara do Céu, por receio de desabamentos provocados pela chuva e de perder o acesso à favela pela rua Aperana e a área de lazer da comunidade, que ficava na propriedade do empresário; além do sindicato dos hotéis, por considerar a orla da Zona Sul já saturada de hotéis cinco estrelas.

Muitos destes temores concretizaram-se em parte nos anos seguintes. O projeto não saiu do papel, apesar do embate que durou quase 30 anos, com

suspeitas de tentativas de corrupção de políticos e autoridades para sua aprovação. Alguns anos depois o setor hoteleiro multinacional conquistaria novas áreas na orla, e a luta pela preservação do cada vez mais escasso patrimônio natural e arquitetônico do Leblon continuaria.

Hoje, na encosta do morro Dois Irmãos, existe o parque Municipal Sérgio Bernardes, tutelado pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMAC), com uma área de 25,3 ha que abrange quatro bairros: Leblon, Gávea, Vidigal e Rocinha. Foi criado pelo decreto municipal 11.850 de 21/12/1992 e projetado pelo arquiteto paisagista Fernando Chacel, inaugurado no final de 2000, e recebendo acabamentos no ano seguinte.

Conta com duas vias de acesso: a rua Aperana, no Alto Leblon, e a Cário Mário, que começa na estrada da Gávea. Oferece como atrativos uma trilha de 800m, ampla vista da orla através de mirantes no alto do morro, área de play, bancos e mesas, estacionamento para cerca de 40 carros.

E, com a expansão do morro do Vidigal (em São Conrado), a encosta do Dois Irmãos voltada para o mar tornou-se um prolongamento daquela favela, provavelmente ocupando o local de onde se tentara remover a antiga favela da Chácara do Céu. Ambas, sem dúvida, um dos “efeitos colaterais” mais visíveis do modelo urbanístico entronizado desde os primeiros anos do século passado.

Em 25.01.1991, elementos da orla do Leblon foram incluídos em tombamento provisório, por iniciativa do executivo estadual, do “conjunto urbano paisagístico formado pelas calçadas centrais e laterais e pelas espécies arbóreas ao longo das avenidas Vieira Souto e Delfim Moreira, entre o parque Garota de Ipanema e a avenida Visconde de Albuquerque” (Processo E-18/30.000.030/91, INEPAC

Ao longo da década de 1990, o Município tombou alguns imóveis isolados do bairro: o Grupo Integrado Magdalena Kahn-Gimk (Dec. 15003/96 de 29.07.1996), a residência de Leonel Miranda projetada pelo arquiteto Oscar Niemeyer (Lei 2677/98 de 18.09.1998 e Dec. 19.005/2000 de 05.10.2000), a residência de número 1165 da avenida Visconde de Albuquerque.

Mesma medida foi adotada para o “Mobiliário Urbano designado como Quiosque Baixo Bebê”, espécie de clube para crianças ao ar livre, criado pela proprietária de um quiosque da avenida Delfim Moreira, uma curiosidade do bairro, como foi seu tombamento pela Lei 2856/99 de 26.08.1999.

Os estudos para a duplicação da avenida Niemeyer (iniciada em 1998), para desafogar o tráfego para São Conrado e Barra da Tijuca, preocuparam-se em não afetar a natureza, preservando o costão e sua vegetação. Foram preservados também o mirante do Leblon e a gruta da Imprensa.

### **A APAC do Leblon**

O Decreto Municipal nº 20.300, de 27 de julho de 2001, criou a Área de Proteção do Ambiente Cultural - APAC do Leblon, estabelecendo critérios para a proteção do bairro e tombando vários imóveis considerados pelos técnicos como representantes de um padrão arquitetônico constante na área, constituindo assim documentos do início da ocupação efetivamente urbana (décadas de 1940 e 1950) do bairro.

Tais imóveis seriam reconhecidos pela população residente ou freqüentadora do Leblon como pontos referenciais. São, na grande maioria, edificações cujo gabarito varia de três a quatro pavimentos e com características arquitetônicas e construtivas (tipo de edificação, programa, solução de fachada) da melhor qualidade e típicas do Leblon. Construídas há mais de três décadas, constituem, ainda hoje, em exemplar opção de moradia. Além de manterem suas características originais, compõem a paisagem tradicional do bairro. Alguns foram tombados definitivamente: a escadaria existente na rua General Urquiza, o Jardim de Alah (inclusive as praças Almirante Saldanha da Gama, Grécia e Poeta Gibran), a praça Atahualpa e as pontes sobre o canal da avenida Visconde de Albuquerque.

Outros tiveram tombamento provisório. Segundo o artigo 4º, ficavam tombados provisoriamente, nos termos do art. 5º da Lei nº 166 de 27 de maio de 1980, o Cinema Leblon (av. Ataulfo de Paiva, 391/397 e rua Carlos Góes, 64), o Clube Monte Líbano, a fachada do Hotel Leblon (na avenida Niemeyer, 2), o antigo prédio da Companhia Distribuidora de Gás (CEG, na rua Almirante Guilhem, 421), além de dois imóveis residenciais, existentes na praça Baden Powel, 862, e na praça Almirante Belfort Vieira, 6.

Além destes, inúmeros imóveis existentes dentro dos limites da APAC (Anexo I) foram preservados. Controlava-se qualquer intervenção projetada quer em bens particulares, quer em espaços públicos.

A medida provocou acirradas reações. Contra ela colocaram-se os diversos setores que investem na área, notadamente o da construção civil; a favor dela

ficaram os grupos preservacionistas, preocupados com o processo de descaracterização do bairro.

Os imóveis do bairro considerados de interesse para preservação apresentam um padrão constante na área e constituem-se em documentos do início da sua ocupação efetivamente urbana - as décadas de 1940 e 1950. Reconhecidos pela população como pontos referenciais, são, na grande maioria, edificações cujo gabarito varia de três a quatro pavimentos e com características arquitetônicas e construtivas (tipo de edificação, programa, solução de fachada) da melhor qualidade. Além de manterem suas características originais, compõem a paisagem tradicional do bairro.

### **Programa Rio-Cidade**

O programa Rio-Cidade, realizado na primeira gestão do prefeito César Maia (1993-1996), redesenhou alguns logradouros do Leblon. Tendo como objetivo estratégico “reverter o quadro de ‘desordem urbana’, o programa foi definido por seus autores como “ um ambicioso plano de obras voltado para a reconstrução de espaços públicos, incluindo o disciplinamento de usos e atividades e melhoria dos padrões urbanísticos; foi ainda uma corajosa intervenção no contexto social decadente, amparada em substancial criação de empregos (...), uma inadiável operação de resgate da avariada imagem carioca: a de eterna ‘Cidade Maravilhosa’. Seu objeto preciso, as ruas latu sensu. Meta genérica a atingir: restituir aos cidadãos o direito à cidade, integrando objetivos sociais, econômicos e culturais”. Justifica o foco dado à reabilitação da rua pela sua “importância fundamental para o equilíbrio da vida social nas cidades”.

O Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) organizou concurso de projetos para 17 corredores de grande vitalidade comercial e cultural em 16 bairros da cidade. Grande parte dos projetos foram implantados, provocando diversos graus de aprovação e de crítica por parte da população em geral.

Para o Leblon, foi vencedor o projeto da Índio da Costa Arquitetura Ltda., sendo as obras executadas pela Estacon Engenharia S.A., em 1996. Avaliando que o bairro era poupado de tráfego de passagem intenso, e que nele se verificava o crescimento das atividades de lazer, os autores do programa Rio-Cidade fixaram como diretriz “reordenar o trânsito e ampliar as áreas reservadas para pedestres”.

Na avenida Ataulfo de Paiva, disciplinaram-se os estacionamentos e pontos de parada de ônibus e refez-se a pavimentação em pedras portuguesas. Nas esquinas, suaves rampas facilitam a travessia de idosos, gestantes, crianças e portadores de deficiência locomotora.

No cruzamento com a rua Afrânio de Melo Franco, o antigo desenho da caixa de rua, chanfrado a 45° nas esquinas, foi substituído pelo tradicional modelo em ângulo reto. A antiga “praça” de asfalto, assim, deu lugar a calçadas mais amplas, seguras e confortáveis.

Na praça Antero de Quental, foram mantidos os usos e reorganizados os espaços destinados a idosos e crianças. Cercou-se e rebaixou-se o playground, instalaram-se mesas de jogos e locais para exposição e venda de plantas; implantaram-se meios-fios em dois lances, mais seguros, elevando-se assim o nível das calçadas.

Especial atenção recebeu o projeto do novo mobiliário urbano, um dos itens mais importantes das intervenções realizadas. Postes de uso múltiplo foram instalados, assim como abrigos nas paradas de ônibus e iluminação diferenciada para a caixa de rua e calçadas.

## **BIBLIOGRAFIA:**

- ABREU, Mauricio. A Evolução Urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPLANRIO/ Zahar, 1988.
- BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. Expansão do espaço urbano. Revista Brasileira de Geografia, julho/setembro de 1901.
- COSTA, Cássio. História dos Subúrbios – Gávea. Departamento de História e Documentação do Estado da Guanabara, s/d.
- FRAHIA, Silvia, LOBO, Tiza & RIBAS, Martha (coord.). Ipanema e Leblon. Rio de Janeiro: FRAIHA, 2000. Col. Bairros do Rio.
- GERSON, Brasil. A História das Ruas do Rio. Rio de Janeiro: Brasiliana, 1965.
- GONZAGA, Alice, Palácios e Poeiras: 100 anos de cinema no Rio de Janeiro, RJ: Record: FUNARTE, 1996
- LESSA, Carlos. O Rio de todos os Brasis. Rio de Janeiro: Record, 2000.
- As administrações municipais e o desenvolvimento urbano in O Rio de Janeiro em seus 400 anos, RJ-SP, Guanabara, s/d
- REIS, José de Oliveira. O Rio de Janeiro e seus prefeitos: evolução urbanística da cidade. Rio de Janeiro: Prefeitura, 1977.
- Rio-Cidade: o urbanismo de volta às ruas. IPLANRIO , Rio de Janeiro: Mauad, 1996.
- SEGADAS, Soares, Maria Therezinha de, Fisionomia e Estrutura do Rio de Janeiro in Revista Brasileira de Geografia, julho/setembro de 1965.

## **FONTES DIVERSAS:**

- Cadernos J.B. do IV Centenário.
- DGPC, Divisão de Cadastro e Pesquisa, Ficha Cadastral Clube Monte Líbano, 2003.
- DGPC, Divisão de Cadastro e Pesquisa, Ficha Cadastral Hotel Leblon, 2003
- Diário de Notícias 4/10/1975.
- Estado de São Paulo (O), 13/4/1960.
- Globo (O), 4/10/1975; 23/5/1988, 30/10/1989, 27/6/1996, 15/7/1997
- Jornal do Brasil, 10/10/1978, 8/7/85, 9/9/1986, 25/6/1987, 14/10/1987, 15/4/1988, 8/11/1991, 19/5/1994, 20/7/1997.

Jornal Ipanema, fevereiro/1978.

Revista Beira-Mar, 25/06/1932.

Revista da Semana, maio/1941.

Rio Ilustrado, setembro/1940.

Sites da internet:

[riodejaneiro@pcrj.rj.gov.br](mailto:riodejaneiro@pcrj.rj.gov.br)

Cinemas Severiano Ribeiro

## HISTÓRICO DO CANAL E PONTES DA AVENIDA VISCONDE DE ALBUQUERQUE

**Pesquisa Histórica: Sérgio Barra**

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 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 viger 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

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) 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 afluição 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 e pelos coletores pluviais das ruas, evitando-se ou reduzindo-se o trabalho de dragagem da Lagoa.

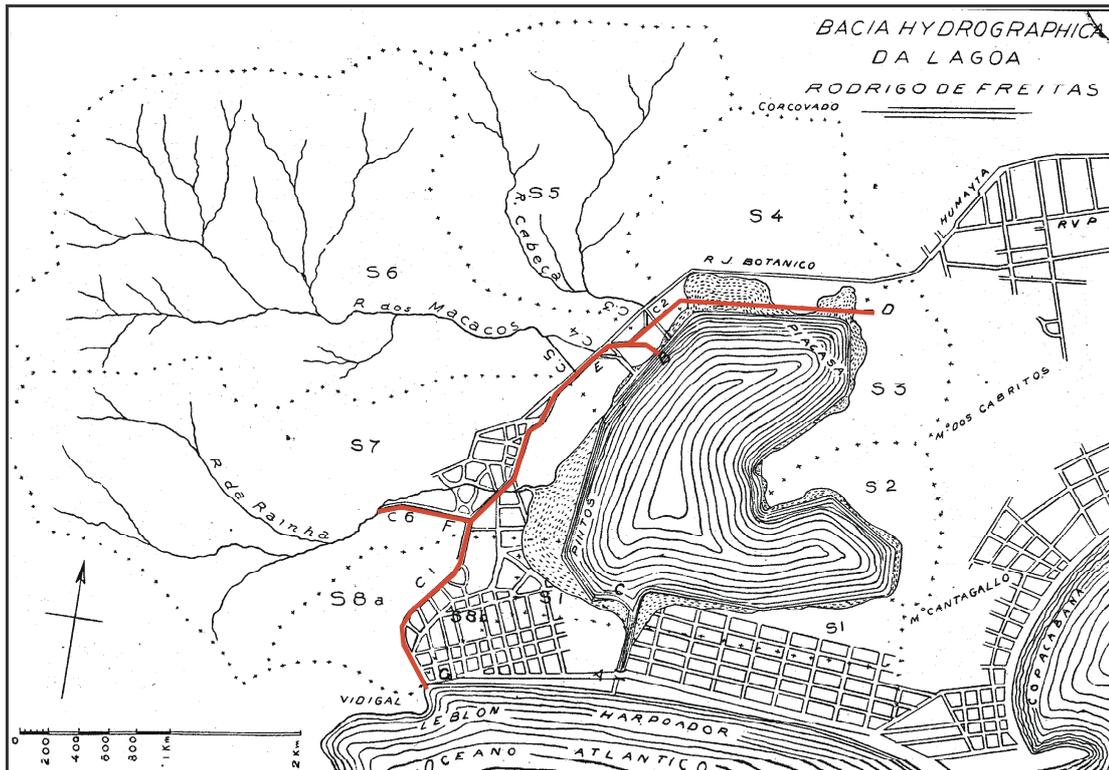


Figura 10 – Planta do canal interceptor (Estudo 1).<sup>2</sup>

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.

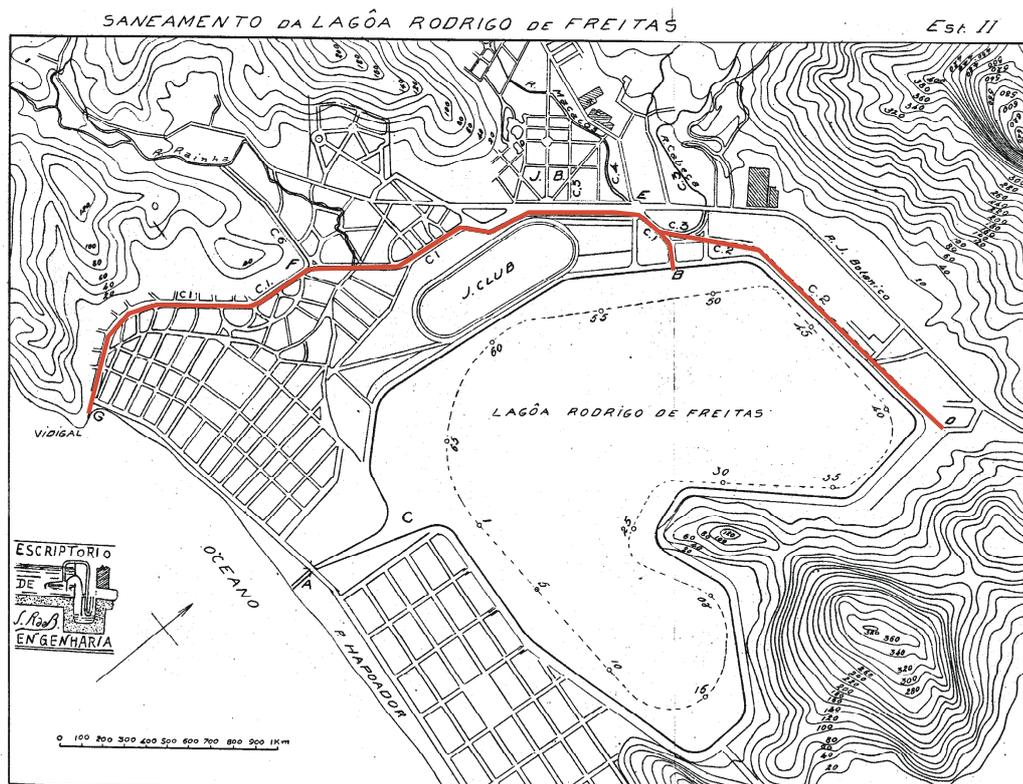


Figura 11 – Planta do canal interceptor (Estudo 2).<sup>3</sup>

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 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.

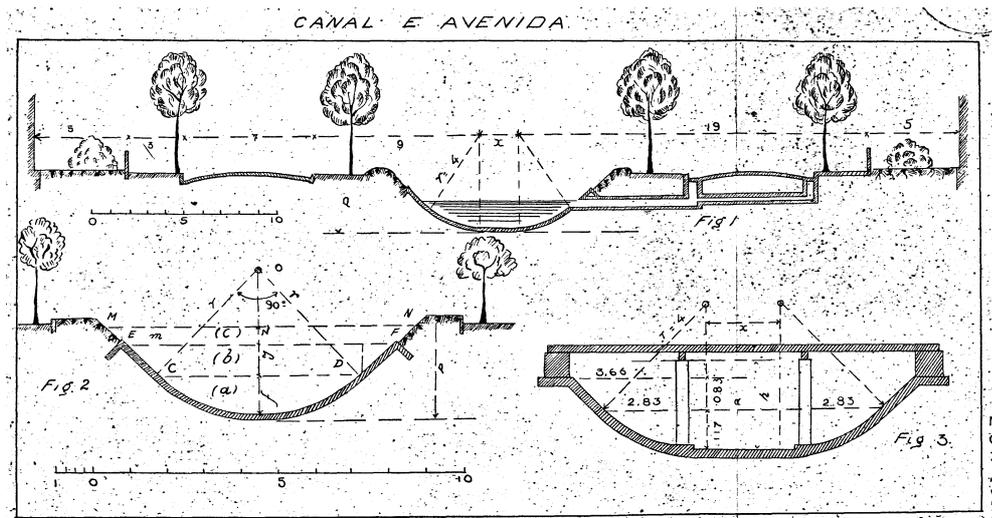


Figura 12 – Corte do projeto do canal da av. Visconde de Albuquerque.<sup>5</sup>

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.

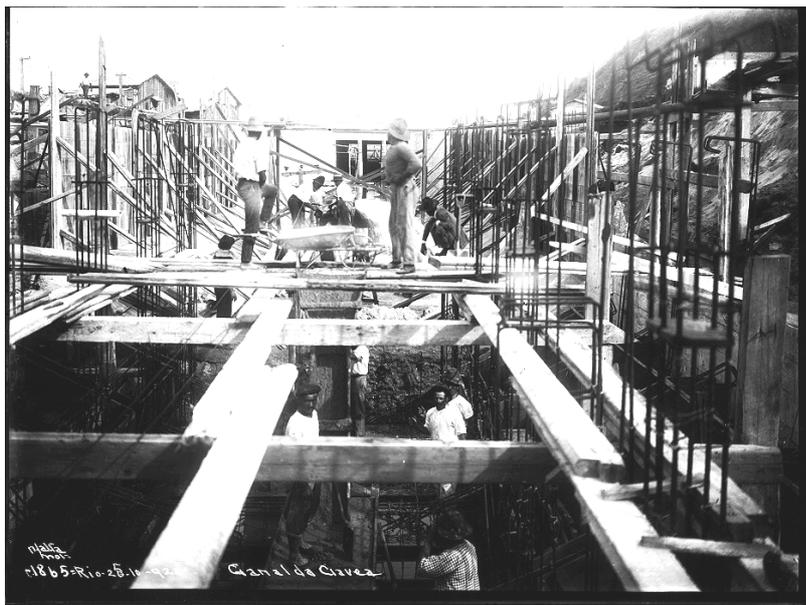


fig. 13 – Construção do canal da Avenida Visconde de Albuquerque.<sup>7</sup>

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.



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. 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 Teffé, 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 tendência de segregação espacial das classes mais ricas. Esta urbanização tardia do Alto Leblon, se a compararmos ao restante do bairro, abrigoando 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.

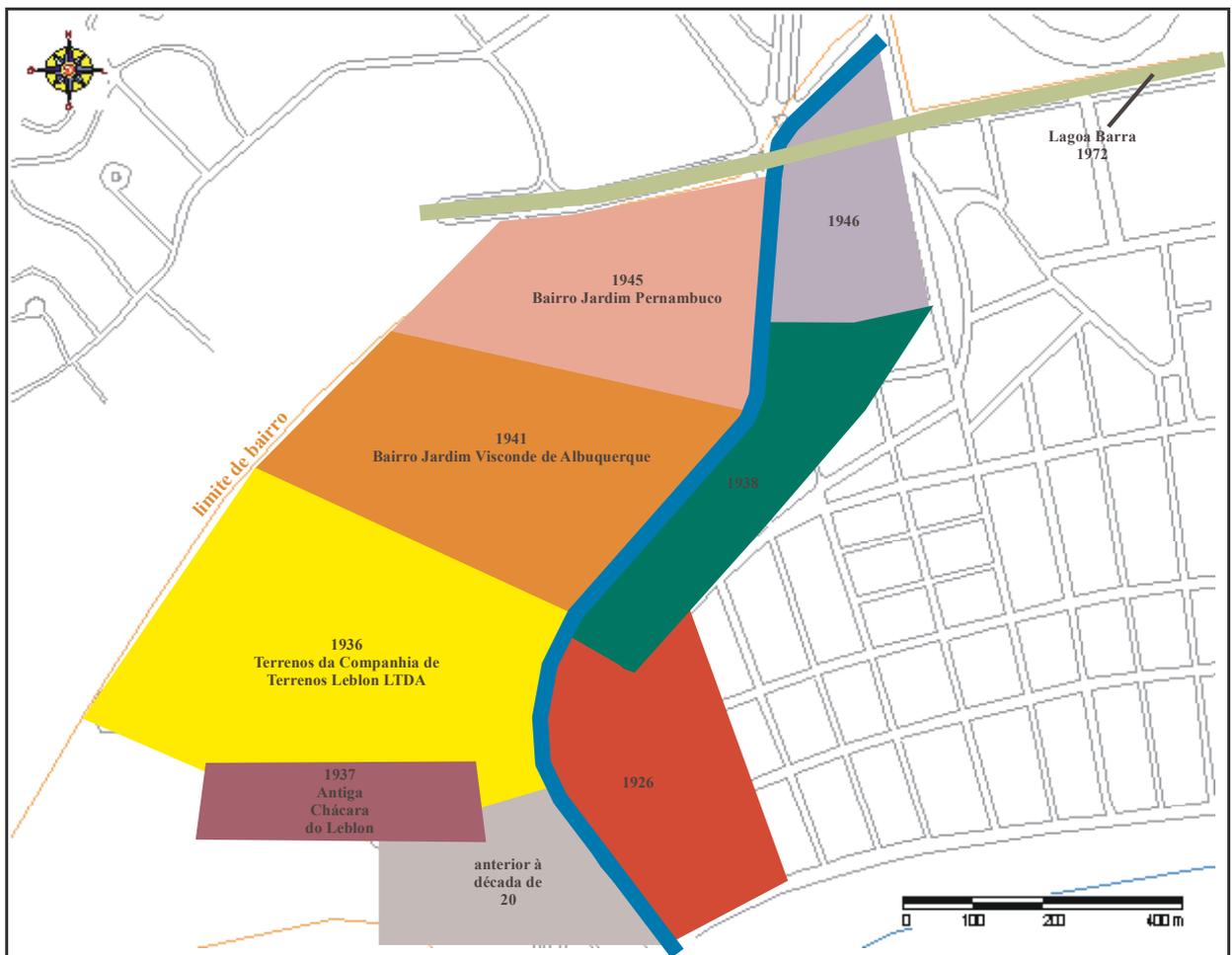


Figura 16 – Mapa esquemático do processo de urbanização da área.

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 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.

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 Municipal 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. 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 tem 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 sofreu com o despejo ilegal de esgoto em seu leito. Conseqüentemente, a Praia do Leblon sofria do mesmo problema, uma vez que o canal desemboca no mar. Isso perdurou até a instalação de uma comporta, próximo ao local projetado por Saturnino de Brito, que impede que as águas do canal alcancem livremente o mar (figura 9).

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 da Cidade do Rio de Janeiro. Seção de Iconografia.

<sup>9</sup> Foto pertencente ao arquivo pessoal de Paulo Scali.

## CONCLUSÃO

A ocupação do bairro do Leblon foi paulatinamente transformada. Casas se transformaram em edifícios, residências se transformaram em lojas de grife, ou restaurantes renomados; espaços bucólicos receberam grande afluência.

A ação do poder público colaborou para que essa transformação acontecesse. As diversas alterações ocorridas na legislação edilícia a partir da década de 60 do século XX foram substanciais para que a paisagem urbana fosse mudando. Novos prédios, mais altos e de maior porte, trouxeram novos moradores e novas atividades, inserindo o Leblon numa atmosfera agitada e cosmopolita. Aquele bairro provinciano, com sua ambiência bucólica e aprazível, foi perdendo suas características e, principalmente, sua qualidade de vida.

Entre as datas de 1970 e 1980, o metro quadrado do bairro se torna o mais caro da cidade, processando-se uma fase de imensas e perigosas transformações físicas e sociais. O aumento da densidade populacional e de fluxo de veículos automotivos, sem uma melhoria na infra-estrutura urbana, contribuiu para o surgimento de um processo pejorativamente chamado de “copacabanização” do bairro. O Leblon se insere no espírito agitado da metrópole.

Entretanto, alguns bolsões urbanos e outros isolados exemplares daqueles primeiros momentos da evolução urbana do bairro permaneceram vivos e foram alvos de estudos com o objetivo de se proteger a memória do bairro.

Em 1986, com a criação do Departamento Geral de Patrimônio Cultural, DGPC, foram iniciadas as primeiras pesquisas para a realização de um plano de preservação do Leblon. Foi, então, realizado o primeiro inventário do potencial arquitetônico e urbanístico da área merecedor de uma proteção por parte do poder público, em conjunto com o estudo que vinha sendo desenvolvido pela então

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU -para a elaboração do PEU.

Àquela época, o instrumento utilizado para a proteção do patrimônio cultural urbano era a APA – Área de Preservação Ambiental. Este instrumento, a partir de 1992, passou a ser utilizado apenas para o ambiente natural, sendo, para o ambiente construído, substituído pela APAC – Área de Proteção do Ambiente Cultural, instrumento criado pelo Plano Diretor Decenal (Lei Complementar 16/1992). Foi, então, proposta a criação de uma APA para o Leblon, nos moldes das já existentes: Corredor Cultural, Santa Teresa, SAGAS (Saúde, Gamboa, Santo Cristo e parte do Centro), Alfredo Chaves e São Cristóvão. Tais estudos contaram com a participação do então SPHAN (atual IPHAN) e da Associação de Moradores do bairro. Infelizmente, tal criação não se concretizou e os estudos ficaram parados.

Contudo, a SMDU continuou seus estudos, e ainda naquele ano, a Prefeitura, por intermédio do Decreto 6.115/86, criou o Plano de Estruturação Urbana (PEU) do Leblon e estabelecia normas de uso e ocupação do solo para novas construções. Este PEU, entretanto, se freava um pouco o aumento da densidade populacional, diminuindo o número de pavimentos permitidos e consentindo usos diversificados tão necessários para a dinâmica da cidade, não foi capaz de impedir a descaracterização do bairro. Muito pelo contrário, acelerou o processo de “desurbanização” do Leblon, uma vez que as construções ali permitidas não apresentam qualidades urbanas, embora procurem resolver questões arquitetônicas de qualidade. A casa sobe demais do chão. O espaço público não dialoga mais com os espaços privados. As novas garagens isolam o pedestre do morador. A rua se distancia da casa. O edifício se volta contra a rua.

Ora, o que caracterizava o Leblon era justamente a possibilidade de se estar num local onde o espaço público dialogava com o privado, sem, entretanto, ser confundido com ele. Um espaço no qual cada morador possuía sua própria identidade e se identificava com o espaço. Essas qualidades foram utilizadas pelo mercado imobiliário para oferecer tais condições a seus clientes como dote. Porém, a produção arquitetônica, incentivada pela legislação edilícia, colaborou para diminuir as virtudes ali encontradas.

O PEU não impediu que inúmeras edificações, já inventariadas nos estudos de 1986, fossem demolidas.

Ao afastar o morador da rua, a nova arquitetura construiu uma zona de perigo, onde o espaço público já não é nem de todos e nem de ninguém. A calçada deixa de ser um espaço de atração para se tornar o espaço de passagem. Uma passagem vazia de interesses. As ruas residenciais se tornam espaços vazios; as garagens de dois pavimentos, acrescidos dos pavimentos de uso comum, se tornam altos muros e as casas (edifícios) se tornam “*bunkers*”, que, em vez de garantir a segurança urbana, contribuem para aumentar o clima de insegurança.

Giulio Carlo ARGAN, emérito historiador, crítico de arte e ex-prefeito de Roma, afirma que a arquitetura é, por excelência, representativa. Diz que, dentro do sistema cultural urbano, é, ao mesmo tempo, constitutiva e expressiva de todo esse sistema. Reflete todos os acertos e erros da cidade. Diz, ainda, que “*a cidade é o produto de toda uma história que se cristaliza e manifesta*”.

Os bolsões urbanos que resistiram à transformação por que o bairro passou permitiram identificar o sistema cultural urbano, através dos seus exemplares arquitetônicos.

Destacamos alguns trechos do “Histórico do Leblon”, fruto da pesquisa histórica de Sonia Zylberberg, como um pequeno resumo do início da ocupação do bairro. “O Leblon esperou até 1901 para ter seu processo de loteamento e urbanização deflagrado...”, “Grande impulso para o empreendimento foi a autorização dada, em 1914, pelo poder público à Companhia Jardim Botânico para estender suas linhas de bonde da Gávea e Ipanema até o Leblon”, “A gestão do Prefeito Pedro Ernesto (1931-1936) atuou maciçamente no Leblon, fazendo a urbanização da área...”, “Em 1932, a Revista Beira Mar referia-se ao Leblon, onde as construções *brotam como flores modernas e valiosas*”, “O Leblon era considerado por alguns, a exemplo da Revista Rio Ilustrado, um bairro *salubre, com intenso movimento social, esportivo e comercial (...) poderoso rival de Copacabana*, que possibilitaria ao carioca veranejar em suas próprias praias”.

Até hoje, ainda são encontradas no Leblon edificações que se destacam por estilos arquitetônicos representantes do período compreendido entre 1930 e 1960, as quais conferem identidade ao bairro, por constituir conjunto de imóveis representativos da sua ocupação. Na sua maioria, estas edificações exibem exemplos desde as mais puras manifestações artísticas até as mais simples, como prédios de apartamentos de três pavimentos, tipo edifício-casa, ou os de caráter moderno, sobre pilotis, além de outros com vocábulos neocoloniais e Art Déco.

As casas, os pequenos edifícios ou as edificações modernas refletem momentos arquitetônicos em que a rua é partilhada pelos transeuntes e pelos moradores; uma urbanidade em que as ruas são vigiadas pelos “olhos” dos seus proprietários naturais, traduzidos pelas janelas, como nos falava Jane JACOBS, proeminente crítica de arquitetura e de urbanismo.

As edificações escolhidas para proteção, após criterioso processo seletivo, atendem ao disposto no Plano Diretor Decenal da Cidade, Lei Complementar 16/92, Art. 131, parágrafo 3º, incisos I, II e III, ou seja, são parte de um conjunto de bens de valor cultural, apresentam características típicas e recorrentes e são testemunho da evolução urbana da área.

A criação da APAC do Leblon, em 2001, surgiu, portanto, da necessidade de o poder público garantir a identidade cultural de uma região, protegendo e preservando marcas arquitetônicas e urbanísticas emblemáticas na sua história.

A APAC veio para reconhecer o que se consolidou através dos tempos; não foi criada como um princípio saudosista nem sequer como freio para o desenvolvimento urbano, mas para proteger uma identidade cultural expressa pelas ruas, praças, jardins, casas e edifícios. Um “*modus vivendi*” que é sempre enaltecido como qualidade de vida, mas que pode ficar ameaçado se o suporte físico (as edificações) que a abriga for destruído. Um “*modus vivendi*” que é patrimônio cultural da cidade.

Por outro lado, a APAC não impede as transformações, reciclagens e adaptações das arquiteturas protegidas. Coloca as intervenções nelas executadas sob um olhar de tutela para permitir suas adequações à vida contemporânea, interferindo sim, porém conservando as características arquitetônicas básicas que conferiram qualidades às edificações.

Ao proteger tais testemunhos culturais do Leblon, o poder público está, conseqüentemente, garantindo às futuras gerações símbolos de uma história viva e dinâmica da cidade em que se vive.

## **BIBLIOGRAFIA**

1. As Ruas do Rio. Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos – Departamento Geral de Edificações. 1º.VOL. I a XII RA. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.
2. ABREU, Maurício. A Evolução Urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPLANRIO/Zahar, 1988.
3. ARGAN, Giulio Carlo. História da Arte como História da Cidade. São Paulo. Ed. Martins Fontes. 1992.
4. BERGER, Paulo. Dicionário Histórico das Ruas do Rio de Janeiro. V e VI Regiões Administrativas. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa.
5. BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. Expansão do espaço urbano. Revista Brasileira de Geografia, julho/setembro de 1901.
6. CHOAY, Françoise. A alegoria do patrimônio. São Paulo: Estação Liberdade: Editora UNESP, 2001.
7. COSTA, Cássio. História dos Subúrbios – Gávea. Departamento de História e Documentação do Estado da Guanabara, s/d.
8. FRAHIA, Sílvia, LOBO, Tiza e Ribas, Martha (coord). Ipanema e Leblon. Rio de Janeiro: FRAIHA, 2000. Col. Bairros do Rio
9. GERSON, Brasil. A História das Ruas do Rio de Janeiro: Brasiliana, 1965.
10. Guia da Arquitetura Colonial, Neoclássica e Romântica no Rio de Janeiro/ Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro; organizador: Jorge Czajkowski. Rio de Janeiro: Casa da Palavra: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2000.
11. Guia da Arquitetura Art Déco no Rio de Janeiro/ Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro; organizador: Jorge Czajkowski. 3. ed. – Rio de Janeiro: Casa da Palavra: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2000.
12. Guia da Arquitetura Moderna no Rio de Janeiro/ Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro; organizador: Jorge Czajkowski. Rio de Janeiro: Casa da Palavra: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2000.
13. GONZAGA, Alice, Palácios e Poeiras: 100 anos de cinema no Rio de Janeiro, RJ: Record: FUNARTE, 1996.
14. LESSA, Carlos. O Rio de Janeiro de todos os Brasis: Uma Reflexão em busca de auto-estima. Rio de Janeiro: Record, 2000.
15. LIMA, Rogério. O Antigo Leblon: uma aldeia encantada. Rio de Janeiro: 1999.

16. LOBATO, Roberto. Processos Espaciais e a Cidade in Revista Geográfica Brasileira Junho/Setembro – 1979.
17. O Direito à Memória – Patrimônio Histórico e Cidadania / DPH. São Paulo: DPH, 1992.
18. Old & Architecture – Design Relationship. From a conference sponsored by: National Trust for Historic Preservation Latrobe Chapter, Society of Architectural Historians Washington Metropolitan Chapter, American Institute of Architects. National Trust for Historic Preservation in the United States, 1980.
19. REIS, José de Oliveira. O Rio de Janeiro e seus prefeitos: evolução urbanística da cidade. Rio de Janeiro: Prefeitura, 1977.
20. REIS, José de Oliveira. A Guanabara e seus Governadores. Rio de Janeiro: Prefeitura, 1977.
21. Rio-Cidade: o urbanismo de volta as ruas. IPLANRIO, Rio de Janeiro: Mauad, 1996.
22. SANTOS, Paulo. Quatro Séculos de Arquitetura. Editora Valença S.A, 1977.
23. Secretaria Municipal de Urbanismo. Leblon: VIR.A . Lagoa AP.2 – Série Cadernos de Legislação Bairro a Bairro.
24. SEGADAS, Soares, Maria Therezinha de, Fisionomia e Estrutura do Rio de Janeiro in Revista Brasileira de Geografia, julho/setembro de 1965.
25. VOGEL, Arno, MELLO, Marco Antônio in Carlos Nelson dos Santos (coord). Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro. São Paulo: FINEP/IBAM, 1985.