

Evolução Urbana e Turistificação dos lugares: um olhar sobre o Rio de Janeiro

MARCELLO DE BARROS TOMÉ MACHADO * [marcello@turismo.uff.br]

Resumo | O Rio de Janeiro no início do século XX era considerado para os padrões da época uma cidade feia e insalubre, longe, portanto, de ser uma cidade moderna e turisticamente atrativa. Mas como o Rio de Janeiro veio a transformar-se numa das mais belas e atrativas cidades do Mundo? A fim de elucidar relevante indagação, definimos como objetivo desta pesquisa a análise do processo de evolução da estrutura urbana do Rio de Janeiro durante a primeira década do século XX, caracterizando o Turismo como indutor e, ao mesmo tempo, produto do projeto urbanístico da cidade do Rio de Janeiro. A metodologia utilizada nesta pesquisa foi baseada essencialmente na análise crítica de fontes primárias e principalmente documentos secundários, com destaque para a imprensa da época, responsável por farto material textual e iconográfico que muito contribuiu para a construção deste trabalho. Ressaltamos também que o embasamento teórico adotado neste trabalho visa articular as categorias e conceitos coerentes com a temática urbano-turística, na tentativa de relacionar o surgimento do Turismo na cidade do Rio de Janeiro ao processo de evolução urbana do espaço carioca. A análise preliminar desta pesquisa aponta para o processo de estruturação do espaço urbano carioca, como determinante para a turistificação da Cidade do Rio de Janeiro no período em questão.

Palavras-chave | Rio de Janeiro, Evolução Urbana, Turistificação.

Abstract | The Rio de Janeiro in the beginning of the century XX was considered for the standards of the time an ugly and unhealthy, distant city, so, of being a modern city and attractive for the tourism. But did like the Rio de Janeiro come to be turned into that of the most beautiful and attractive cities of the World? In order to elucidate relevant investigation, we define like objective of this inquiry the analysis of the process of evolution of the urbane structure of the Rio de Janeiro during the first decade of the century XX, characterizing the Tourism like inductor and, at the same time, product of the town planning project of the city of the Rio de Janeiro. The methodology used in this inquiry was based essentially on the critical analysis of primary fountains and principally secondary documents, with distinction for the press of the time, responsible for material textual almond cake and iconographic that much contributed to the construction of this work. We emphasize also that the theoretical foundation adopted in this work aims to articulate the categories and coherent concepts with the theme tourist-urbane, in the attempt of making a list of the appearance of the Tourism in the city of the

* **Doutor em Geografia** - Ordenamento Territorial urbano-ambiental pela Universidade Federal Fluminense. **Professor Adjunto e Chefe do Departamento de Turismo** da Universidade Federal Fluminense (Brasil).

Rio de Janeiro to the process of urbane evolution of the space of Rio de Janeiro. The preliminary analysis of this inquiry points to the process of structuring of the urbane space of Rio de Janeiro, like determinant for the touristification of the City of the Rio de Janeiro in the period open to question.

Keywords | Rio de Janeiro, Urban Evolution, Touristification.

1. Introdução

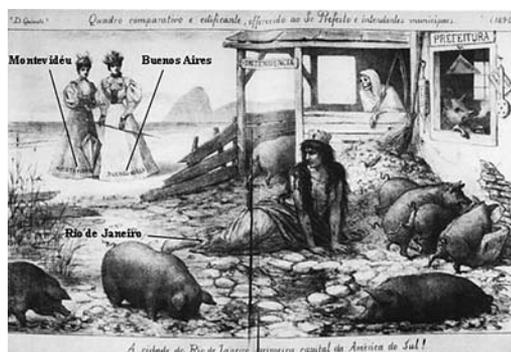
O Rio de Janeiro é a principal porta de entrada de turistas estrangeiros no Brasil, além de ser um dos principais destinos domésticos. Seu sítio urbano, cravado entre o mar e as montanhas, faz a paisagem da cidade do Rio de Janeiro singular. Suas praias, como Copacabana e Ipanema, estão entre as mais conhecidas do mundo; a exuberância das suas florestas em pleno espaço urbano, a confluência do seu patrimônio natural e cultural; seus monumentos como a Estátua do Cristo Redentor no Alto do morro do Corcovado; o Caminho Aéreo do Pão de Açúcar; o Jardim Botânico; o Theatro Municipal; seus diversos museus, centros culturais e suas edificações seculares que além da beleza das suas fachadas, resgatam o passado de uma cidade que já foi até Corte enquanto sede do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves. Enfim, tudo isso faz do Rio de Janeiro um destino altamente atrativo que desperta o interesse de seus moradores e de seus visitantes, um lugar que, desde os tempos da *Belle Époque*, foi agraciada com um título mais do que merecido: "Cidade Maravilhosa".

No entanto, até o início do século XX, a situação do Rio de Janeiro não lhe possibilitava ser considerada atraente, muito menos maravilhosa. Era o Rio uma cidade constantemente assolada por graves pestilências, que afastavam os estrangeiros da cidade por não oferecer condições mínimas de higiene e saúde ao visitante. As suas ruas eram estreitas e sujas, repletas de ratos e insetos. Parte significativa das suas edificações era construída por profissionais sem qualificação, portanto, desde sua construção já eram feias e mal acabadas, piorando

com o passar do tempo pela má conservação. Destacavam-se entre os prédios da cidade os cortiços e as 'cabeças de porco', lugares onde vivia a população pobre, como lavadeiras, costureiras, macumbeiros, prostitutas, desocupados enfim, uma população estereotipada como pessoas que gostavam de festas e de pouco trabalho, além de conhecer muito bem os caminhos e esconderijos da cidade.

Tais características impediam o Rio de Janeiro de ser considerado turisticamente atrativo ou merecedor de estar no rol das principais cidades do mundo. Mas então, como uma cidade que no início do século XX era considerada feia, insalubre e atrasada veio a transformar-se numa das mais belas e atrativas cidades do Mundo ainda na primeira metade do século XX?

Inúmeros foram os responsáveis pela evolução da estrutura urbana ao longo do tempo na cidade do Rio de Janeiro. Analisá-los de forma detalhada seria tarefa deveras complexa para os objetivos



Fonte: Revista D. Quixote, 1896, nº 69.

Figura 1 | A Cidade do Rio de Janeiro: primeira capital da América do Sul!

deste trabalho. Motivado por esta razão e sem descuidar das ações exercidas por outros agentes modeladores do espaço urbano, resolvemos focar esta investigação científica no papel desempenhado pelas entidades públicas sobre a estrutura urbana do Rio de Janeiro na primeira década do século XX. Isto por que o Estado estabeleceu no período em questão, políticas públicas decisivas para as relevantes transformações urbanas impostas à cidade do Rio de Janeiro.

Metodologicamente esta é uma pesquisa explicativa, pois procura identificar os fatores que determinam ou contribuem para a ocorrência de um fenômeno, neste caso, o Turismo e sua complexidade no espaço urbano carioca. Pela percepção temporal, podemos caracterizar esta pesquisa como diacrônica, pois envolve momentos distintos do atual, sendo mais precisamente uma pesquisa diacrônico-retrospectiva, pois destaca ações anteriores à contemporaneidade. A fim de compreender as relevantes transformações na estrutura urbana da Cidade do Rio de Janeiro e suas repercussões para a turistificação carioca, optamos como modelo de análise as Categorias Espaciais (Santos, 1996), considerando todos os elementos do espaço, em uma dinâmica constante de ações e interações recíprocas, em movimentos sincrônicos e diacrônicos, produzindo formas distintas, historicamente determinadas e que analisaremos com mais profundidade ao longo deste trabalho (Rodrigues, 1997).

2. Evolução urbana e turistificação: buscando uma base teórica

As primeiras ações empreendidas neste trabalho buscavam base teórica que permitisse previamente, nortear o desenvolvimento desta pesquisa. Neste sentido, a empreitada inicial corresponderia a consulta de literatura especializada, visando encontrar na mesma, modelos ou teorias de estruturação urbana e turistificação de lugares

que pudessem servir de ponto de partida para esta investigação. Em relação à estruturação urbana, os escassos modelos e discutíveis teorias encontradas em fontes literárias de cunho turístico se estruturavam a partir de um processo de desenvolvimento urbano distinto do objetivado neste estudo, baseados em modelos estáticos, que impossibilitam uma análise dinâmica do espaço urbano, limitando-se muitas vezes a uma mera descrição da estrutura urbana ou ignorando a ação de determinados agentes transformadores em detrimento a outros. Em alguns casos entre os preteridos encontramos o próprio Poder Político, apontado equivocadamente como um organismo de ação linear e contínua. Porém, com a função de atuar em benefício da sociedade como um todo, o Estado muitas vezes privilegia o interesse do capital, ignorando os desejos, anseios e necessidades da população.

Sendo o turismo essencialmente um fenômeno de caráter sócio-espacial, cremos que qualquer reflexão sobre o fenômeno turístico em toda sua complexidade deve estudar suas expressões no espaço, sendo este entendido como

um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, entre sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá" (Santos, 1996: 267).

A fim de compreender a turistificação da Cidade do Rio de Janeiro com base na evolução urbana, optamos pela utilização de um modelo de análise a partir dos sistemas de objetos e ações espaciais. "De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes" (Santos, 1996: 51-52). É o espaço que define o movimento dialético entre forma (objetos) e conteúdo (ações), "(...) apreendido na e através da realidade geográfica" (Santos, 1996:2).

Tanto os objetos, quanto as ações não podem ser analisados, se não em conjunto, pois é também formado de fixos e fluxos.

Os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar. Os fluxos resultam direta ou indiretamente das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam (Santos, 1996:50).

Para o amplo entendimento do fenômeno turístico, este modelo é dos mais pertinentes, pois expressa de maneira clara a dinâmica espacial. Os elementos fixos podem ser pensados como os centros emissores da demanda turística, de onde partem os fluxos turísticos, além de existirem elementos fixos no centro receptivo que atraem fluxos turísticos a partir dos centros emissores. Neste caso os elementos fixos são pensados como objetos inseridos no espaço, sejam vistos isoladamente, seja considerando-se o arranjo de um conjunto de objetos, formando um padrão espacial, que no caso dos espaços do turismo pode vir a ser uma edificação, um monumento, uma rua, um bairro, uma cidade ou uma rede urbana. Estes seriam Formas espaciais em escalas diferentes. Como arranjo ordenado de objetos, a Forma configura, portanto, um padrão. Assim, as Formas não podem ser analisadas isoladamente na organização espacial, pois estão inseridas em um sistema de relações no qual os vários objetos constituintes influenciam o todo (Santos, 1996). A Forma, para pensarmos o espaço do Turismo e até mesmo sua paisagem, nos fornece um importante ponto de partida, mas é insuficiente para esgotar a discussão. Assim, não podemos pensar um espaço turístico e sua paisagem de maneira estática e isolada. Faz-se necessário entender a sociedade que forjou sua Forma e o conteúdo daquela paisagem apropriada pelo Turismo, afirmando o caráter dinâmico do fenômeno. Soja (1993:101) afirma que “o espaço em si pode ser primordialmente dado, mas a organização e o sentido do espaço são produtos da translação, da transformação e das experiências sociais”. Castells

(2000) afirma que o espaço urbano é um produto das relações sociais que dão ao espaço uma forma, uma função, uma significação social. O Turismo seria uma das relevantes significações sociais no espaço urbano constituído pelos fluxos, neste caso, pelos fluxos turísticos. Estes se estabelecem entre os elementos fixos dos espaços emissores e receptores, sendo este último – espaços receptores – onde se dá de maneira mais explícita o consumo do espaço pelo turismo, já que esta atividade é considerada uma prática social que consome de maneira elementar o espaço (Cruz, 2001). O caráter fixo dos objetos no espaço dos atrativos turísticos é uma característica do turismo, daí a necessidade do turismo ser consumido *in situ* e, conseqüentemente, através dos deslocamentos espaciais dos turistas/consumidores (Bertoncello, 1998). Tais deslocamentos implicam, entre outras coisas, que a prática do Turismo repercute em distintas porções do espaço, sobre os espaços emissores de turistas, os espaços de deslocamento e os espaços receptores.

A instalação na cidade do Rio de Janeiro de novos fixos com funções aderentes ao Turismo propiciaria o estabelecimento de Fluxos Turísticos direcionados aos seus espaços receptores, provocando a implantação da atividade turística em seu espaço urbano, motivado pelas transformações em sua estrutura urbana, o que entendemos aqui como Turistificação.

Knafou (1996) explica o processo de Turistificação do espaço a partir de três fatores, a saber: primeiro o turista, cuja presença define os lugares como turísticos ou não. Daí a importância de considerarmos os turistas como a primeira fonte de turistificação, pois se não há turistas, o lugar não foi turistificado; O segundo fator é o mercado, apontado como a segunda fonte de turistificação, pois nesse caso a percepção dos lugares como destinos turísticos estaria atrelado a sua concepção como produto turístico e sua inserção no mercado (Cruz, 2000:21); e o terceiro fator e última fonte de Turistificação apontada por Knafou (1996) são os planejadores e promotores territoriais, pois a intervenção destes

planejando os lugares e preparando-os para o Turismo resulta na racionalidade imposta pelo mercado bem como da competitividade espacial entre os destinos turísticos. Knafou (1996) alerta que um dos principais entraves à turistificação dos lugares está relacionado aos planejadores de lugares turísticos: “é o fato de ignorarem o mercado e as práticas dos turistas ou delas fazerem representações errôneas” (Knafou, 1996: 71). A Turistificação da cidade do Rio de Janeiro, portanto, dependeria do Turista, através do surgimento de fluxos turísticos receptivos direcionados à cidade, afinal, uma cidade sem fluxo turístico receptivo, ou seja, sem turistas, não poderia ser considerada turistificada; dependeria do Mercado, ou seja, da consolidação da cidade do Rio de Janeiro, como um produto turístico inserido e adequado para o “consumo” no mercado turístico; e dependeria dos planejadores territoriais, que elaborariam Planos de ação, objetivando desenvolver o Turismo na cidade do Rio de Janeiro.

3. A evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro

Somente no início do século XX, mais precisamente a partir dos governos do Presidente Rodrigues Alves e do Prefeito Pereira Passos, o projeto da modernidade, não apenas para o Rio de Janeiro, mas para o Brasil, começou a se tornar realidade.

A capital do país passou a ser interesse de transformações, para retratar essa nova fase de prosperidade, sendo necessários a ela cuidados que há muito a cidade não tinha. “São eles, obras de remodelação, executadas com a finalidade dar aspecto mais cuidado e embelezar partes da cidade já existentes” (Ottoni, 1972:12 *in* Lemos, 1996:170).

Muitos desejavam fazer do Rio de Janeiro a “Paris dos Trópicos”, pois a cidade não teria capacidade de

atrair investimentos, imigrantes capacitados ou mesmo turistas. Mas se o aspecto visível da cidade, ou seja, sua Forma se assemelhasse a de Paris, sua atratividade aumentaria sensivelmente.

O engenheiro Paulo de Frontin, membro do clube de Engenharia, sugeriu a criação de uma comissão para traçar as ações prioritárias para a transformação da estrutura urbana no Rio de Janeiro. Estas foram apresentadas no dia 15 de janeiro de 1901, divididas em oito itens: 1) saneamento do litoral - a construção de um cais da Praia da Saudade até o canal de Benfica; fim da descarga de esgotos na baía, fim dos transportes e despejo do lixo na Ilha de Sapucaia; 2) abastecimento d’água - maior suprimento em função da exploração de novos mananciais; 3) destino do esgoto - descarga fora da barra; 4) drenagem - drenagem da superfície urbana e enxugo do solo até dois metros de profundidade com a construção de galerias e canais; Lagoa Rodrigo de Freitas - cercar suas margens com cais; 5) ventilação - desapropriação dos cumes das montanhas para preservação das matas aí existentes; abertura de avenidas orientadas com os ventos dominantes, intercaladas com praças; fixação da altura máxima dos prédios em função da largura das ruas; 6) calçamento - as ruas devem ser calçadas, porém o material a ser empregado deve ser testado previamente; 7) limpeza da cidade - as ruas devem ser lavadas devendo também ser realizada a coleta e remoção do lixo e sua posterior incineração; 8) embelezamento - avenida marginal ao longo do litoral da cidade; a abertura de avenidas em toda a cidade, nunca menores que 17 metros; recuo na construção dos prédios; uma linha de cintura ligando Gávea e Jacarepaguá aos demais pontos da cidade.

Ao assumir a presidência do Brasil, o Presidente Rodrigues Alves, indicou seu desejo de mudar a imagem do Brasil, a fim de torná-lo interessante aos olhos não apenas do país, mas também e, principalmente, do exterior. Para isso era necessário progredir, tomando como exemplo a Inglaterra, país com melhores resultados econômicos, graças ao seu comércio e indústria. Também era necessário tornar-

se atraente e saudável. Neste caso, o exemplo a ser seguido era Paris, símbolo de urbe moderna e também considerada a mais bela cidade do mundo. “As elites sociais do país assumem dois elementos vitais do início do século: o progresso como objetivo coletivo e a remodelação da cidade do Rio de Janeiro como cartão-postal internacional” (Lemos, 1996: 177).

Em seu discurso de posse o Presidente Rodrigues Alves deixou bem claro que sabia da necessidade e tinha o desejo de reformar a capital da república, tirando-lhe o ar de cidade colonial e tornando-a uma cidade moderna, fazendo dela um belo cartão-postal.

(...) A capital da República não pode continuar a ser apontada como sede de vida difícil, quando tem fartos elementos para construir o mais notável centro de atrações de braços, de atividade e de capitais nesta parte do mundo” (Correio da Manhã, 16/11/1902).

O engenheiro Francisco Pereira Passos foi convidado pelo Presidente Rodrigues Alves para administrar a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. O novo prefeito cursou engenharia na Escola Militar e recém formado tornou-se adido à legação na França, mudando-se para Paris em 1857. Assistiu, portanto, a remodelação urbana de Paris, administrada de forma competente pelo Prefeito Eugène Haussmann.

Ao retornar ao Brasil, ocupou o cargo de técnico em obras públicas no Município Neutro e no Ministério da Agricultura e Obras Públicas. Elaborou entre 1874 e 1875 o Relatório da Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro. Em 1884 construiu e administrou a Estrada de Ferro do Corcovado. Esta foi a primeira estrada turística brasileira e insinua que Passos já tinha interesse no Turismo em pleno século XIX, o que confirmamos com essa pesquisa a partir de algumas de suas realizações e interesses, como o de sanear e embelezar a cidade, através de obras sob responsabilidade da municipalidade e da administração federal.

Penso assim poder dentro de um ano começar os trabalhos de embelezamento da cidade [...] com o apoio dos habitantes do Rio de Janeiro, e assim elevar a capital brasileira, embelezada e saneada, a categoria de uma das principais cidades do mundo” (J.C., 01/01/1903).

No entanto, outras ações foram igualmente importantes no referido período, pois marcariam a melhoria da salubridade no Rio de Janeiro a partir das medidas tomadas por um jovem médico sanitarista: Oswaldo Cruz. O Presidente Rodrigues Alves nomeou o paulista Oswaldo Cruz para o cargo de Diretor Geral da Saúde Pública, e este preocupado com as doenças que assolavam a cidade, decidiu tomar medidas drásticas para a melhoria da saúde pública no Rio de Janeiro (Sevcenko, 1996). Com ações rígidas e antipopulares, como a criação da Brigada Anti-mosquito e a vacinação obrigatória, o sanitarista desagradou parcela significativa da população, mas tornou a cidade do Rio de Janeiro muito mais saudável, como mostra o quadro 1.

Além da saúde, o Rio de Janeiro presenciou seu embelezamento. Primeiro Pereira Passos tornou obrigatório a conservação dos imóveis em todas as faces visíveis da via pública, assim a parte da casa voltada para a rua tinha que estar limpa e pintada, portanto, mais atraente. Proibiu vendedores ambulantes nas ruas da cidade, que além de sujarem as ruas, eram barulhentos e folgados, podendo assustar cidadãos de bem. Também retirou das ruas os mendigos, pois não desejava pelas ruas da cidade pessoas maltrapilhas, pedintes, doentes, afinal esta não seria a imagem da população de uma cidade

Quadro 1 | Mortes por doenças transmissíveis – Rio de Janeiro

Doenças	1891/1890	1906/1910
Malária	9.157	1.106
Febre Amarela	15.261	85
Tifo	531	260
Beribéri	919	179
Total	25.868	1.630

Fonte: Damazio, 1996.

moderna e que progredia. Atento ao crescimento do número de banhistas, colocou pelo litoral carioca postos de salvamento com pessoas equipadas para socorrer afogamentos.

O Prefeito Pereira Passos, mandou construir e reformar inúmeros jardins, praças, ruas e avenidas. Muitas árvores foram removidas, outras substituídas e replantadas, tendo sempre à frente o Prefeito, que constantemente ia averiguar tais melhoramentos. Assim foram arborizadas no estilo europeu, considerado dos mais belos, inúmeras ruas do Centro e de outros bairros, além das avenidas que estavam em construção e que também foram essenciais para a modernização e embelezamento do Rio de Janeiro, como a Avenida Central, a Avenida Beira-Mar e a Avenida Atlântica.

A Avenida Central seria a principal artéria do centro da cidade, ligando o Largo da Prainha à Praia de Santa Luzia, de "mar a mar". Porém não bastava ser uma grande avenida, ela deveria ser também bela e atrativa e esta era também uma preocupação popular:

Por mim, confesso que só acreditarei na influencia que a abertura da Avenida ha de ter no aformoseamento do Rio, quando vir a architectura e o estylo das primeiras casas novas (...) Se vamos ter uma avenida cheia de casas de cacaracá, melhor será que nos deixemos de sonhos e que fiquemos contentes com o becco dos Concellos e a Travessa do Ouvidor. (Olavo Bilac, 1903: 2)

Para ser aberta a avenida foi necessário demolir mais de quinhentas edificações, além de extinguir ou reduzir ruas e fazer o primeiro grande corte no Morro do Castelo. Porém, em novembro de 1905 foi inaugurada a tão esperada Avenida Central, modificando completamente os hábitos e aspectos da cidade. "Inaugurou-se a Avenida! Parece um sonho..." (Olavo Bilac, Kosmos, novembro 1905:2). Nesta avenida destacavam-se os mais belos prédios da cidade (Figura 2), alguns ainda em obras, mas já era possível perceber sua beleza, como os prédios do Theatro Municipal, da Escola de Belas Artes, da

Biblioteca Nacional, e o Pavilhão de São Luiz. Estes e outros prédios, juntamente com a própria grandeza da avenida propiciaram não apenas uma importante via de circulação para o carioca, mas um lugar de beleza e orgulho, e sem dúvida, um importante cartão-postal e atrativo turístico do Rio de Janeiro na primeira metade do século XX.

Outra importante obra, cujos reflexos foram importantes para o fomento do Turismo na cidade do Rio de Janeiro foi a abertura da Avenida Beira-Mar (Figura 3), um passeio litorâneo com 5.200 metros de extensão, que iniciava na Rua da Ajuda e ia até o final da Praia de Botafogo. Esta avenida foi considerada por muito tempo "a mais bela via-corso do mundo" (Reis, 1977:18) como afirma Lewis (1923): "On another part of the waterfront there has been constructed one of the world's most beautiful



Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 1910.

Figura 2 | Av. Central destacando o Theatro Municipal.



Fonte: Fundação Biblioteca Nacional. A. Ribeiro, 1914.

Figura 3 | Avenida Beira Mar.

boulevards". Com a inauguração da Avenida Beira-Mar, o Rio de Janeiro ganhava uma das mais belas avenidas do mundo e uma importante ligação do centro da cidade para a zona sul, principalmente para Copacabana, que recebia também importantes intervenções, como a Avenida Atlântica. Pereira Passos afirmou que "a construção de passeio na Avenida Atlântica, em toda a extensão da Praia de Copacabana, constituirá de futuro um dos encantos da cidade" (Del Brenna, 1985:511). Pereira Passos tinha razão, pois a Avenida Atlântica, na Praia de Copacabana, tornou-se um dos mais belos recantos da cidade, tendo importância singular para o Turismo no Rio de Janeiro.

Neste período tivemos outra grande obra, cujas repercussões para o turismo foram também importantes: o Porto do Rio de Janeiro, inaugurado em novembro de 1906, possibilitando o incremento do comércio internacional e da maior circulação de turistas pela cidade, como pôde ser comprovado em menos de um ano, com a chegada do primeiro grupo organizado de turistas ao Rio de Janeiro, em 27 de junho de 1907, a bordo do vapor Byron, em viagem organizada pela agência "*Cook and Son*", fundada por Thomas Cook, responsável pela primeira viagem agenciada do mundo (Pires, 1991:26-27).

No dia 15 de novembro de 1906, assumiu a administração do Rio de Janeiro o Prefeito Sousa Aguiar. Durante seu mandato concluiu as obras do Theatro Municipal e da Avenida Beira Mar, iniciadas por Pereira Passos. Realizou a Exposição Nacional de 1908, em comemoração ao centenário da abertura dos portos brasileiros às nações amigas. Esta exposição demonstrou o progresso, modernização e beleza do Rio de Janeiro, atraindo visitantes de todo o país e do exterior, sendo este considerado o primeiro grande evento a atrair turistas à cidade. Neste mesmo ano o Rio de Janeiro foi homenageado pelo célebre poeta e um dos fundadores da Academia Brasileira de Letras, Coelho Neto, com a expressão "Cidade Maravilhosa", que seria mais tarde popularizada por André Filho através da marcha com o mesmo nome.

No dia 27 de julho de 1909, assumiu a administração da Cidade do Rio de Janeiro o Prefeito Serzedelo Correia. Durante sua administração foram realizadas pelo Governo Federal importantes obras de embelezamento e estrutura da Quinta da Boa Vista, magnífico parque, considerado um dos mais importantes patrimônios do Rio de Janeiro. Este prefeito deu continuidade às obras ainda em andamento do ex Prefeito Pereira Passos, além de autorizar a implantação do caminho aéreo até o morro do Pão-de-Açúcar, vindo este a se tornar um dos mais importantes atrativos turísticos da cidade e do país.

4. Considerações sobre a evolução urbana e a turistificação na cidade do Rio de Janeiro

Finalizada a primeira década do século XX, temos um Rio de Janeiro muito diferente do que iniciou o novo século. A abertura de grandes e belas avenidas; o alargamento de ruas; a criação e reforma de praças e parques; a construção de belos prédios, como o Theatro Municipal e a Escola Nacional de Belas Artes; a construção do novo Porto do Rio de Janeiro; a melhoria da mobilidade à Zona Sul da cidade, propiciando o acesso às praias com postos de salvamento em funcionamento para atender os banhistas; a melhoria dos calçamentos das ruas; a proibição da venda ambulante de determinados produtos; a redução da população de rua; a melhoria da coleta de lixo, do abastecimento de água e da iluminação pública; a obrigatoriedade da manutenção das fachadas das edificações; as ações em prol da saúde pública na cidade; a estetização urbana através da implantação de novos equipamentos urbanos, como postes e gradis, além da implantação de monumentos, como chafarizes, estátuas e obeliscos. Estas e outras intervenções no espaço urbano carioca realizadas no referido período caracterizam a evolução da estrutura urbana do Rio

de Janeiro, almejada pela elite carioca e pelo Poder Público Federal e Municipal que visava com isso transformar o Rio de Janeiro em uma cidade mais salubre, bela e moderna, repercutindo positivamente para a sua população e principalmente atraindo investimentos e mão de obra qualificada para o país. No entanto, a evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro apresentou uma repercussão secundária e não objetivada claramente em suas políticas públicas: A Turistificação da cidade. Tais mudanças estetizaram o espaço urbano carioca, tornou-o mais saudável e moderno, fazendo que a paisagem deste novo Rio de Janeiro circulasse pelo mundo através dos cartões-postais e despertando o interesse de pessoas de todo o mundo, estabelecendo fluxos turísticos receptivos direcionados à cidade, inserindo a urbe carioca no mercado turístico internacional da época e tornando a cidade do Rio de Janeiro um relevante centro turístico já na primeira metade do século XX e merecedora do título de Cidade Maravilhosa.

5. Conclusão

A evolução da estrutura urbana no Rio de Janeiro ocorreu de forma mais intensa na primeira década do século XX, propiciando grandiosas transformações na urbe carioca. Tais ações, já destacadas no desenvolvimento deste trabalho, propiciaram à cidade do Rio de Janeiro tornar-se mais bela, saudável, moderna e, portanto, mais atrativa ao capital e a mão-de-obra estrangeira. Contudo, tais mudanças na estrutura urbana propiciaram também o surgimento do Turismo na metrópole carioca, a partir da inserção de novos fixos ou da renovação

de fixos já existentes, estabelecendo novos fluxos, como o fluxo turístico, direcionado à cidade no período supracitado. A ampliação do fluxo turístico receptivo para o Rio de Janeiro é um sinal claro que a Cidade se inseria no Mercado Turístico. Além disso, tais transformações em sua estrutura urbana foram planejadas e projetadas, não almejando o desenvolvimento do Turismo, mas refletiu de maneira decisiva em sua Turistificação.

Referências

- Bilac, O., 1905, *Revista Kosmos*, Rio de Janeiro.
- Bertoncello, R., 1998, Las practicas turísticas y sus implicâncias socioespaciales, in Castells, M., 2000, *A sociedade em rede*. Paz e Terra, São Paulo.
- Cruz, R., 2001, *Introdução a Geografia do Turismo*, ROCA, São Paulo.
- Cruz, R., 2000, *Política de Turismo e Território*, Contexto, São Paulo.
- Damazio, S., 1996, *Retrato social do Rio de Janeiro na virada do século*, Bertrand, Rio de Janeiro.
- Del Brenna, G. (org.), 1985, *O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II*, Index, Rio de Janeiro.
- Knafou, R., 1996, Turismo e Território, in Rodrigues, A. (org.), *Turismo e Geografia-reflexões teóricas e enfoques regionais*, Hucitec, São Paulo.
- Lemos, A., 1996, *Modernidade e metrópoles latino-americanas: Rio de Janeiro e Buenos Aires*, Tese de Livre docência, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Lewis, N., 1923, *The Planning of Modernity City*, Press, New York.
- MTur, 2009, *Turismo no Brasil*, [<http://www.turismo.gov.br>], (Site acessado em 22 jul. 2009).
- OMT, 2009, *Historical Perspective of World Tourism*, [<http://unwto.org/facts/eng/historical.htm>], (Site acessado em 18 jul. 2009).
- Pires, M., 1991, *Hóspedes, hospedeiros e viajantes no século XIX: Raízes do turismo no Brasil*, Tese de doutorado, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Reis, J., 1977, *O Rio de Janeiro e seus prefeitos. Evolução urbana da cidade*, PCRJ, Rio de Janeiro.
- Rodrigues, A., 1997, *Turismo e espaço*, Hucitec, São Paulo.
- Santos, M., 1996, *A natureza do espaço*, Hucitec, São Paulo.
- Sevcenko, N., 1996, *A Revolta da Vacina*, Scipione, Rio de Janeiro.
- Soja, E., 1993, *Geografias Pós-modernas*, Zahar, Rio de Janeiro.
- Suzzannet, C., 1954, *O Brasil em 1845 (Semelhanças e diferenças após um século)*, Casa do Estudante do Brasil, Rio de Janeiro.