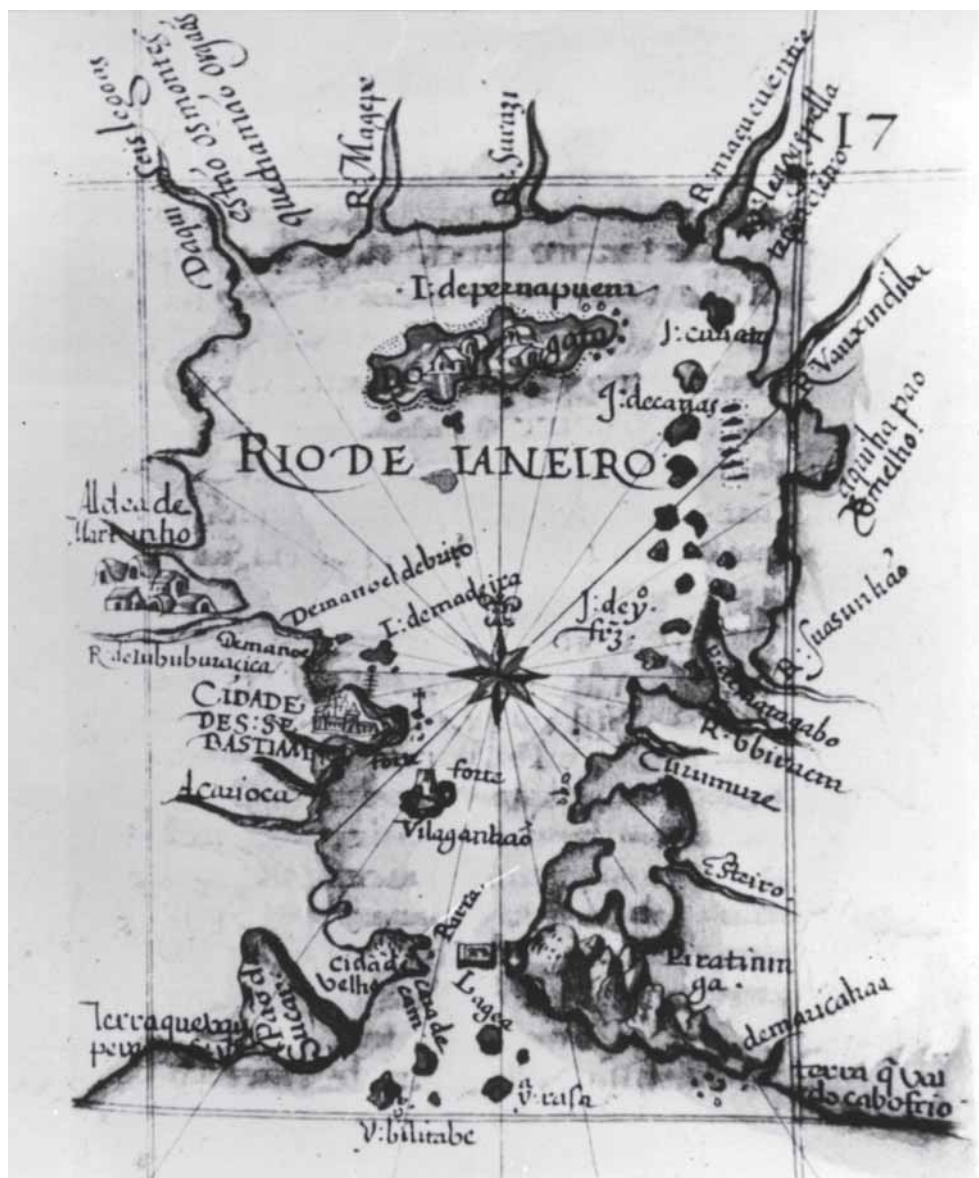


Luis Teixeira,
 “Carta da Baía de
 Guanabara”,
 1573-78, incluída
 no manuscrito
 “Roteiro de Todos os
 Sinais...”,
 Biblioteca da
 Ajuda, Lisboa



INTRODUÇÃO

A baía “de algumas vinte léguas em roda” (Anchieta, 1988, p. 328), chamada em seu lado ocidental de *Guaná-pará* (“seio do mar”) e, em seu lado oriental, de *Nhê-terôy* (“água escondida”) pelos nativos habitantes do seu litoral (Costa, 1965, p. 9) e ainda, de Rio de Janeiro, pelo mundo português que no Seiscentos a conquistou, vem sendo, há mais de quatro séculos, “lugar” onde se cristalizam os vestígios da ação e dos sonhos de povos e culturas. Desde estes começos teve sua imagem associada à visão de Paraíso, em profundo con-

traste com a realidade do desenvolvimento territorial de seus principais sítios urbanos.

Ontem um pedaço de terra que guardava a promessa de um “Jardim do Mundo”, hoje uma área com múltiplos pontos de degradação mas que, apesar de tudo, permanece bela.

Parece-nos que as somas investidas pela política governamental na recuperação da área deveriam ser acompanhadas pela ação daqueles que refletem sobre a cultura, esse lugar onde se cruzam várias dimensões: sociais, políticas, econômicas, artísticas, etc.

O curso de especialização em História da Arte e da Arquitetura no Brasil, do Departamento de História, da Pontifícia Universida-

ANNA MARIA FAUSTO MONTEIRO DE CARVALHO é professora e coordenadora do curso de especialização em História da Arte e da Arquitetura no Brasil, do Departamento de História da PUC/Rio.

de Católica do Rio de Janeiro, propõe-se a contribuir nesse processo de reflexão e planejamento, que se quer eficiente, sobre a orla da Baía de Guanabara. Nesse sentido, aproveitamos a oportunidade para apresentar a pesquisa interdisciplinar que estamos desenvolvendo, a qual pretende situar a experiência histórico-cultural da ocupação da baía, entendendo as lógicas de seu adensamento e o papel dos diversos atores que durante séculos ora otimizaram, ora refrearam suas potencialidades. Propomo-nos formular uma análise histórica e crítica sobre a construção da imagem da Baía de Guanabara no processo civilizatório brasileiro, entendendo, do ponto de vista do urbanismo, arquitetura e artes plásticas, qual o papel do Estado, da Igreja e da Sociedade Civil no agenciamento desse espaço durante quatro séculos.

Este estudo, para além de um exercício de pesquisadores que olham o passado, se inscreve numa proposta de construção do presente que busca devolver a esse lugar a importância histórica que um dia possuiu, e aos homens a dignidade da missão de preservá-la.

Em nossa análise privilegiamos três períodos que guardam lógicas de ocupação e intervenção dominantes: a Baía de Guanabara como porto colonial (séculos XVI, XVII e XVIII); A baía como porta do mundo (século XIX); A baía em fragmentos (século XX).

A BAÍA COMO PORTO COLONIAL (1550-1808)

Neste período estão sendo investigados dois momentos: primeiramente, os séculos XVI e XVII, quando a ação político-religiosa-militar desempenhou papel preponderante na conquista, defesa e povoamento de suas margens, com a fundação de seu principal núcleo urbano – a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro – e a implantação do aparato econômico que o sustentava. São construídos principalmente fortes, igrejas, capelas, colégios, conventos, fazendas, engenhos e aldeamentos indígenas.

A análise visual da cartografia de época mostra um olhar que privilegia o levantamento total do sítio pela marcação objetiva dos pontos estratégicos, como garantia da “tomada de pos-

se” do lugar. A primeira carta portuguesa da Baía de Guanabara, que se conhece, o mapa do cartógrafo real Luís Teixeira, datado de 1573-78, em *Roteiros de todos os Sinais, Conhecimentos, Fundos, Baixos, Alturas que Há na Costa do Brasil* (edição fac-similar do manuscrito da Biblioteca da Ajuda – Lisboa, Tagol, 1988, p.17) (*Ilustração 1*), é disto um registro exemplar: sua clareza e objetividade indicam os pontos geográficos relevantes – os morros e as ilhas à entrada da barra, a vasta rede de comunicação hidrográfica e as terras de penetração para os litorais norte e sul da capitania; e enfatizam seus acréscimos institucionalmente edificadas – a cidade e os seus principais monumentos (a Sé, o Colégio dos Jesuítas, os fortes) e os aldeamentos indígenas. O seu principal referencial é externo: mostra a baía como um agregado territorial finito e irradiador de representatividades para uma organização social que se quer conjunta e civilizada, um ponto de vista que expressa o olhar totalizador do dono e não causa estranhamento. Uma segunda abordagem passaria a relacionar este mapa de Luís Teixeira com as ilustrações do texto de *A Utopia* (1516), de Thomas Morus, como, por exemplo, a xilogravura de Holbein da ilha de Utopus (*Ilustração 2*), e a inferir daí as referências



Hans Holbein, “Ilha de Utopus”, xilogravura que ilustra o livro *Utopia*, de Thomas Morus (Basileia, 1518)

Texto apresentado no Encontro “Morfologia das Cidades Brasileiras e a Produção da Cidade do Rio de Janeiro” com o tema “A Construção da Imagem da Baía de Guanabara”.

para que a imagem da Baía de Guanabara, como um possível espaço de utopia, tenha sucedido a de “visão de Paraíso Terrestre” medieval, como diz Sérgio Buarque de Holanda, “uma realidade ainda presente em sítio recôndito” (Holanda, *Visão do Paraíso*, 1992, p. X). Mais fecunda, esta investigação partiria da hipótese de que Morus escreveu esta obra fundado na repercussão dos relatos de viagem sobre o Novo Mundo, notadamente o do cosmógrafo florentino Américo Vespúcio, que em 1501 e 1503 fizera parte das expedições portuguesas de reconhecimento da costa brasileira (Serrão, 1965, pp. 19-21).

Assim descreve Morus a ilha da Utopia:

“[...] tem duzentos mil passos sua largura, situada na parte média. Esta largura diminui gradual e sistematicamente do centro para as duas extremidades, de maneira que a ilha inteira se arredonda em um semicírculo de quinhentas milhas de arco [...]

O mar enche esta imensa bacia; as terras adjacentes que se estendem em anfiteatro quebram o furor dos ventos, mantendo as águas calmas e pacíficas, e dando a esta grande massa líquida a aparência de um lago tranqüilo. Esta parte côncava da ilha é como um único e vasto porto acessível aos navios em todos os pontos.

A entrada do golfo é perigosa por causa dos bancos de areia de um lado e dos escolhos, do outro. No meio se levanta um rochedo visível de muito longe, e que por isto não oferece nenhum perigo. Os utopianos construíram uma fortaleza defendida por uma boa guarnição. [...]

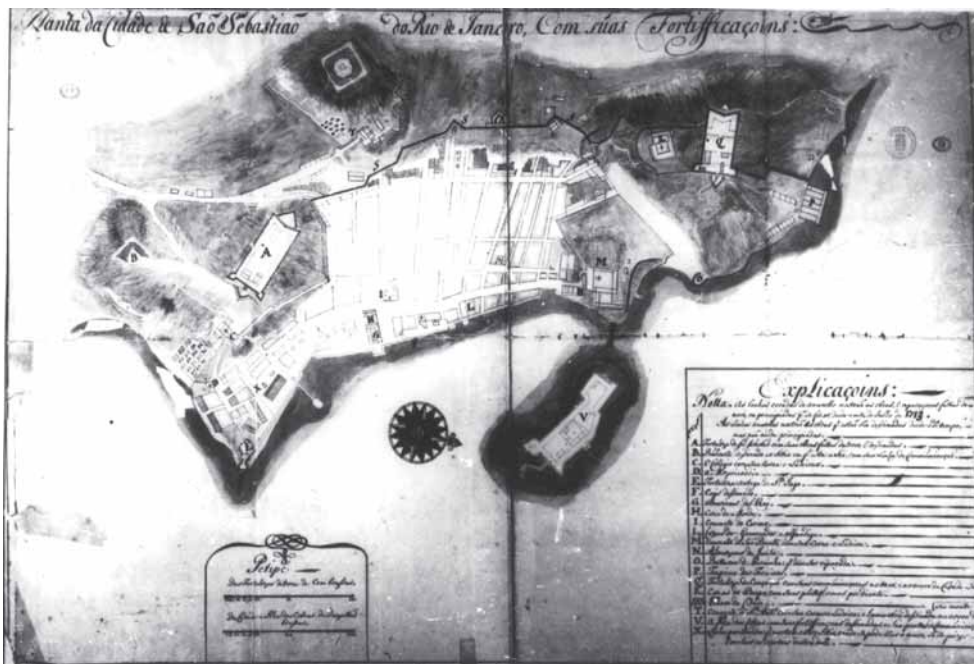
Este conquistador [Utopus] teve bastante gênio para humanizar uma população grosseira e selvagem e para formar um povo [...] Utopus empregou, no acabamento dessa obra gigantesca, os soldados do seu exército, assim como os indígenas, a fim de que estes não olhassem para o trabalho imposto pelo vencedor como uma humilhação e um ultraje”.

Como bem diz Carlos Nelson Ferreira dos Santos em seu artigo “Para cada Forma de Dominação a Utopia que Merece”, in *Arqui-*

tetura Revista, 3, (1985-86, p. 29):

“[...] A Europa tomava conhecimento da metade da Terra que ignorava e se dedicava a virar pelo avesso as suas próprias idéias. O verdadeiro mundo novo estava em parte alguma, e onde quer que se encontrassem aqueles ocidentais que reformulavam as suas cabeças. [...] O país que [Morus] inventou, a ilha da Utopia, era exatamente esta terra do lugar nenhum, um círculo sólido dentro do círculo ilimitado do oceano que, por sua vez, continha dentro um golfo, um novo círculo de água. No meio destes encaixes, que retomavam e sublinhavam a idéia da centralidade, havia uma capital, Amaurotum, a cidade dos sonhos e das nuvens”.

Outros documentos cartográficos da Baía de Guanabara do século XVI e XVII levantados apontam igualmente para a idéia de registro objetivo e objetivação do sonho de organização social e territorial em seu conjunto. O mapa “La France Antartique” (1557-58), incluído na segunda edição da obra de Jean de Léry, *Histoire d'un Voyage Fait en la Terre du Brésil, Autrement Dite Amerique* (1580) (Léry, 1960, p. 80), mostra o Rio de Guanabara ou o Rio de Janeiro e os principais acidentes geográficos da região circundando o poder centralizado na fortaleza-ilha de Villegagnon, em torno da qual giram os aldeamentos indígenas. A carta “Isle et Fort des François”, reproduzida em *La Cosmographie Universelle d'André Thévet, Cosmographe du Roy* (vol. 2, 1575, p. 908 – reprodução original Coleção Biblioteca Nacional), numa rara visão panorâmica e perspectiva em defesa da unidade política, social e territorial da Baía de Guanabara, mostra-a como um anfiteatro na cena do ataque português ao forte Coligny na ilha de Villegagnon em 1560, que destrói a unidade política, social e territorial da sonhada capital da França Antártica (Barreiros, 1965, p. 7). A carta holandesa “Rio de Janeiro”, publicada no *Reys-bock*, em Amsterdam, 1624 (Coaracy, 1965, p. XV), mostra a cidade e a baía protegidas por um bem aparelhado sistema de fortificações, desestimulador de novas investidas no seu



Jean Massé, “Planta da Cidade de São Sebastião do Rio Janeiro com suas Fortificações” (1713), Serviço de Documentação Geral da Marinha

litoral. O mapa do cosmógrafo real João Teixeira, “Capitania do Rio de Janeiro”, datado de 1631 (*Mapas...*, 1971, p. 36), representa de modo dominante a idéia de centralidade da cidade do Rio de Janeiro em relação à baía e ao conjunto do sistema defensivo e de produção econômica dos engenhos e fazendas – junto ao leque de rios que nela deságuam. Do mesmo autor, o mapa “Aparência do Rio de Janeiro”, publicado em 1666 no seu *Livro* [Atlas de 31 cartas] *sobre Toda Acosta da Província de Santa Cruz* (Serviço de Documentação Geral da Marinha), já dá uma idéia da expansão do povoamento da cidade, levando em conta igualmente a representação da unidade política (religiosa e militar) e econômica.

O segundo momento de nossa análise da Baía de Guanabara como porto colonial, o do século XVIII à primeira década do século XIX, abrange um período marcado pela expansão mercantil e agrária do Rio de Janeiro, a partir do ciclo do ouro que se abre para o Brasil com a descoberta dos minérios preciosos da região das Gerais em 1695, quando o Caminho Novo das Minas, descendo a Serra do Mar, torna o porto da cidade o seu escoadouro natural. Este movimento é responsável pelo desenvolvimento da rede urbana e pela circulação de produtos coloniais, facilitada pela expressiva bacia

hidrográfica que circunda a baía, o que vem consolidar a vocação comercial da cidade do Rio de Janeiro como principal porto do país e também o mais vigiado.

As primeiras vistas e plantas de situação, que em finais do século XVII começam a aparecer, denotam já um enfoque parcial do recôncavo, o recorte da costa leste, que somente considera a zona urbana propriamente dita, conforme podemos constatar numa rara vista de 1695, intitulada “St. Sebastien, Ville Episcopale du Brésil”, executada por François Froger em *Relation d’un Voyage Fait en 1695, 1696, 1697, aux Côtes d’Afrique, Detours de Magellan, Brésil et Cayenne...*, 1698 (Ferrez, 1963, p. 5) na qual vemos principalmente reproduzidas a exterioridade e objetividade dos mapas. Mostra que a cidade por essa ocasião ocupara a várzea, mas ainda tinha como limite e principal eixo de referência o tripé de dominação religiosa e militar, representado na monumentalidade dos fortes e das edificações conventuais dos morros do Castelo, de Santo Antônio e de São Bento, em contraste com a escala civil acanhada e apertada entre as montanhas e o mar.

A “Planta da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro com suas Fortificações”, feita em 1713 pelo engenheiro militar francês Jean Massé (Serviço de Documentação Geral da

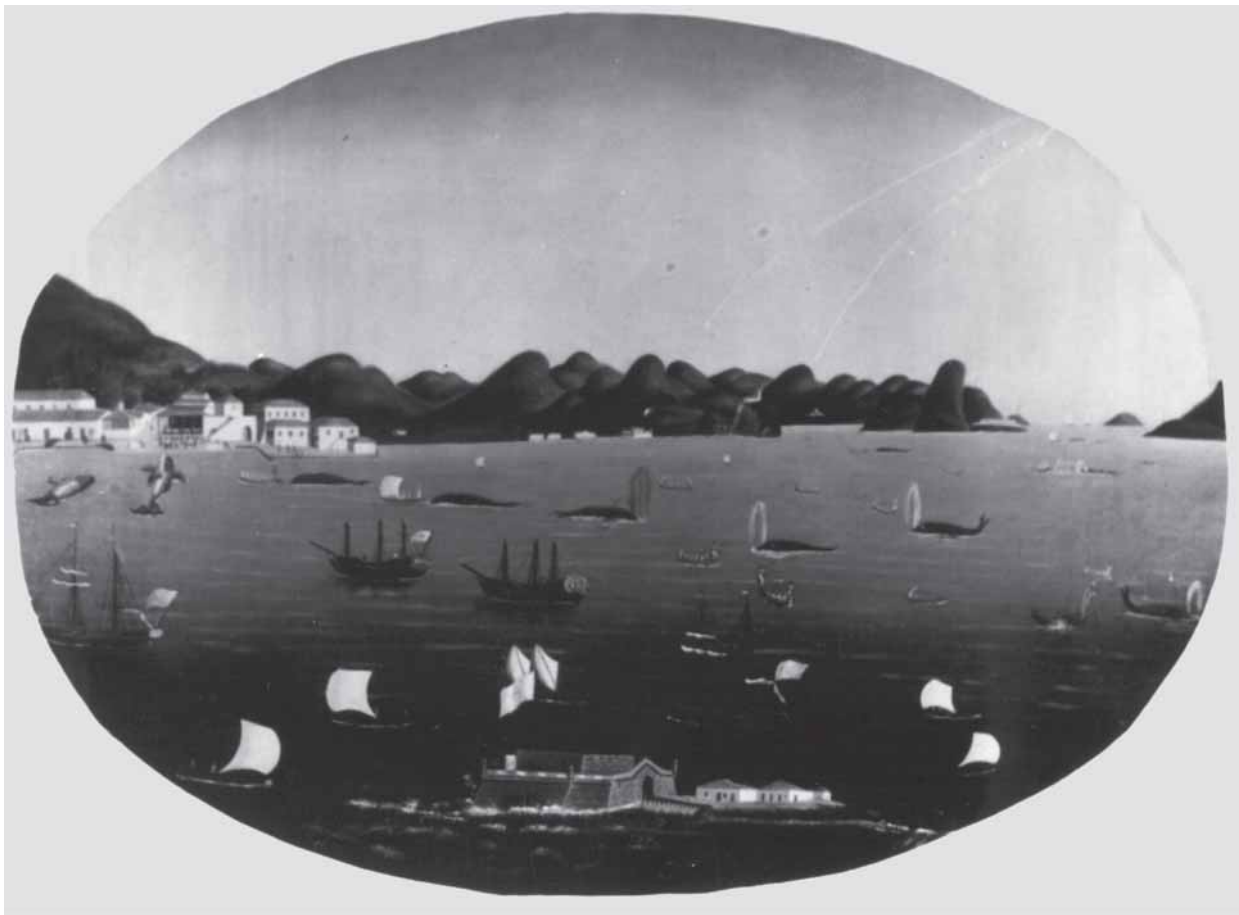
Marinha) (*Ilustração 3*) dois anos após a saída do invasor Duguay-Trouin – a primeira em escala correta da cidade –, a planta de 1768, do engenheiro militar sueco Jacques Funck (Coleção Mapoteca do Exército), e a de 1769, feita pelo Sargento-mor português Francisco João Roscio (Coleção Mapoteca do Itamarati), apresentam o projeto de um muro com baluartes fortificados, destinados à defesa da cidade depois que esta teve suas “portas arrombadas”. Mostram, também, os avanços da cidade e seus subúrbios. Como bem diz Roberto Conduru em seu artigo “A Pólvora e o Nanquim” (1989, pp. 13-4) :

“O que mais se destaca nestes planos é a confirmação de uma idéia de sistema defensivo para o Rio de Janeiro elaborada primeiramente por Massé, qual seja a de articular o conjunto de fortificações e encerrar a cidade, seja por muro e/ou canal. A contradição entre a intenção de fechar a urbe e o constante crescimento da mesma encontra-se explícita na forma de representação utilizada pelos engenheiros: tanto a omissão das edificações externas ao limite proposto [...], como a presença das mesmas [...] só ressaltam a oposição entre o gesto que almeja enclausurar e a vocação expansiva da cidade [...]. O Rio de Janeiro é ainda um lugar de guerra; mas não apenas este lugar. A cidade não se molda somente a partir de sua função portuária-estratégica, mas através da superposição e conexão de funções diversas e espaços respectivos”.

A coibição dos caminhos do ouro e a maior proximidade da região sul do país, em litígio com a Província de Buenos Aires pela colônia do Sacramento, levam, em 1763, a transferência da capital do vice-reino de Salvador para o Rio de Janeiro. Em 1808 a corte aí se instala, fuga da invasão napoleônica de Portugal. Constatam-se importantes mudanças na ocupação da orla da Baía de Guanabara nos seus núcleos urbanos e nos rurais, com o crescente prestígio do poder laico e o gradual declínio das ordens monásticas. Afirma-se a representatividade do poder civil, público e privado, expresso nas obras governamentais

de saneamento, abastecimento de água e embelezamento urbanos (aterrados de lagoas rasas e pestilentas, valas, aquedutos, fontes, chafarizes, praças e jardins), nas residências apalacetadas (Paço dos Governadores) e nas igrejas de Ordens Terceiras e de Irmandades, que se multiplicam e se espalham não só na zona urbana propriamente dita, mas em diversos pontos do recôncavo. Ganham evidência as vistas panorâmicas da cidade tomadas em perspectivas cenográficas, como a executada em cerca de 1760, provavelmente pelo marechal-de-campo D. Miguel Ângelo Blasco, a mando do governador Bobadella (Coleção Patrimônio do Exército – Ferrez, 1963, pp. 28-9). Este importante documento mostra objetiva e detalhadamente a cidade de um novo ângulo; o ponto de vista é no sentido norte-sul, precisamente da fortaleza da Ilha das Cobras, fronteira ao mosteiro de São Bento, em direção à entrada da barra. Como diz Gilberto Ferrez, o governador “quis assim deixar para a posteridade uma visão panorâmica da cidade por ele transformada e para a qual tanto trabalhara” (p. 29). Outro exemplo é o “Prospecto da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro”, de Luis dos Santos Vilhena, executado em 1775 (Coleção Biblioteca Nacional), que representa detalhadamente a orla urbana e seus edifícios. No começo do século XIX há plantas do Rio de Janeiro também para esses melhoramentos urbanos, como a de J. C. Rivara, “Levantada por ordem de Sua Alteza Real, o Príncipe Regente Nosso Senhor, no ano de 1808” (Coleção Mapoteca do Itamarati).

Fechando este segundo ciclo colonial, surgem as primeiras pinturas de paisagem da baía e da urbe, que já mostram a descoberta da natureza como um processo dessacralizado, passível de ser catalogada cientificamente e de ser apreendida enquanto fenômeno estético. Os painéis elípticos do nativo mulato Leandro Joaquim (*Ilustração 4*) são exemplares desse processo. Pintados nos finais do século XVIII como complemento ornamental dos pavilhões do terraço do Passeio Público, que descortinava a entrada da Baía de Guanabara, os painéis representam vistas da baía e cenas de costumes da vida econômica, das festas e do cotidiano carioca. Revelam ainda um ponto de vista



que, em parte, rompe com a representação objetiva da baía. A construção pictórica é simultaneamente planar e ciclorâmica, rebate as perspectivas, organizando a cena em faixas horizontais para o alto e para os lados, num giro pela orla litorânea da cidade e da baía, que admite um jogo de reciprocidades para além dos seus limites urbanos, em zonas consideradas de romaria (as cercanias da igreja da Glória em direção ao sul e a do Lazareto, no sentido norte) (Santos, 1994). A imagem de fora é deixada ver ao espectador como vigias de uma embarcação, na interioridade das paredes cegas do pavilhão.

A BAÍA COMO PORTA DO MUNDO (1808-1889)

A abertura dos portos às nações amigas, os movimentos de independência e de instauração do Império no Brasil (1822) e o desen-

volvimento de um novo ciclo econômico no país – o café – provocaram grande crescimento da região. Entretanto, se até então a Baía de Guanabara e seu recôncavo constituíam uma unidade, a criação do Município Neutro, em 1834, e a nova configuração administrativa imperial – com a instituição das províncias – levam a uma primeira fratura dessa integridade. A partir de então, veremos três espaços diferenciados ganharem forma dentro da baía de Guanabara: o primeiro constituirá parte do litoral do Rio de Janeiro, o Município Neutro, capital do país; o segundo, parte do litoral de Niterói, capital da Província do Rio de Janeiro; e um terceiro, sobra dos outros dois, será visto de forma difusa como o “fundo da baía”, o seu interior .

Este processo se radicalizará com a implantação da rede ferroviária, dando início à fragmentação e ao esvaziamento da baía enquanto lugar da vida econômica e propician-

*Leandro Joaquim,
“Pesca da Baleia”,
óleo sobre
painel(1784c.)*

do esse crescimento em outras regiões, agora ao longo do vale do rio Paraíba. Esta nova lógica provoca a obsolescência do sistema de comunicação fluvial, que até então fora o principal responsável pelo dinamismo da Baía de Guanabara.

Pouco a pouco os espaços litorâneos da baía são redefinidos, alternando suas funções e usos: belas paisagens naturais (Paquetá, Ilha do Governador, Charitas), portadoras de um sentido bucólico, se confrontam com paisagens industriais emblemáticas do mundo moderno (Ponta de Areia, Saúde, Gamboa), com seus estaleiros, indústrias, vilas operárias e postos de fiscalização da imigração. Além das plantas e vistas da totalidade da baía, surgem as que recortam o seu lado oriental, documentando os limites urbanos do novo município – Niterói. As pinturas e gravuras sobre o sítio expressam bem, ao longo de todo o século, enfoques diferenciados, mas que evidenciam um contorno mais romântico, ultrapassando a pura intenção de registro.

Num primeiro momento, principalmente o que corresponde à chegada da Missão Francesa ao Brasil e à fundação da Real Academia de Belas-Artes, ganham evidência as representações de paisagens naturais e urbanas, fatos históricos e cenas de costumes do Rio de Janeiro, somando-se à intenção de fruição estética as visões “pitoresca”, documental e propagandística. A cidade e sua natureza aparecem, na maioria das vezes, bem delineadas (predominando o desenho sobre a cor), ora em recantos ora na visão totalizadora e distanciada das perspectivas panorâmicas, dos *vol-d’oiseau*, sempre com a Baía de Guanabara legitimando a contundente e exuberante paisagem tropical e seus signos mais representativos (na maioria das vezes, o Pão de Açúcar).

É grande o número de pintores viajantes que marcam em sua produção esse primeiro processo, tais como Richard Bates, Debret, Anderson, Ender, Bertichen, Cocholet, os Taunay (pai e filho), Chamberlain, Maria Graham, Arago, Desmond, Planitz, Rugendas, Vidal, Sunqua e Schimdt, entre outros. Na apreciação desses diferentes enfoques, ressaltamos aqui, de Jean Baptiste Debret, a cena histórico-urbana “Desembarque da Princesa

Leopoldina” (1816 – Coleção Museu Nacional de Belas-Artes) (*Viagem Pitoresca e Histórica...* 1978, p. 338) e o “Panorama da Baía do Rio de Janeiro” (1831) (idem, ibidem, p. 342); de Nicolas Antoine Taunay, as cenas urbanas “Morro de Santo Antônio” e “Largo da Carioca” (1816 – Coleção Biblioteca Nacional – *Diário do MNBA*, 1993, pp. 14-5); de Henry Chamberlain, “Ilha de Boa Viagem em Niterói” (1822 – Lamego, 1964, p. 204); e de Rugendas, “Vista do Rio de Janeiro” (c. de 1827-1835 – Arte no Brasil, vol. I). Dentre os inúmeros estudos em forma reduzida dos grandiosos “panoramas circulares do Rio de Janeiro”, ressaltamos o de Chamberlain (1818), o atribuído a Felix Emile Taunay (1822) – o primeiro do Rio de Janeiro ampliado e exposto na grande rotunda de Paris, em 1894 –, o de Maria Graham (1824), o de William John Burchell (1825), o de Emeric Essex Vidal (1828) (*Rio Antigo. Pinturas e Pintores*, 1990, pp. 44-5) e o de Sunqua (1830).

Neste embate entre fruição estética e documentação, entre a natureza e o construído, entre sentimento e contemplação, é significativa a exclamação de Debret:

“Que série de acontecimentos extraordinários se desenrolou diante de mim durante esses quinze anos! Que contrastes contínuos! Quantas coisas se opondo ao homem! E o homem se opondo às coisas! E apesar de tudo, e através de tudo isso, que rápida a arrancada na marcha regeneradora da civilização!”

Dentro desta mesma linha de pensamento, é aqui oportuna a transcrição da análise comparativa que Margareth Pereira faz das duas telas de Taunay pai e do “Panorama do Rio de Janeiro” registrado em 1822 por Taunay filho, em seu artigo “Romantismo e Objetividade: o Primeiro Panorama do Rio de Janeiro” (inédito, p. 11):

“Embora de dimensões modestas e sem formar, aparentemente, uma seqüência, estas telas [‘Morro de Santo Antônio’ e ‘Largo da Carioca’] são marcadas pelo mesmo tom romântico que impulsionou o surgimento das pinturas de panoramas.

Ambas solicitam um olhar que percorrendo a cena mergulha numa atmosfera, num minuto preciso captado pelo pintor. Momento ao mesmo tempo de ação e repouso, momento de vida e contemplação do tempo: assim pintarão o Rio de Janeiro os Taunay, pai e filho. Enquadrando certas vistas sob uma luz difusa e nostálgica, pintará o pai suas pequenas telas. Totalmente luminoso e cheio de promessas registrará, ao contrário, seu filho, a visão panorâmica da cidade, anos mais tarde.

[...] A reflexão sobre a história e o presente, a atualidade, está por exemplo em ambos. A pintura de Taunay [pai], outrora pastoral, está aqui tensionada e a visão da cidade não é atravessada por nenhuma luz intemporal. Ao contrário. Da banalidade das cenas de hoje colocadas em primeiro plano – frades que conversam, ou olham o horizonte com lunetas, grupos de bois que atravessam a malha urbana – o pintor empurra o espectador, de plano em plano, para trás, buscando a história através da cidade colonial (nova aos seus olhos) e construindo gradativamente uma visão do ‘tempo passado’.

O último plano é aquele onde, sem consolo, o espectador contempla a Baía de Guanabara. Nesta ‘retrospectiva’ é a natureza que vem ocupar o lugar do monumento [...] este acumular-se de ações humanas está sublinhado na visão do Pão de Açúcar ou a baía num céu permeado de nuvens cinzas. [...] vemos que a ambição dos primeiros românticos em tornar a pintura, arte da presença, capaz de exprimir a ausência, parece realizar-se. [...]

Seis anos mais tarde, o panorama do Rio, embora contemplando a mesma cidade e buscando esta mesma comunicabilidade, já perdeu o tom intimista e reflexivo de Nicolas Taunay e reduzirá a cidade e natureza de estímulo a espetáculo. O procedimento seguido por Taunay-pai de ordenação da cena por planos também se repete no panorama pintado pelo filho. A construção formal parece ser, entretanto, ‘prospectiva’. É como se saíssemos do fundo luminoso da baía e fôssemos conduzidos gradualmente até o centro urba-

no – denso, povoado. Mais luminoso ainda. Aqui e ali, pedaços de verde, mas são resíduos. A viagem chega até o presente – roupas apenas acabadas de lavar, frutos que pendem das árvores e no alto do morro do Castelo a figura de Pedro I, já imperador, que se faz acompanhar, a cavalo, por uma comitiva.

A cena é clara, a arquitetura mostra os contornos bem desenhados, e as casas são apresentadas com seus telhados nivelados, ordenados, cercando os diversos ‘monumentos’. No fundo, a Baía de Guanabara em sua versão radiosa. Tudo parece em equilíbrio e a única promessa de ação vem dos homens que estão na comitiva. A cena é histórica e convida à reflexão, mas é em direção ao futuro ‘a criar’ – à jovem nação há pouco independente – que o pintor busca nos conduzir. Como em Nicolas Taunay, natureza e cidade estão sujeitas à vontade e à ação dos indivíduos. ‘Da subjetividade do sentir à subjetividade do querer’ esta parece ser, entretanto, a diferença destes desenhos [...]”.

A partir de meados do século XIX, este embate se acentua através da sensibilidade romântica, naturalista, realista, impressionista, etc., de artistas de diferentes correntes estilísticas como Müller, Hale, Linde, Martinet, Monvoisin, Vinet, Hagedorn, Schmidt, Potemont, Victor Meirelles, Fachinetti, Tribolet, Grimm e Castagneto, entre outros. Em escala íntima ou grandiosa, em visão aproximada ou panorâmica, pinturas e gravuras se dedicam ao confronto entre a natureza e o construído. Ora privilegiam o movimento de interiorização do Rio de Janeiro, observando-se, nas representações, o construído em constante evolução, numa preocupação em mostrar a cidade do Rio de Janeiro como a imagem de uma capital em franco processo de modernização, tendo como cenografia a representação da natureza da Baía de Guanabara, como os “Estudos para o Panorama do Rio de Janeiro” de Victor Meirelles (1885-86 – Coleção Museu Nacional de Belas-Artes) (Valladares, 1978, ests. 889, 890, 891 e 892); ora há o equilíbrio entre a paisa-

Alfred Martinet e Franz Keller-Leuzinger, trecho do "Panorama do Rio de Janeiro Tomado do Corcovado", litogravura colorida (1849), Museu Castro Maya, RJ

gem-natureza e a paisagem-construída, como a "Vista de Pássaro da Cidade do Rio de Janeiro" de Emil Bauch (1873 – Coleção Museu Castro Maia – idem, ibidem, ests. 847 a 851). Ora o enfoque da natureza sobrepuja o urbano, conforme mostram Alfred Martinet em "Entre Botafogo e Flamengo" (Ilustração 5), um dos quadros do seu "Panorama à vol d'oiseau do Rio de Janeiro, tomado do Corcovado" (Coleção Museu Castro Maia), Fachinetti na "Enseada de Botafogo e Praia da Saudade" (1868), Potemont em "Fundo da Baía de Guanabara", e Castagneto na "Vista da Baía de Guanabara tomada de Paquetá" (1889). Na visualização desse universo, seja na clareza da linha, no tumulto das massas, na vibração da cor, o que a arte do período oferece ao espectador é mais uma imagem de contemplação, de exterioridade da cidade, da baía e seu entorno, do que um sentido de integração àquela experiência estética, ainda que a situação de envolvimento espacial dos panoramas ou a de mediação entre pintura e natureza na visão impressionista de um Castagneto, por exemplo, tenham tentado neutralizar a relação sujeito-objeto da representação. Ao findar do século XIX, mantiveram-se, ainda que precariamente, os vínculos que fizeram da Baía de Guanabara a imagem-síntese do território de "Utopia", de "lugar de recolhimento e proteção", de "fonte prodigiosa de riquezas", de "portal de entrada do mundo", enfim, imagens onde arquitetura e paisagem aparecem formando um conjunto relativamente harmonioso. Essas imagens mostram-se, assim, suficientes para conferir unidade ao espaço, e, sobretudo, preservam ainda o sentido de unidade entre Cultura e Natureza.

A BAÍA EM FRAGMENTOS (1889-1995)

A partir da Proclamação da República (1889) e do novo ciclo de urbanização do Rio de Janeiro, marcado pelo período Passos (1902-06), as fraturas espaciais e sociais da Baía de Guanabara se acentuam e se sobrepõem. Já não é mais possível proceder a recortes temporais ou mesmo físicos definidos: a baía é um mosaico que espelha as descontínuas políticas administrativas e sua incapacidade de



gerenciamento e de projeto para a área.

Buscando superar os obstáculos impostos pelo sítio natural, o Rio de Janeiro, a exemplo do que se passa nas cidades modernas, deseja acumular energias para, em seguida, constituir uma dinâmica produtiva tal que assegure sua autonomia frente ao território. A urbe moderna, diz Argan, se quer funcio-



nal. E para garantir “circularidade às funções” é executada uma série de obras para tornar eficiente a estrutura urbana (Argan, 1984, pp. 329-38). Melhorias, reformas, projetos, planos, tais são as iniciativas dos poderes públicos para orientar o desenvolvimento da cidade, mas que no exercício da municipalidade em torno da Baía de Guanabara acabaram

redundando numa desorientação.

O programa urbanístico (1902-06) de Pereira Passos para o Rio de Janeiro constitui o primeiro grande plano para transformar o antigo núcleo urbano imperial em uma metrópole digna de sua condição de capital da República. Inspirada na Paris de Haussmann, a Reforma Passos surge, sobretudo, como

uma autêntica ação “civilizatória” sobre os trópicos, capaz de abrir ao país as vias da modernidade.

Os princípios do projetar moderno, contudo, somente serão aplicados na década seguinte, através das propostas urbanísticas de Alfred Agache e Le Corbusier. Menos que uma imagem idealizada do passado, os planos de Agache e do arquiteto franco-suíço fundamentavam-se numa leitura científica da realidade e, cada qual a sua maneira, projetam, no presente, a cidade do futuro. Dividido em funções distintas e dominando plasticamente a paisagem, o Rio moderno procurava afirmar dramaticamente suas prerrogativas frente à Natureza. Como consequência, o frágil equilíbrio mantido, até então, entre sítio geográfico monumental e o tecido construído, cede espaço à ação desmedida da técnica que, em nome do Progresso, rasga o solo, perfura montanhas, arrasa morros, aterra partes da baía e do oceano.

Diante dessa intencionada auto-suficiência, principalmente das cidades do Rio de Janeiro e de Niterói, a Baía de Guanabara tende a tornar-se um mero pano de fundo que, por oposição, serve apenas para ressaltar a ação construtiva do homem.

Nesse contexto de grandes transformações, os novos meios técnicos de reprodução, surgidos a partir do século XIX, são instrumentos mais adequados, em certo sentido, para registrar essa dinâmica tensa das metrópoles modernas. Se as fotos de Marc Ferrez guardam ainda o ponto de vista romântico dos panoramas (Ferrez, 1985, p. 72), embora já anunciem a pulsação do tecido urbano, os flagrantes de Augusto Malta (Coleção Arquivo da Cidade) insinuam, na sua multiplicidade e imediatez, a constituição verdadeira de um olhar moderno. Em ambos os casos, porém, a vista da baía por si só é insuficiente para captar toda a complexidade do fenômeno urbano moderno. Uma metrópole como o Rio de Janeiro passa a oferecer novos e inúmeros atrativos, e a lente dos fotógrafos revela-se o instrumento mais apto para captar, com suficiente agilidade e precisão, as metamorfoses por que passa a cidade.

Múltiplas e dispersas, as fotografias evi-

denciam um novo tipo de olhar que, fundamentalmente, processa fragmentos de cena. A única possibilidade plausível de se operar uma síntese destes diversos fenômenos é a estruturação de um olhar construtivo que atualize e coordene os diversos pontos de vista.

Semelhante procedimento metodológico, como vimos anteriormente, é o do planejador moderno que, inicialmente, decodifica a cidade, fracionando-a em setores distintos, para em seguida reagrupá-los a partir de um raciocínio funcional. A lógica de função, contudo, opera em favor da auto-suficiência do sistema: cada componente tem seu sentido determinado unicamente pelo fim que cumpre. Na lógica interna que move o sistema municipal em torno da Baía de Guanabara, políticas públicas e realidades sociais se confrontam: projetos industriais cotejam mega-infra-estruturas urbanas, sem atender às demandas socioculturais historicamente reconhecíveis. Os condomínios residenciais, nascidos ainda dos sonhos bucólicos – de veraneio ou não – são cada vez mais residuais diante da proliferação das favelas e da ocupação desordenada da baixada. Ainda que guardem características do sonho idílico de um paraíso (Paquetá, Brocoió, etc.), estas paisagens vão perdendo sua expressão emblemática do lugar de conquista e realização da unidade da Baía de Guanabara.

Ainda segundo esse raciocínio, vemos que a avenida Beira-Mar, outrora “o mais belo *boulevard* do mundo”, serve como via preferencial para circulação rápida de veículos; o porto funciona apenas como ponto de carga e descarga de mercadorias; o Aterro do Flamengo é, exclusivamente, lugar reservado à circulação e ao lazer; a ponte Rio-Niterói e a Linha Vermelha são antes indícios de uma ligação mais direta para se chegar ao outro lado e ao fundo da baía do que uma nova tentativa de integração dos territórios que a rodeiam, reunificando-a.

Os resquícios daquela antiga unidade formada entre o sítio natural e a cidade, que fizeram da Baía de Guanabara o símbolo maior dessa região geográfica, portanto, se desvanecem. Prevalece, tão-somente, uma relação de causalidade, que põe em conexão

apenas alguns pontos, mas que são insuficientes para recompô-la como totalidade.

Confrontada por um tecido urbano em permanente expansão, fragmentada pela auto-suficiência dos municípios em suas laterais, abandonada nas áreas de pouca ocupação, a Baía de Guanabara, ainda que conserve beleza e grandiosidade, resiste, hoje, ou na condição de um fato empírico ao cotidiano dos habitantes de suas margens, ou como imagem turística veiculada pelos meios de comunicação.

O projeto de despoluição da Baía de Guanabara surge, assim, como o gesto utópico mais contemporâneo no Rio de Janeiro. Purificar as águas é, também, o gesto simbólico de destruir a imagem de

“mar-de-lama” que persegue seu território; esforço tecnológico que deve ser crítico e não pode prescindir da reflexão histórico-cultural. Pois intervir no presente, planejar o futuro, exige não só que se absorva do passado tudo o que um dia representou conquistas, mas que se atente também para os descaminhos. Talvez só a partir desta fusão de tempos, desta fusão da contínua sabedoria dos homens na luta contra suas próprias cegueiras, possamos também traçar estratégias de comportamento capazes de rememorar toda a riqueza cultural que se concentrou – e ainda se concentra – nas margens deste enorme espelho d’água.

BIBLIOGRAFIA

- ANCHIETA, José de. *Cartas Jesuíticas*, 3. Belo Horizonte/São Paulo, Itatiaia/Edusp, 1988.
- ANTUNES, Paranhos. *Estudos de História Carioca*. Rio de Janeiro, Prefeitura do Distrito Federal, Secretaria-Geral de Educação e Cultura, 1957.
- ARGAN, Giulio Carlo. *L'Arte Moderna*. Firenze, Sansoni Editore, 1984.
- BARREIROS, Eduardo Canabrava. *Atlas da Evolução Urbana do Rio de Janeiro, 1565-1965*. Rio de Janeiro, IHGB, 1965.
- COARACY, Vivaldo. *O Rio de Janeiro no Século XVII*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1965.
- CARVALHO, Anna Maria F. Monteiro de. “Utopia e Realidade – o Real Colégio das Artes da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro”, in *A Forma e a Imagem*. Rio de Janeiro, PUC-Rio, 1993.
- CONDURU, Roberto. “A Pólvora e o Nanquim”, in *Gávea*, 7. Rio de Janeiro, PUC-Rio, 1989.
- COSTA, Nelson. *O Rio de Janeiro através dos Séculos*. Rio de Janeiro, Edição da Comissão Nacional das Comemorações do IV Centenário do Rio de Janeiro, 1965.
- DEBRET, Jean Baptiste. *Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil*. Tomos I e II. Belo Horizonte/São Paulo, Itatiaia /Edusp, 1978.
- FERREZ, Gilberto. *As Cidades de Salvador e do Rio de Janeiro no Século XVIII*. Rio de Janeiro, Sedagra, 1963.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Visão do Paraíso*. São Paulo, Brasiliense, 1992.
- KAMITA, João Masao. *Experiência Moderna e Ética Construtiva: a Arquitetura de Afonso Eduardo Reidy*. Tese de Mestrado, Departamento de História, PUC/Rio, 1994, inédita.
- LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O Homem e a Guanabara*. Rio de Janeiro, IBGE, 1964.
- LÉRY, Jean de. *Viagem à Terra do Brasil*. São Paulo, Martins, 1960.
- MAPAS HISTÓRICOS BRASILEIROS. São Paulo, Abril Cultural, 1971.
- MORUS, Thomas. *A Utopia*. Rio de Janeiro, Ediouro, s/d.
- PEREIRA, Margareth C. da Silva. *Romantismo e Objetividade: o Primeiro Panorama do Rio de Janeiro*. Brasília, VI Encontro Nacional da Anpap, setembro de 1994.
- PINTURAS E PINTORES DO RIO ANTIGO. Coordenação Geral de Paulo Berger, Rio de Janeiro, Kosmos, 1990.
- SOUZA, Augusto Fausto de. *A Bahia do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Revista do IHGB, 1942.
- RIO DE JANEIRO CAPITAL D’ALÉM-MAR NA COLEÇÃO DO MUSEU CASTRO MAIA. Rio de Janeiro, Centro Cultural Banco do Brasil – Museu, 1994.