

VIDA E GLÓRIA DAS RUAS DO RIO DE JANEIRO

Luciano Vinhosa / Universidade Federal Fluminense

RESUMO

Inspirando-me nos escravos de ganhos observados por Debret no início do século XIX, traço com este ensaio um paralelo entre as transformações urbanas por que passou o Rio de Janeiro e a persistência de uma sub-cidade anacrônica em meio à ordem modernizadora e hegemônica. A turba emergente de vendedores ambulantes, forjando uma outra cidade superficial, movediça e oficiosa, gera uma mancha negra e efêmera que se superpõe diariamente sobre desenho fixo da carta oficial. A reflexão está motivada na realização de um trabalho artístico que mapeia nos dias de hoje algumas dessas pequenas profissões marginalizadas em analogia àquelas que Debret registrou no passado.

PALAVRAS-CHAVE

cidade; outras cartografias; pequenas profissões

SUMMAIRE

En attention aux escravos de ganho enregistrés par Debret au débout du XIX^{ème}, cet essai mène un parallèle entre les transformations urbaines que la ville du Rio de Janeiro a subi et la persistance d'une sous-ville anachronique qui a résisté à la modernisation de l'ordre hégémonique. La turbe émergeant de vendeurs itinérants en forge sur la ville officielle un'autre, superficielle e mouvante. Une tâche noire en superposition à la carte urbaine officielle. Cette réflexion est motivée par la réalisation d'un travail artistique le quel nous présente une cartographie de ces petites professions marginalisées en analogie à celles que Debret a enregistré autrefois.

MOTS-CLÉS

ville; autres cartographies; petites professions

Por uma etnografia das ruas

O Rio de Janeiro de Debret, Coleção Castro Maya, esteve em cartaz no Centro Cultural dos Correios no Rio de Janeiro de 4 março a 3 de maio de 2015. A, exposição reunindo gravuras, aquarelas e desenhos do artista francês, nos trouxe de volta ao universo das ruas do início do século XIX, quando esta cidade se preparava, então, para ser a metrópole de hoje. Por outro lado, fez-me refletir sobre o quanto ainda podemos perceber dos traços da sociedade daqueles tempos no Rio de Janeiro de nossos dias.

A partir dessa constatação inicial, comecei a desenvolver um trabalho artístico associando alguns daqueles Debret, em que o artista registra certos serviços de escravos de ganho, de aluguel ou forros da época, às imagens fotográficas de trabalhadores informais colhidas por mim diretamente nas ruas do Rio de Janeiro de nossos dias. O objetivo deste trabalho é menos o de constatar, depois de duzentos anos transcorridos, a persistência das profissões informais daquela época nos dias de hoje do que o de trazer à tona, através de uma cartografia outra, uma, dentre tantas outras, sub-cidade oficiosa se desenvolvendo alegremente sobre a tessitura da oficial. Uma sobreforma social, efêmera e circunstancial, existindo à certas horas do dia e somente em certos dias da semana somente para a percepção dos usuários das ruas, que se imiscui oportunamente na forma física da cidade. Uma sub-cidade que se aloja nas dobras e nas esquinas sombrias da Cidade Maravilhosa, escamoteando-se da Guarda Municipal e de seu Choque de Ordem, mas beneficiando-se dos afluxos cotidianos de pessoas ao mesmo tempo em que magnífica a vida ordinária com seu colorido e algazarra.

Os homens e as mulheres que a produzem, todos eles pobres e quase todos pretos, sem acesso aos bens de consumo e as tecnologias do mundo moderno, movem-se, no dizer de Milton Santos, em uma “temporalidade outra”, própria do lugar. Por este motivo escapam, ainda que involuntariamente, aos padrões da globalização. Esses personagens corajosos reinventam constantemente mecanismos de sobrevivência e resistem de forma criativa às forças repressoras que volta e meia lhes arrancam das ruas sem lhes oferecer nenhuma outra alternativa. Mas, por necessidade e bravura, como vira-latas vivendo das oportunidades, à elas sempre voltam quando as senti-

nelas da repressão se descuidam. São eles que, levando à população diariamente seus pequenos serviços e produtos, atendem as necessidades de última hora de transeuntes eventuais e de moradores locais, fortalecendo os elos sociais, as redes de relação e de vizinhança, aumentando a sensação de segurança do cidadão, muito mais do qualquer força policial armada. Talvez por ressentir de suas presenças nas ruas cariocas, domingos e feriados sejam, a meus olhos, dias tão tristonhos e ameaçadores.

O Rio de Debret

Naquela época, com uma população perto de 150.000 habitantes, o Rio de Janeiro guardava ainda fortes características coloniais, muito evidentes no aspecto austero de seu casario urbano, com cunhais em madeira aparente e seus generosos beirais lançando as águas da chuva diretamente sobre as ruas; na presença muito viva da floresta tropical luxuriante na paisagem urbana; no comércio muito diretamente fundamentado no produto rural, sem o tratamento secundário necessário. Sociedade que, sobretudo, se mostrava já dividida de forma desequilibrada entre uma elite branca abastada e minoritária, em geral portugueses ocupando-se do Estado Burocrático – magistrados, políticos, militares e clérigos –, em oposição a uma maioria negra, aproximadamente três quintos da população, de escravos urbanos de variados serviços ou, ainda, trabalhando em chácaras, quintas, estâncias, roças e engenhos das cercanias rurais da cidade.

A Corte Portuguesa, refugiada das invasões napoleônicas, havia se exilado e se instalado voluntariamente no país em 1808, fundando aqui, em 16 de dezembro de 1815, o *Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves*.¹ Já em 1816, por iniciativa do Conde da Barca, o monarca D. João VI viabilizou a vinda para o país de um grupo de franceses, entre artistas, engenheiros e mestres de ofício, com fins de inaugurar na capital do tosco império os princípios balizares do ensino acadêmico. Todos os esforços do monarca pareciam concentrado em instaurar na cidade uma nova dinâmica cultural com a introdução do estudo das ciências e das Belas Artes, elevando-a à altura de uma corte europeia nos trópicos. O marco simbólico do processo foi a fundação, em 12 de agosto de 1826, da Escola de Ciências, Artes e Ofícios, que mais tarde deu origem a Academia Imperial de Belas Artes. Esta colônia de estran-

geiros ficou conhecida historicamente como sendo a Missão Artística Francesa no Rio de Janeiro.²

Jean-Baptista Debret, artista vindo com a Missão, além de outros encargos, ocupou-se por conta própria de documentar em desenhos, aquarelas, gravuras e relatos de observação direta, o cotidiano de cidade. Mais tarde esse rico material, levado junto com ele para seu país, deu origem a uma publicação em três volumes, formato álbum, de *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil* que apareceu na França ainda no século XIX. Em 1940, por iniciativa do industrial, mecenas e colecionador de arte Raymundo Ottoni de Castro Maya, os originais de Debret são repatriados ao Brasil, dando origem, em 1949 a uma edição nacional.³

Da vida das ruas do início do século XIX, o que se ressalta de seus registros é sem dúvida o burburinho de turba urbana, toda composta por escravos, negras e negros de aluguel ou de ganho que se dedicavam a venda de todo tipo de produtos culinários, de utensílios domésticos e de pequenos serviços prestados, a fim de avolumarem as rendas de seus proprietários, novos capitalistas urbanos. Uma população marginal, mas exposta a vida pública enquanto os brancos, principalmente as mulheres, se protegiam do sol, refugiando-se em suas moradas.⁴ Quando muito, as mulheres se mostravam parcialmente nas janelas, ao abrigo de suas gelosias, de onde podiam comprar algum produto oferecido por escravos.

Naquela época, o mapa físico da cidade estava concentrado entre os morros do Castelo, assentamento primeiro, os de Santo Antônio, de São Bento e da Conceição. O perímetro urbano, seguindo o traçado natural da orla, por um lado, não se estendia muito além do que hoje corresponde a zona portuária da cidade e aos limites da Glória, penetrando um pouco a Lapa, nas cercanias do que hoje são as ruas Riachuelo e Mem de Sá, não prosseguindo muito além de onde se encontra em nossos dias a Praça da Cruz Vermelha; por outro, se estendia ao longo de toda Rua Direita, hoje primeiro de Março, se aprofundando até o Campo de Sant'Ana, a partir do qual as moradias urbanas se raleavam para dar lugar, pouco a pouco, às propriedades rurais.⁵ O grosso dos negros vendedores e prestadores de serviços estava concentrado no Largo do Palácio, hoje Praça XV de Novembro, no entorno e muretas do chafariz do Mestre Valentim, entrada principal da cidade pelo mar e nas pro-

ximidades da Alfândega, onde hoje se encontra a Casa França Brasil, construção da época de autoria do arquiteto, igualmente francês, Grandjean de Montigny. Se distribuíam ainda pelos inúmeros pequenos cais ao longo das praias urbanas, pelas ruas mais habitadas e praças públicas mais freqüentadas, sobretudo da região do Valongo, nas cercanias atuais da Praça Mauá e da Tiradentes, na oportunidade de encontrar seus clientes habituais. Como testemunha Debret em suas anotações:

Escolhi para cenário a praia do mercado de peixes, naturalmente muito movimentada por se encontrar, além do mais, nas proximidades da Alfândega. [...] São sete horas da manhã. As duas negras que aqui se acham acompanhadas à sombra de seus xales estendido sobre varas, servem (angu) no momento aos fregueses de maior apetite, isto é, os negros da alfândega. (DEBRET, *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*, apud Anna Paula Baptista, p.26)⁶

Anna Paula Baptista, seguindo as pistas deixadas por Debret, afirma ainda que os homens de classe média permaneciam no Largo do Palácio até às 19 horas, quando os sinos da Capela Imperial repicavam a ave-maria. Na ocasião, o Largo era tomado em seguida por grupo de comerciantes, por capitães de navios mercantes e por oficiais de marinha estrangeiros que desembarcavam para frequentar os cafés noturnos da Rua Direita. O movimento prosseguia animado até à meia-noite, quando o Largo, finalmente, adormecia.⁷ A presença dos negros vendilhões pode ser figurada por um mapa humano circunstancial, sobrepondo uma mancha negra temporária e movediça sobre o mapa físico da cidade, de maior extensão, concentrada no Largo do Palácio ou nas adjacências da Alfândega, das 7h às 24h, dependendo do afluxo de transeuntes.

Da alma encantadora das ruas

No início do século XX, sob os auspícios da Velha República, os excedentes acumulados da produção cafeeira permitiu ao país, em particular a cidade do Rio de Janeiro, tomar a marcha da modernização industrial e intensificar o processo de urbanização que vinha sofrendo desde a chegada da Corte Portuguesa. O capital industrial e transnacional se fazia presente nas empreitadas urbanas da então Capital Federal, a maioria ligada ao setor dos serviços públicos, graças a concessões do Estado à companhias estrangeiras.⁸ É notável a implantação de um novo tipo de transporte de massas, o bonde elétrico, a instalação e exploração de redes de distribuição de gás,

de iluminação elétrica, de distribuição de água e de saneamento básico, além da introdução do automóvel particular nas ruas da cidade. A expansão da infraestrutura teve como um dos objetivos agilizar a circulação e o escoamento de produtos e mercadorias, otimizando o fluxo das exportações/ importações, abrindo o país ao mercado mundial. Com efeito, a edificação de novas instalações portuárias para atender as demandas do grande comércio internacional fez-se necessária. Remodelações no traçado urbano com o ganho de novas áreas edificáveis conquistadas com o arrasamento de morros e conseqüentes aterros, mas também remarcável pelo alargamento das algumas antigas ruas e pela abertura de outras tantas novas na região central foram concomitantes e complementares às novas atividades que a cidade veio assumir.

As reformas da época, conhecidas popularmente como o *bota-abaixo*, promovidas pelas ações conjuntas dos Governos Federal e Municipal, reconhecidos nas figuras de Rodrigues Alves e de Pereira Passos respectivamente, transformaram a cidade em um imenso canteiro de obras. Se por um lado conferiram ao Rio de Janeiro um certo ar cosmopolita de uma capital europeia, por outro contribuíram para engendrar uma sensível cisão entre pobres e ricos distribuídos entre as Zonas Norte e Sul, com toda a franja de favelas que hoje abrigam, e um centro cujas edificações são, em quase sua totalidade, destinadas às atividades comerciais e administrativas. Alguns exemplos emblemáticos foram as construções da Avenida Beira Mar, em terras conquistadas à Baía de Guanabara, indo da Glória até o final da Praia de Botafogo; sua extensão natural, a Avenida Central, hoje Rio Branco, cujas edificações suntuosas, destinadas ao comércio elegante, às atividades da alta cultura⁹ e à outras administrativas, deram a cidade ares de um bulevar parisiense. Juntas traçavam o caminho natural entre a Praça Mauá, porta de entrada para o país também aberta na época, e a Zona Sul que agora se estendia até Copacabana graças a perfuração do túnel do Leme. A abertura das Ruas Salvador de Sá e Mem de Sá foram possíveis a partir das terras obtidas com a conclusão da demolição do Morro do Senado e parte do Santo Antônio. Além disso, foram realinhadas e alargadas as ruas Estácio de Sá, Frei Caneca, Assembléia, Uruguaiana, Carioca, Visconde do Rio Branco, Marechal Floriano, Visconde Inhaúma, Treze de Maio, Acre, Camerino, Sete de Setembro, São José, Ramalho Urtigão, Mariz e Barros, na Tijuca, entre outras. Todas essas

intervenções atingiram principalmente os bairros operários da região central tendo como consequência não só o surgimento e o adensamento das favelas já existentes, mas também o deslocamento da população pobre para as zonas periféricas e distantes dos subúrbios por onde se estendia a malha ferroviária urbana.

João do Rio, cronista do início do século XX que testemunhou todo esse processo, não ficou indiferente às transformações. Freqüentador das ruas do Rio de Janeiro e arguto observador, pôde remarcar que ao lado da modernização, no lugar de resolvê-las, as reformas em curso acirraram as contradições sociais. Em suas crônicas reunidas no livro *A alma encantadora das ruas*,¹⁰ deixa entender que, em meio a febre de modernização que acometeu-a, uma camada da sociedade excluída dos benefícios diretos, e que realmente não importava ao poder público, lutava heroicamente para sobreviver em meio as poucas oportunidades das ruas centrais. Descreve assim um dia febril, em 1904, quando o Rio começa já a se modernizar:

Pelos bulevares sucessivos que vão dar no cais, a vida tumultuária da cidade vibrava num rumor de apoteose, e era ainda mais intensa, mais brutal, mais gritada, naquele trecho do Mercado, naquele pedaço de rampa, viscoso de imundícies e de vícios. (João do Rio, p. 87)¹¹

Entre as estratégias de sobrevivência e resistência, estavam os inúmeros e pequenos “profissionais” clandestinos, vivendo de ganhos diários graças aos serviços prestados tanto aos pequenos quanto aos grandes capitalistas urbanos. Entre eles, o autor comenta sobre os trapeiros e catadores de papeis que recolhem das ruas os restos desses dejetos e os revendem às fábricas de papel; sobre os catadores de sapatos velhos contratados pelos remendões italianos que reformam e os revendem ao mercado. Das profissões bizarras, relata sobre os selistas que vivem de recolher das sarjetas os selos de cigarros, rótulos e anéis de charutos de marca para revendê-los aos comerciantes de tabaco que falsificam as embalagens, fazendo uma marca inferior se passar por uma outra superior; sobre os caçadores de gato que vendem os animais abatidos aos restaurantes finos que os servem como se fossem lebres; sobre os ratoeiros que, beneficiando-se da onda da febre tifóide, caçavam ratos para vendê-los nos entrepostos da Diretoria de Saúde espalhados pela cidade.

Toda essa gente perambulava pelas ruas do centro da cidade que incluía na época os bairros da região portuária, Gamboa e Saúde, a Cidade Nova, o Morro do Castelo, abrangendo mesmo algumas áreas centrais da cidade vizinha de Niterói, em busca das oportunidades e das pequenas trapaças praticadas pelos comerciantes e industriais com quem eram coniventes. Um contingente urbano evidentemente pobre, sempre negligenciado e de certa forma invisível aos olhos de classe média abastada. Fato que o autor comenta com ironia e uma ponta de amargura:

O Rio pode conhecer muito bem a vida do burguês de Londres, as peças de Paris, a geografia da Mandchúria e o patriotismo do japonês. A apostar porém, que não conhece nem a sua própria planta, nem a vida de toda essa sociedade, de todos esses meios estranhos e exóticos, de todas as profissões que constituem o progresso, a dor, a miséria da vasta babel que se transforma. (João do Rio, p. 97)¹²

A modernização dramática por que passava a cidade e que acentuou as desigualdades sociais se aprofundou com os planos de ordenação urbana propostos por especialistas estrangeiros na primeira e no início da segunda metade do século XX. Esses planos bastante conhecidos, o Agache do final dos anos vinte e o Doxiadis publicado em 1965, embora implantados parcialmente, deixaram marcas significativas no tecido social, contribuindo com a fisionomia da desigualdade que cidade tem hoje.¹³

O primeiro, ocupou-se sobretudo de propor o uso para a Esplanada do Castelo, extensão de terreno conquistada para a cidade com o arrasamento do Morro do Castelo em 1921. A população pobre retirada do primeiro núcleo habitacional da cidade se viu obrigada a se acomodar como pôde nas favelas das imediações centrais e nos subúrbios cariocas em formação. O plano de remodelação e embelezamento da cidade proposto por Agache criava no local um vasto quarteirão administrativo, organizando-se desde uma grande praça chamada por ele de “Entrada do Brasil”. Nunca foi implantado em sua íntegra, mas algumas tipologias de edificação e uso do solo propostas pelo urbanista marcaram definitivamente esta região. Os prédios atuais dos ministérios públicos do Trabalho e da Fazenda em estilo *art déco*; as passagens públicas existente nos interiores dos blocos comerciais compactos ocupando toda extensão de alguns quarteirões no Castelo; a preservação do núcleo histórico da cidade compreendido entre as ruas da Carioca e avenida Presidente Vargas com

suas ruas para pedestres (região da Saara); a tipologia dos prédios em pilotis projetados sobre as calçadas que hoje vemos em parte da mesma avenida, são exemplos de suas proposições. Todo esse setor da cidade se tornou exclusivamente administrativo, comercial ou de serviços. Os edifícios antigos, de uso residencial, que sobreviveram aquartelaram-se em torno da região portuária, nos bairros da Saúde, Santo Cristo, Gamboa e imediações da Praça Mauá. Hoje, com o projeto Porto Maravilha e a exemplo do que se passou no passado, esta região vem sofrendo profundas mudanças com as intervenções protagonizadas pelo o capital privado, financiador dos investimentos imobiliários, e pelo o poder público, provedor de melhorias na infra-estrutura. Corre sérios riscos de passar pelo mesmo processo de gentrificação pelo qual passou outras regiões centrais.

O segundo plano, também conhecido como policromático, foi pensado exclusivamente para o automóvel a fim agilizar a circulação, favorecendo a entrada e saída de veículos na cidade. Propôs a criação das vias expressas conhecidas tecnicamente como *Linhas Lilás, Amarela, Vermelha, Verde, Azul, Marrom*. A implementação parcial ou integral de algumas delas ao longo dos cinquenta últimos anos contribuiu para destroçar áreas habitacionais, antes organicamente integradas ao tecido urbano, como o que sobrou hoje, por exemplo, do Catumbi, do Estácio e de São Cristovão, cortados por viadutos e pistas de alta velocidade.

O Rio de Janeiro e suas camadas sobrepostas de tempos e espaços

O espaço global está organizado, segundo Santos (2013), a partir de dois vetores, o *vertical* e *horizontal* que, combinados, garantiriam o controle das forças hegemônicas do capital internacional. Eles são assim definidos pelo autor:

De um lado, há espaços contínuos, formados de pontos que se agregam sem descontinuidade, como na definição tradicional de região. São as *horizontalidades*. De outro, há pontos no espaço que, separados uns dos outros, asseguram o funcionamento global da sociedade e da economia. São as *verticalidades*. (p.88)

As *horizontalidades* trabalham no nível do solo e religam as áreas de produção: a agricultura, sistemas de transportes campo-cidade por onde escoam as mercadorias e conectam a rede regional das cidades, suas trocas comerciais e pontos de escoamento de produtos para outras regiões do globo. As *verticalidades*, agindo no plano

abstrato do mercado e do consumo mundial, através de objetos técnicos avançados, organizam o sistema estabelecendo as regras gerais de mercado, seus fluxos e afluxos de mercadorias, tudo a serviço das forças hegemônicas do capital internacional.

No entanto, é na grande cidade que esses dois fluxos se encontram e se chocam, levando o sistema como um todo ao estresse. A racionalidade e o controle promovidos pela *verticalidade* estão ali em risco de ser minados pelas *horizontalidades* justamente porque esta traz em si contradições inerentes às diferentes espacialidades e temporalidades que residem no tecido urbano. Contradições que, inevitavelmente, criam no sistema certas fissuras, como observa Santos (2013):

Nas áreas de agricultura moderna, as cidades são o ponto de interseção entre verticalidades e horizontalidades. As verticalidades são vetores de uma racionalidade superior e de seu discurso pragmático, criando o cotidiano obediente. As horizontalidades são tanto o lugar da finalidade imposta de fora, de longe e de cima, quanto o da contra-finalidade, localmente gerada, o teatro de um cotidiano conforme, mas não obrigatoriamente conformista, e simultaneamente o lugar da cegueira e da descoberta, da complacência e da revolta. (p.89)

[...] Nestas (nas cidades), os capitais hegemônicos e as práticas hegemônicas, fundados na racionalidade, têm mais dificuldade de se difundir, já que as frações mais antiga do meio ambiente construído não são funcionais para a operação dos capitais novos. (p.90)

[...] Isso se deve exatamente ao fato de que a paisagem urbana reúne e associa pedaços de tempo materializados de forma diversa e, desse modo, autoriza comportamentos econômicos e sociais diversos. (p.91)

O acesso desigual aos objetos técnicos de última geração, faz com que certas zonas da cidade não sejam cooptadas pela luminescência do sistema. Protegidas de sua eficácia, graças a sua opacidade, elas escapam aos fluxos de suas velocidades. Os cidadãos negligenciados que habitam esses lugares negligenciados, vivendo em um espaço diferenciado, vivem também em uma outra temporalidade que os favorece. É um tempo lento vivenciado em seus corpos e no espaço anacrônico. Através dos fluxos horizontais morosos que o lugar anacrônico propicia, têm o tempo necessário para estabelecer elos de sociabilidade mais efetivos, permeados pelas trocas afetivas, desenvolvendo táticas de resistência e dispositivos criativos de sobrevivência.

Os vendedores e prestadores de serviço ambulantes que povoam as ruas do Rio de Janeiro nos dias de hoje, quase todos pobres e negros como os escravos de outrora retratados por Debret, vivendo nas franjas do sistema, podem tirar proveito dos freqüentes habituais na medida em esses lhes garantem sobreviver a cada dia. Em troca, levando suas mercadorias e serviços às ruas do bairro, estão prontos para atender à demanda de última hora. Sua presença nas ruas, além do colorido habitual, aumenta a sensação de segurança. Não raro, tornam-se conhecidos por seus serviços especializados e produtos de qualidade, reforçando a rede de vizinhança e de confiabilidade mútua.

Por uma outra cartografia

Os vendedores e prestadores de serviços ambulantes – vassoureiros, quituteiros, sapateiros, fruteiros, tapioqueiros, biscoiteiros, empalhadores, bombeiros, engraxates, burros-sem-rabos, herboristas, entre outros – , muitas das profissões de rua do tempo de Debret, ainda podem ser vistas em quase todas as partes de quase todos os bairros da cidade. Oportunistas que são, os vendilhões concentram-se suas atividades sobretudo nos entroncamentos de fluxos de pedestres, onde a turba humana se avoluma. Montam seus pequenos negócios e oferecem seus serviços próximos a entradas das estações de metrô, nos pontos finais de ônibus urbanos e nas ocasiões de retenção do tráfego nos engarrafamentos intermináveis que acometem a cidade. Todos pobres e quase todos negros, têm uma clientela em sua maioria de pobres também. Como tática para escapar da guarda municipal, que lhes confiscam as mercadorias, desenvolveram seus *display* de vendas sobre rodas, de modo que quase sempre estão em circulação pelas calçadas. Tática que lhes permite também aumentar a abrangência da área de atuação. Não raro, seus veículos comerciais são ornados de forma original, de modo a chamar a atenção para seus produtos e a atrair a simpatia do cliente.

O centro da cidade, como nos tempos de antão, ainda é a região em que se concentram em grande escala. Da antiga Praça do Mercado e do Palácio, se deslocaram hoje para o Largo da Carioca, dando seguimento de suas vendas ambulantes pelas ruas Uruguaiana e Presidente Vargas, ramificando-se nas imediações do Largo de São Francisco e da rua da Carioca, onde hoje se aglomeram grande parte dos es-

critérios e comércio da cidade. Ocupam esta região de segundas às sextas-feiras, de 8:00 às 18:00 horas, quando o movimento de fregueses cai sensivelmente. No final de semana desaparecem, e as ruas do centro tornam-se desertas e ameaçadoras e carta volta a ser aquela, despovoada e fria, dos mapas oficiais.

Se no centro da cidade o grosso das atividades de ganho está concentrada na venda de pequenos gêneros alimentícios, nos bairros residenciais por onde caminho, nos entornos do Flamengo, do Catete e da Glória, os serviços são mais variados em produtos domésticos: vassoureiros, fruteiros, empalhadores e sapateiros, por exemplo.

Essa *cidade de ambulantes*, muito exposta aos sentidos de quem caminha, desenha temporariamente sobre a cidade oficial uma outra oficiosa, alegre, muito colorida e gritada nos dias de sol. Faz emergir em oposição à cidade de sobrevôo mostrada nas cartas oficiais, uma outra cidade rasteira, efêmera e sazonal, praticada apenas no nível do solo por seus usuários.

Notas

¹ http://pt.wikipedia.org/wiki/Reino_Unido_de_Portugal,_Brasil_e_Algarves consulta realizada no dia 1 de maio de 2015.

² http://pt.wikipedia.org/wiki/Academia_Imperial_de_Belas_Artes consulta realizada no dia 1 de maio de 2015.

³ DEBRET, Jean-Baptiste. *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. Rio de Janeiro : Martins, 1949.

⁴ As ruas dessa época, dando crédito aos relatos de Debret, eram freqüentadas, em geral, por escravos e homens brancos. As mulheres brancas, em suas raras aparições públicas, são vistas em interior de liteiras, em procissões ou nas portadas das igrejas católicas, entrando ou saindo das missas.

⁵ ABREU, Maurício de. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro ; Zahar, p.35-37.

⁶ BAPTISTA, Anna Paula. O Rio de Janeiro de Debret. In: *O Rio de Janeiro de Debret, Coleção Castro Maya*. Rio de Janeiro : Centro Cultural dos Correios. (catálogo de exposição).

⁷ O Rio de Janeiro de Debret. In: *O Rio de Janeiro de Debret, Coleção Castro Maya*. Rio de Janeiro: Centro Cultural dos Correios, p.27 (catálogo de exposição).

⁸ ABREU, Maurício de. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro ; Zahar, p.35.

⁹ Entre os quais o Teatro Municipal, a Biblioteca nacional e o Museu Nacional de Belas Artes. Este último, na verdade, foi criado em 1937, ocupando o mesmo prédio em que se encontra hoje, mas dividindo suas dependências com Escola Nacional de Belas Artes até 1975, quando esta foi transferida para a Cidade Universitária na Ilha do Fundão.

¹⁰ ANTELO, Raúl (org.). *A alma encantadora das ruas*. São Paulo : Cia das Letras, 2005.

¹¹ ANTELO, Raúl (org.), 2005.

¹² ANTELO, Raúl. Op. Cit.

¹³ **Plano Agache** – denominação popular do plano de remodelação urbana da cidade do Rio de Janeiro elaborado no final da década de 1920, por Alfred Agache, por solicitação do então prefeito da cidade, Antônio Prado Júnior. http://pt.wikipedia.org/wiki/Plano_Agache consulta no dia 3 de maio de 2015.

Plano Doxiadis – também conhecido como Plano Policromático, foi publicado em 1965 e concebido pelo arquiteto e urbanista grego Constantino Doxiadis, sob encomenda do então governador do estado da Guanabara, Carlos Lacerda (1960-1965). http://pt.wikipedia.org/wiki/Plano_Doxiadis consulta no dia 3 de maio de 2015.

Referências

ABREU, Mauricio de. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 1988.

ANTELO, Raul (org.). *João do Rio, a alma encantadora das ruas*. São Paulo: Cia das Letras, 1997.

BAPTISTA, Anna Paula (curadora). *O Rio de Janeiro de Debret: coleção Castro Maya*. Rio de Janeiro: Centro Cultural dos Correios, 2015. (catálogo de exposição)

SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo*. São Paulo: EDUSP, 2013.

Luciano Vinhosa

Artista e professor do Departamento de Arte e do Programa de Pós-Graduação em Estudos Contemporâneos das Artes da Universidade Federal Fluminense. Doutor em Estudos e Práticas Artísticas pela Université du Québec à Montréal. Mestre em Artes Visuais pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal Fluminense.