

## AS ETAPAS EVOLUTIVAS DO TURISMO: UM ESTUDO SOBRE O RIO DE JANEIRO (SÉCULOS XVIII-XX)

Marcello de Barros Tomé Machado \*

Recebido em 07/02/2013

Aprovado em 21/02/2013

\* Doutor em Geografia/Ordenamento urbano-regional (UFF). Professor Adjunto IV da Universidade Federal Fluminense – UFF. [marcelotome@gmail.com](mailto:marcelotome@gmail.com)

### RESUMO:

Os deslocamentos temporários arrazoados como turísticos expõem características díspares ao longo do tempo, sendo relevante para a melhor compreensão da evolução do turismo destacar a dimensão temporal para os estudos e definição das etapas evolutivas da referida atividade. Para analisarmos a evolução das viagens na cidade do Rio de Janeiro, percebemos a existência de diversos estudos que buscam distinguir as diferentes etapas evolutivas do turismo mundial. Tendo esta pesquisa o objetivo de analisar o deslocamento temporário para o Rio de Janeiro no período que antecedeu o advento do Turismo na referida cidade, optamos por desenvolvê-lo a partir do modelo das etapas evolutivas do turismo apresentadas pela OMT (2003). Realizamos pesquisa de natureza exploratória, envolvendo levantamento bibliográfico a partir da análise de livros, artigos e jornais, buscando responder a seguinte questão: Quais as características dos deslocamentos temporários direcionados ao Rio de Janeiro e as condições urbanas no período que antecede o advento do turismo na referida cidade? As conclusões preliminares desta investigação apontam a relevância das etapas evolutivas do turismo denominadas de Renascimento e Revolução Industrial para o advento do turismo na modernidade.

### PALAVRAS-CHAVE:

Turismo, Rio de Janeiro, Espaço, Etapas Evolutivas, Turismo

### ABSTRACT:

The trips have acquired very different characteristics according to the time, reaching what was renamed of Tourism in the twentieth century. Such displacements thought of as temporary tourism, differ according to time, expressed by its evolutionary stages. For a better understanding of the evolution of tourism is important to highlight the temporal dimension to the study and definition of those steps. By analyzing the evolution of travel, we realize that there are many studies that seek to distinguish the different stages of world tourism. Taking this research to analyze the conditions and temporary displacement to Rio de Janeiro in the period before the advent of tourism in that city, we decided to develop it from the model of the evolutionary stages of tourism in document UNWTO (2003). We conducted an exploratory study involving literature from the analysis of books, articles and newspapers, seeking to answer the question: What are the characteristics of temporary displacements directed to Rio de Janeiro and the urban conditions in the period before the advent of tourism in that city? The preliminary findings of this research indicate the importance of the evolutionary stages of the Renaissance and the Industrial Revolution to the advent of tourism in modernity

### KEYWORDS:

Tourism, Rio de Janeiro, Space, Evolutionary Stages

## 1. INTRODUÇÃO:

Ao longo do tempo as viagens foram adquirindo características diferentes, propiciando pensarmos em tipos distintos de turismo e, de acordo com as características da evolução registrada, podemos identificar diferentes etapas evolutivas.

Analisando a evolução das viagens encontramos diversos estudos que têm como objetivo distinguir e definir as diferentes etapas do desenvolvimento do turismo. Os modelos de etapas evolutivas do turismo estudados foram estabelecidos através da análise histórica, sendo as etapas definidas em períodos temporais excludentes.

Para melhor compreender e contextualizar a evolução do turismo, tema desta investigação, escolhemos a cidade do Rio de Janeiro como objeto de estudo, pois pesquisas realizadas indicam lacunas proeminentes à compreensão da evolução do turismo na urbe carioca, cuja situação atual e as perspectivas futuras desta atividade na cidade a colocam em um patamar relevante no cenário turístico.

Definimos como principal indagação desta pesquisa determinar quais as características dos deslocamentos temporários direcionados ao Rio de Janeiro e as condições urbanas no período que antecedeu o advento do turismo na referida cidade. A fim de elucidar tal indagação, definimos como objetivo desta investigação analisar o deslocamento temporário para o Rio de Janeiro no período que antecedeu o advento do Turismo na referida cidade.

Para a realização da pesquisa foi necessário definir o aporte teórico-metodológico que nos possibilitaria compreender a evolução do turismo e sua interação espaço-temporal. Para isso, recorreremos aos estudos e produção científica realizada por Santos (1982, 1985, 1988, 1994, 1996), com a finalidade de estabelecermos o norteador teórico desta pesquisa. Definimos as categorias analíticas do espaço, como o método de melhor compreensão sistêmica entre a evolução do turismo e sua relação com o espaço onde o mesmo se insere. Dentre as categorias, a que mais se destaca para esta investigação é a estrutura, considerando-a como a matriz social de uma determinada época. Assim, a estrutura e seus processos facilitariam o entendimento da evolução do turismo, necessitando, para isso, analisar os diversos modelos evolutivos do turismo presentes nos estudos de

Acerenza (1995); Cunha (1997); Lickorish e Jenkins (2000); Molina (2003); OMT/Gee e Fayos-Solá (2003).

Acerenza (1995) apresenta de forma cronológica seis etapas de desenvolvimento do turismo. O referido autor não as intitula, apenas indica referências temporais em relação as mesmas.

A primeira etapa seria os Antecedentes remotos, que segundo Acerenza (1995) se caracterizaria pelas viagens realizadas na Antiguidade e na Idade Média. A segunda etapa teria início a partir do século XVI, cujo advento dar-se-ia com a expansão marítima e a evolução tecnológica dos meios de transporte, tendo como grande destaque o já citado *Grand Tour*. A terceira etapa teria início a partir de meados do século XIX, caracterizado pelo surgimento das viagens organizadas, cujo suposto pioneirismo de Thomas Cook se destaca. A quarta etapa teria início depois da Primeira Guerra Mundial, com a expansão das rodovias e do transporte aéreo. A quinta etapa teria início depois da Segunda Guerra Mundial, com um avanço ainda maior do transporte aéreo que passou a ser o principal meio de transporte do turismo internacional, caracterizando-se também pelo advento do Turismo de Massa e a ampliação significativa do fluxo turístico internacional. A sexta etapa é indicada por Acerenza (1995) como as últimas décadas, no qual o referido autor afirma como diferenciais o planejamento das destinações turísticas, a diversificação e segmentação do turismo e a busca pelos chamados efeitos multiplicadores do turismo, almejados pelas destinações turísticas.

Cunha (1997) também afirma que o turismo teve início apenas no século XIX. No entanto, segundo este autor, as características da evolução registradas ao longo do tempo possibilitaria a identificação de apenas três etapas do turismo: A Idade Clássica, que teria seu início junto aos primórdios das civilizações, estendendo-se até a primeira metade do século XVIII. A segunda etapa seria a Idade Moderna, cujo início teria ocorrido em meados do século XVIII, tendo esta etapa terminado ao final do século XIX. E a terceira etapa seria a Idade Contemporânea, que se estenderia ao longo do século XX e se encontraria vigente até os dias de hoje.

Lickorish e Jenkins (2000) propõem quatro etapas evolutivas do turismo: A primeira seria o Turismo Pré-Histórico, etapa esta que teria seu início nos primórdios da humanidade e estendendo-se até o início do século XIX. A segunda seria a Etapa dos Transportes, também denominada pelos autores como a era das ferrovias, cujo início se daria na metade do século XIX, finalizando no

início do século XX. A terceira etapa seria o Período Entre Guerras, estendendo-se entre a Primeira e a Segunda Guerra Mundial. E a quarta etapa seria a da Decolagem do Turismo (o autor utiliza este termo), com início na metade do século XX e estendendo-se até os dias atuais.

Molina (2003) sintetiza o processo evolutivo do turismo em três grandes fases. A primeira seria o Pré-Turismo tendo como destaque o *Grand Tour*, fenômeno social típico da cultura europeia do século 18, caracterizada pelas viagens aristocráticas pelo continente europeu, realizada, sobretudo por jovens membros de famílias abastadas, propiciando-lhes conhecimento e experiência (Salgueiro, 2002). A segunda fase seria o Turismo Industrial, apresentando três categorias: O Turismo Industrial Primitivo, que teria origem no século XIX, estendendo-se até o início da Segunda Guerra Mundial; o Turismo Industrial Maduro, cuja origem se daria a partir da década de 1950, estendendo-se até o início da década de 1980; e o Turismo Pós-Industrial, que teria origem na década de 1980, avançando até o final do século XX. E a última fase seria o Pós-Turismo, surgido, segundo Molina (2003) na década de 1990, avançando pelo século XXI, caracterizada pelo uso de tecnologias de alta eficiência, propiciando o surgimento de produtos turísticos desenvolvidos através do uso de capital e tecnologia.

A Organização Mundial de Turismo sugere a ocorrência de cinco etapas evolutivas das viagens e turismo, a partir da bibliografia organizada por Gee e Fayos-Solá (2003). A primeira etapa é denominada de Primórdios e teria início nos introytos da humanidade, estendendo-se até o século V d.C., vinculada inicialmente aos deslocamentos dos povos das civilizações pré-históricas, motivados pela busca de alimento, abrigo e clima mais ameno. Incluem-se nesta etapa os deslocamentos ocorridos junto ao advento da Revolução Neolítica, não mais pelas questões do nomadismo, mas pela troca de mercadorias, pelas guerras e até pela busca de prazer, ocorrendo tais deslocamentos nos antigos impérios que cresciam na Europa, África e na Ásia, graças a uma rudimentar estrutura de transportes que surgia, como estradas de terra e canais de navegação, além do desenvolvimento de alguns veículos de transporte. Destacar-se-ia nesta etapa, os gregos com importantes contribuições, além dos antigos romanos.

A etapa seguinte seria a Idade Média, cujo período se estenderia do século V ao século XIV, apresentando características diversificadas, atreladas ao declínio do Império Romano, propiciando dificuldades nas viagens, pelo alto grau de periculosidade e dificuldade. As viagens de cunho

religioso eram crescentes, principalmente a Jerusalém e Roma. Estas eram estimuladas pelos cristãos e embora tivessem fundamento religioso, eram também vistas como viagens recreativas e sociais.

A terceira etapa seria a do Renascimento e teria vigorado do século XIV ao século XVIII, tendo nesta etapa o conhecimento como o grande motivador das viagens. Teve como grande expressão o *Grand Tour*, caracterizado, conforme já destacamos, por viagens pela Europa, realizada por jovens da sociedade, desejosos por obter novos conhecimentos e experiências, sendo visto como o coroamento da realização educacional e cultural das classes privilegiadas, visitando ruínas e sítios históricos, bem como para estudar arte, arquitetura, geografia, história e economia.

A quarta etapa seria a Revolução Industrial, estendendo-se entre os séculos XVIII e XIX, período de profundas mudanças econômicas e sociais. A ascensão de uma nova classe de trabalhadores urbanos apresentava maior tempo livre, recursos e o desejo por viagens recreativas, e teria propiciado o declínio do *grand tour* e o crescimento das viagens de lazer. Estas foram facilitadas pelas férias anuais, pela tecnologia vinculada aos transportes e aos problemas urbanos, que teriam estimulado as pessoas, sobretudo os moradores da cidade a viajarem.

A quinta etapa teria sido a do Turismo Moderno, cujo início teria ocorrido no século XX, estendendo-se aos dias atuais. A grande evolução tecnológica atrelada a uma combinação de desejo, mobilidade, acessibilidade, renda e crédito teria possibilitado uma nova etapa para o turismo que, segundo Gee e Fayos-Solá (2003, p. 23), teria se desenvolvido e consolidado ao longo do século XX, caracterizada pelos grandes fluxos turísticos internacionais e domésticos, propiciado, entre outras coisas, pela ampliação da tecnologia de transportes, das telecomunicações e da construção civil, motivando o aumento das viagens, o advento do turismo de massa e a segmentação da atividade turística.

## **2. APORTE TEÓRICO-METODOLÓGICO**

Consideramos relevante destacar a dimensão temporal para os estudos e definição das etapas evolutivas do turismo. Santos (1985) afirma que

o comportamento do novo sistema está condicionado ao anterior. Alguns elementos cedem lugar, completa ou parcialmente, a outros da mesma classe, porém mais modernos; outros elementos resistem à modernização; em muitos casos, elementos de diferentes períodos coexistem. Alguns elementos podem desaparecer completamente sem sucessor e elementos completamente novos podem se estabelecer. O espaço, considerado como um mosaico de elementos de diferentes eras, sintetiza de um lado, a evolução da sociedade e explica, de outro lado, situações que se apresentam na atualidade (SANTOS, 1985, p. 21-22).

A natureza das viagens, os seus fins, a sua dimensão e extensão, bem como a forma que assumiram, adquiriram características muito diferentes de época para época e para melhor compreendê-las é preciso definir o método mais adequando a fim de alcançar os objetivos almejados nesta investigação.

O método é o caminho para o fornecimento dos balizamentos necessários para conceber novas constatações e teorias. Todo método necessita de um aporte teórico, isto é, de um corpo de proposições logicamente interconectadas que possibilitem uma visão adequada do fenômeno, no caso, o turístico e sua evolução. Para isso são necessárias técnicas viáveis, visando delimitar e estabelecer os elementos para análise e os instrumentos que serão manipulados ao longo do processo (COSTA & MORAES, 1994).

O turismo pode ser considerado uma complexa combinação de inter-relações entre produtos e serviços integrados a uma prática social balizada na cultura, na herança histórica, no meio ambiente, nas relações sociais de hospitalidade e a troca de informações interculturais. O somatório desta dinâmica gera um fenômeno que tem gerado importantes análises, estudos e pesquisas: o fenômeno turístico.

Castells (2000) afirma que o espaço urbano é um produto das relações sociais que dão ao espaço uma forma, uma função, uma significação social. Uma cidade como o Rio de Janeiro é uma projeção da sociedade no espaço. Santos (1994) afirma que o espaço é

“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, 1994, p. 111).

O referido autor destaca ainda que a análise do espaço passa pelas suas categorias, ou seja, a análise da forma, da função, da estrutura e dos processos, possibilitando a compreensão do espaço social e permitindo tais categorias a definição do espaço em relação à sociedade (SANTOS, 1985).

A forma é o aspecto visível exterior de um objeto, seja visto 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 estudadas isoladas na organização espacial, pois estão inseridas em um sistema de relações no qual os vários objetos constituintes influenciam o todo (SANTOS, 1985).

Função vem a ser a atividade ou o papel a ser desempenhado pelo objeto criado, ou seja, a forma. Portanto, forma e função possuem uma relação direta e inseparável, não existindo forma sem função e função sem forma. No caso de formas nos espaços onde o turismo está inserido, percebemos funções turísticas, como hospedagem, alimentação, lazer etc.

Estrutura diz respeito à natureza social e econômica de uma sociedade em determinado momento, repercutindo no modo como os objetos espaciais estão organizados e como se relacionam entre si.

Rodrigues (1997) afirma que

O estudo do processo espacial corresponde a uma categoria de análise diacrônica, objetivando investigar a evolução da estrutura que se metamorfoseia no seu todo ou em suas partes. Procura captar o dinamismo do espaço que pode apresentar fases de estabilidade, de pequenas mudanças ao se reestruturar ou, então, passar por completas transformações, produzindo-se novos espaços (Rodrigues, 1997, p. 49-50)

Essa categoria é uma espécie de matriz onde a forma é construída, correspondendo a matriz social de uma sociedade em um determinado período histórico. Neste sentido, inserido nas estruturas social e econômica, ocorrem os processos que, segundo Santos (1985), podem ser definidos como ações contínuas realizadas pelos agentes modeladores do espaço social visando um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo, continuidade e mudança. Assim sendo, como afirma Rodrigues (1997), a sucessão do tempo pode propiciar continuidade ou mudança e, no caso do turismo, a mudança pode propiciar pensarmos em novas etapas evolutivas para o turismo,

reestruturando a atividade e transformando o espaço a partir da interação entre os sistemas de objetos e os sistemas de ações.

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, 1994, p.111).

O turismo caracteriza-se como um sistema de ações que podem ser transformados pelos objetos preexistentes ou por novos objetos, assim como o turismo pode propiciar a criação de novos objetos ou propiciar a estas novas funções, produzindo um novo espaço e um novo turismo.

### **3. AS ETAPAS QUE ANTECEDERAM O TURISMO NO RIO DE JANEIRO**

#### **3.1 Renascimento**

A etapa evolutiva do turismo, definida como Renascimento (OMT, 2003), apresentava como principais características a busca pelo conhecimento como um dos principais motivadores das viagens. Em geral eram realizadas por jovens da sociedade ou por pessoas desejosas por obter novos conhecimentos e experiências. No entanto, as características fundamentais desta etapa não foram constatadas no Rio de Janeiro, no período englobado pela etapa evolutiva do Renascimento.

Durante os séculos XVI, XVII e XVIII o fluxo de pessoas que chegava ao Rio de Janeiro proveniente do continente europeu, decorrentes dos processos institucionalizados ou não pela metrópole portuguesa visando a ocupar, explorar e defender sua colônia, era em sua maioria de imigrantes. Estes, em parte, vinham em caráter definitivo, fixando residência, exercendo alguma atividade e constituindo família. Mas um grande número se deslocava para o Brasil e para o Rio de Janeiro, pensando em acumular o máximo de riqueza possível e retornar para Europa.

Durante os três séculos do período colonial os deslocamentos internos em direção ao Rio de Janeiro eram poucos e expostos ao risco. O modelo de ocupação implantado no processo de colonização não propiciou ligações e acessos entre as várias áreas ocupadas e os pontos estratégicos de colonização, como o Rio de Janeiro, tornando os deslocamentos perigosos e desconfortáveis e praticamente sem infraestrutura de apoio ao viajante.

Um fator que poderia propiciar deslocamentos internos seria a visita a familiares. No entanto, naquele momento, os grupos familiares quase não se dispersavam pelo território, portanto, não gerando viagens motivadas por este tipo de visita. Somente os grupos familiares compostos por escravos apresentavam-se dispersos territorialmente, mas por razões óbvias, não podiam viajar.

As viagens motivadas por razões religiosas, comuns na Europa e Ásia, também eram muito reduzidas no Brasil, pois não havia ainda a cultura dos santuários e locais de peregrinação, com exceção das congregações de ordem religiosa, normalmente localizadas em áreas isoladas. Vale destacar que muitas possuíam em seus prédios alas destinadas a hospedagem de peregrinos.

Profissionais e pessoas ligadas ao governo, além dos proprietários rurais ligados a exportação formavam uma elite limitada, mas que apresentavam fortes ligações comerciais com a metrópole portuguesa, adotando seus valores culturais. Isso fez com que essa pequena parcela da população, com recursos disponíveis, viajasse para Europa, não havendo registro no território brasileiro de viagens cujas finalidades seriam semelhantes as viagens turísticas. Grande parcela da população era composta por nativos, escravos e migrantes que, com raras exceções, não possuíam recursos que lhes possibilitasse gastar além do necessário para sua sobrevivência.

A abertura dos portos para as chamadas nações amigas ocorreu somente no início do século XIX, mais precisamente em 1808. Tal fato dificultava imensamente a possibilidade de deslocamentos que pudéssemos enquadrar como turismo antes da abertura e durante a etapa do Renascimento no Rio de Janeiro.

No entanto, ainda no século XVIII, tivemos a inserção de objetos no espaço urbano carioca que tornaram-se turísticos pela sua forma e pela sua função. Quando o Rio de Janeiro passou a ser a capital da colônia no lugar de Salvador, houve a preocupação em desenhar um espaço urbano mais significativo e belo para a cidade, como foi o caso da construção da Praça do Carmo e o exuberante Chafariz do Mestre Valentim, localizado na Praça XV.

Merece papel de destaque neste processo inicial de estetização urbana e modernização o vice-rei do Brasil, Dom Luís Vasconcelos, nomeado em 1778. Chegou ao Rio de Janeiro em março de 1779, tomando posse no dia cinco de abril do mesmo ano e permanecendo no cargo por onze anos.

Durante seu governo, foi responsável por importantes obras de melhoramento e embelezamento da cidade, como o aterramento do Campo da Lampadosa<sup>1</sup>, a reedificação da Casa da Alfândega, o início dos trabalhos de aterramento do Campo de São Domingos<sup>2</sup>, além das importantes obras para o desenvolvimento do abastecimento de água do Rio de Janeiro (BURY, 1991). No entanto, o feito de Dom Luís Vasconcelos que mais merece destaque é a construção do Passeio Público da cidade.

Na segunda metade do século XVIII, uma forte epidemia de gripe assolou a cidade, atingindo parcela significativa da população carioca. Esta epidemia ficou conhecida como zamparina<sup>3</sup> e a cada dia ia se expandindo de forma avassaladora pela cidade. Muitos atribuíam a expansão da epidemia como um dos malefícios provenientes da lagoa do Boqueirão da Ajuda (Figura 1), localizada nos arredores da Lapa. Este lugar era desestimado a povoação da cidade interrompia-se naquele ponto, onde apenas se viam três ou quatro humildes casinhas (MACEDO, 1991, p. 62). Esta lagoa e descrita por cronistas da época como algo parecido com um pântano pestilento.

É verdade que o Boqueirão da Ajuda oferecia uma vista magnífica, mas a lagoa que ali se encontrava era repugnante (...) Mostrava-se de feio aspecto, as vezes exalava um cheiro desagradável e, na opinião de muitos, passava por ser um foco de peste (MACEDO, 1991, p. 63).

A lagoa era utilizada para o despejo dos dejetos da população, pois na época não havia serviço de esgotos. Mesmo assim, muitos usavam as águas sujas e fétidas da lagoa para lavagem de roupas e até para banho, como é possível visualizar na conhecida tela de Leandro Joaquim, este considerado um dos maiores nomes da Escola de Pintura Colonial Fluminense e que era o pintor preferido de Dom Luís de Vasconcelos.

---

<sup>1</sup> Atual Praça Tiradentes

<sup>2</sup> Atual Praça da República

<sup>3</sup> Zamparina foi uma cantora italiana muito conhecida na época e que veio a falecer vítima da gripe



Figura 1: Lagoa do Boqueirão e Aqueduto da Carioca atribuído a Leandro Joaquim. Rio de Janeiro. Óleo s/ tela. 111cm x131cm  
Fonte: Museu Histórico Nacional, 1795

O então vice-rei, Dom Luís de Vasconcelos resolveu aterrar a lagoa do Boqueirão da Ajuda, pondo fim as especulações sobre ser esta um foco de pestes e com isso também desobstruir a ligação da cidade com a zona sul do Rio de Janeiro, já que a lagoa impedia a ligação da cidade com o caminho do Engenho D'El Rei, que levava a zona sul (MARIANO FILHO, 1943).

A lagoa foi aterrada com material oriundo do desmonte do morro das Mangueiras, que ligava o morro de Santa Teresa ao Largo da Lapa, onde atualmente está a Rua Visconde de Maranguape, na Lapa. O aterramento da lagoa do Boqueirão da Ajuda possibilitou a recuperação de uma área de aproximadamente 20 hectares.

Na área do aterro, no lugar da lagoa, o Vice-rei Dom Luís de Vasconcelos resolveu criar o primeiro jardim público das Américas. Para isso convocou o senhor Valentim da Fonseca e Silva, o Mestre Valentim, considerado o melhor escultor da cidade na época. Mestre Valentim teve papel

importante na infraestrutura e estetização urbana carioca naquele período, construindo fontes e chafarizes que abasteciam de água a população do Rio de Janeiro, assim como os viajantes que ancoravam no cais da cidade. Destacam-se entre suas obras a talha da Igreja da Ordem Terceira do Carmo; o chafariz da Pirâmide, na Praça XV; e o chafariz das Saracuras, localizado atualmente na Praça General Osório, em Ipanema. Mas, sem dúvida, a grande obra que marca a carreira de Mestre Valentim é o Passeio Público. Até as ruas de acesso foram projetadas por ele, inclusive o cais, construído para que as ondas do mar não invadissem o jardim. “Valentim queria, antes de tudo, que seu modesto jardim fosse útil à população. Sua intenção era criar um gênero de jardim condicionado às nossas necessidades” (MARIANO FILHO, 1943, p. 29).

Mestre Valentim projetou o Passeio Público em estilo francês (Figura 2), com ruas em linhas retas, formando desenhos geométricos de vários tamanhos. O jardim era protegido por um muro alto com janelas e grades de ferro. Na entrada havia dois pilares de pedra que firmavam um majestoso portão. No interior foram instalados assentos e mesas para os visitantes e no fundo do jardim quatro escadas de pedra o ligavam ao mirante, que possuía cerca de dez metros de largura, com piso em mármore policromado. Próximos ao seu parapeito foram construídos sofás em alvenaria, revestidos de azulejos de inspiração mourisca. O mirante era cercado por uma balaustrada de bronze e possuía iluminação especial, com lampiões a óleo de peixe. Além da beleza da própria construção, o mirante se debruçava sobre a Baía de Guanabara, proporcionando uma vista esplendorosa. “Deste belvedere se gozava a mais bela vista da barra” (SANTOS, 1943, p. 76).

O Passeio só foi aberto ao público em 1793. Até então, o jardim era frequentado exclusivamente pelas figuras mais importantes da cidade, a chamada boa sociedade. Tornou-se, então, ponto de encontro da sociedade do final do século XVIII. Ali as famílias se reuniam, formando rodas de modinhas, lundus<sup>4</sup>, cantigas e leitura de versos.

Assim comentou Machado de Assis sobre o Passeio Público daquela época:

Nos primeiros tempos do Passeio Público, o povo corria para ele, e o nome de Belas Noites, dado a Rua das Marrecas, vinha de serem as noites de luar as escolhidas para as passeatas. Sabeis disso; sabeis também que o povo levava a guitarra, a viola, a cantiga e provavelmente o namoro (MACHADO DE ASSIS, 1895 apud TRIGO, 2001, p. 123).

---

<sup>4</sup> Música e dança, em geral de caráter cômico, inspirada nos batuques africanos.

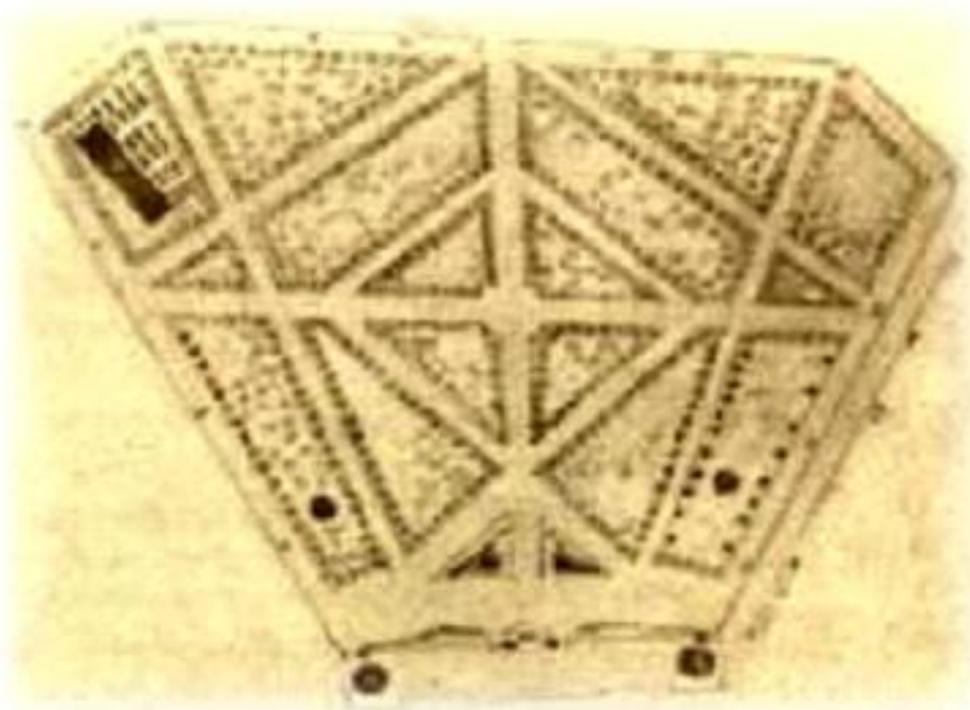


Figura 2: Planta original do Passeio Público, projetado por Mestre Valentim  
Fonte: Arquivo Pessoal<sup>5</sup>

No ano de 1786, há o registro de uma grande festa realizada no Passeio Público, em comemoração ao casamento de Dom Joao VI e D. Carlota Joaquina. O Passeio foi utilizado no início também como um campo de aclimação de espécies vegetais exóticas, função essa que mais tarde coube ao Jardim Botânico. Entre as espécies plantadas encontravam-se mangueiras, amendoeiras e palmeiras (MARIANO FILHO, 1943).

Na verdade, o Passeio Público foi a primeira área urbanizada do Rio de Janeiro, sendo construído para minimizar os problemas de saúde causados pela lagoa do Boqueirão da Ajuda. Possibilitou a ligação da cidade, até então espremida entre morros e a lagoa, com as áreas ao sul, tão importantes para o desenvolvimento da cidade e do turismo mais tarde. Foi também a primeira obra a imprimir ao Rio de Janeiro um pouco da modernidade europeia, pois, segundo vários relatos, Mestre Valentim teria se inspirado no Jardim Botânico de Lisboa para projetá-lo, vindo a se tornar um importante espaço de lazer e admiração para o povo carioca e por que não dizer, para outros povos

---

<sup>5</sup> Imagem obtida a partir de fotografia tirada de um totem interpretativo no Passeio Público.

também que visitaram e conheceram o Passeio Público do Rio de Janeiro naquele período, como mostram os relatos a seguir<sup>6</sup>:

Esse jardim apresenta variadas espécies de plantas e bastante bem conservado. Durante a bela estação, as pessoas que gostam de se divertir podem passear e as vezes apreciar ai algum concerto. Nessa ocasião, são organizadas excelentes ceias, acompanhadas de musica e fogos de artifício, que se alongam pela noite adentro (Sir George Leonard Stauton . 1792).

“Visitamos o jardim do vice-rei, um belo lugar coberto por laranjeiras, limoeiros e inúmeras outras arvores [...] Dos terraços desse jardim tem-se uma bela vista do porto” (Capitão James Wilson, 1795).

Este que foi o primeiro jardim público das Américas construído para tornar a cidade mais bonita, moderna e saudável, possibilitando a população, além de ar puro e luminosidade, apreciar as belas obras presentes no local, como o Chafariz dos Jacarés, a Fonte do Menino, as Pirâmides, o portão de entrada e o medalhão de Dona Maria I. O Passeio Público era uma das únicas opções de lazer dos cariocas e lugar de visita constante de viajantes que se encontravam na cidade Assim sendo, consideramos este o primeiro atrativo turístico intencional da cidade do Rio de Janeiro.

Portanto, na etapa evolutiva do Renascimento, praticamente não tivemos deslocamentos populacionais temporários que poderíamos caracterizar como turismo no Rio de Janeiro, apesar de termos nesta época formas no arranjo urbano carioca que consideramos hoje como atrativos turísticos, tais como o Passeio Público, o Chafariz do Mestre Valentim, o Aqueduto da Carioca, entre outros. No entanto, apenas a partir da etapa definida como Turismo e Revolução Industrial, que encontraremos na cidade e em seu entorno manifestações claras de turismo.

### **3. 2 Revolução Industrial no Rio de Janeiro**

Em nível mundial, esta etapa foi caracterizada por importantes processos que propiciaram uma nova estrutura, vinculada ao capitalismo industrial, repercutindo de maneira relevante nas viagens, que incorporaram as novas tecnologias disponíveis e repercutiram na nova matriz social da época. No entanto, diferentemente do que acontecia em determinadas localidades dos continentes Europeu e Norte Americano, cujo fluxo turístico crescia, esta etapa ocorreu no Rio de Janeiro tendo como

---

<sup>6</sup> Disponível em: <<http://www.passeiopublico.com/htm/descricoes.asp>> Acesso em: 30 dezembro 2012

principais formas de deslocamento temporário, próximas ao conceito de viagem turística, aquelas realizadas por estudiosos e artistas.

Segundo relato desses visitantes, grande parte se sentia motivado a viajar para o Rio de Janeiro pelas pinturas de artistas que estiveram na cidade e retrataram a sua beleza nos seus quadros. Outros viajantes foram motivados pelos relatos de outros visitantes que no Rio estiveram, como foi o caso de François-Auguste Biard, artista francês amante do Brasil. Ele relatou que durante um jantar com um general belga que estivera no Rio de Janeiro e que lhe contara sobre os aspectos maravilhosos da cidade, convenceu-o a conhecer o Rio de Janeiro. Resolvido então a viajar, Biard conta a reação dos seus amigos ao falar do Brasil: Meu caro amigo, diga-me, por favor, como lhe nasceu essa ideia de ir ao Brasil? Não sabes ser uma terra muito insalubre? A febre amarela ali é endêmica e dizem mais que as cobras das mais venenosas matam qualquer criatura em poucos minutos (BIARD, 1945, p.04).

Um outro amigo teria comentado: “Não se meta a ir para o Brasil [...] Quem vai ao Brasil?! Não se põem os pés nesse país senão para ser seu imperador. Você foi por acaso nomeado imperador do Brasil?” (BIARD, 1945, p.05).

Apesar das críticas dos amigos Biard viajou para o Rio de Janeiro em 1858, ficando encantado com as belezas da cidade:

Não é possível arrancar-me à admiração. Já me mostraram o rochedo conhecido de todos os navegantes, o Pão-de-Açúcar; depois o Corcovado de onde se descortina amplo panorama [...] Todo mundo que aqui chega vai ao Corcovado admirar a paisagem [...] Também se visita o Jardim Botânico, não tanto pelas riquezas de história natural que possui, mas para ver uma alameda de palmeiras de uma beleza realmente notável (BIARD, 1945, p. 28).

O agrônomo alemão Emil Arthur Oskar Constatt foi outro viajante que se encantou com o Rio de Janeiro ao visitá-lo em 1868. Constatt (1975) assim descreve a beleza da cidade vista da entrada da Baía de Guanabara, chamada até então de Baía do Rio de Janeiro:

É indiscutível que essa baía pertence ao número dos mais grandiosos cenários que se possa imaginar [...] Grande número de ilhas e ilhotas pontilham o maravilhoso lençol de água e eu não sabia para onde voltar os

olhos, tão variada e única era a paisagem que me circundava. A rocha que mais se destaca é certamente o Pão de Açúcar, que mostra sua forma grotesca logo à entrada da barra. (CONSTATT, 1975, p.205).

Já o conde francês Chavagnes L. de Suzannet que visitou o Rio de Janeiro em 1842 mostrou-se inicialmente decepcionado com a cidade, como mostra este relato:

A Baía do Rio de Janeiro fracamente iluminada pelos últimos reflexos de sol, não produziu em mim a impressão que contava experimentar. Esta baía é tão vasta que não pode ser abrangida por um olhar. Fica-se indeciso diante de quadros tão diversos, que se procura em vão agrupar em torno de um ponto central. Mesmo da entrada da baía donde o panorama tem mais unidade, não oferece o espetáculo imponente de Nápoles ou Constantinopla. A cidade do Rio, perdida no espaço, forma uma linha ao longo da praia. As igrejas da Glória e de Santa Teresa são os únicos edifícios que se pode distinguir do nosso ancoradouro. Quanto às montanhas que contornam a baía, com exceção do Pão de Açúcar, cone árido, mais bizarro do que majestoso, e do Corcovado, que paira acima das nossas cabeças, procurava em vão diferenças de formatos que me permitissem distingui-los. O seu aspecto é como as caras dos negros, que não têm fisionomias distintas e que só o hábito impede de confundi-las (SUZZANET, 1954, p.21-22).

Após alguns passeios pelo Rio de Janeiro, o Conde de Suzanett muda sua impressão em relação à cidade.

Depois de algumas excursões em volta da baía, por entre inúmeros vilarejos que cercam o Rio de Janeiro, compreende-se e compartilha-se da admiração que inspira a vista da baía. O contraste entre a vegetação tropical, rica e variada, e a natureza selvagem, quer quando se percorre um vale fértil, quer quando se sobe uma colina coberta de florestas virgens, seduz e encanta. O mar, cujas águas tranquilas se estendem até o sopé das montanhas, é semeado de lindas ilhas. Veleiros, vapores e canoas sulcam-no em todos os sentidos. O Pão de Açúcar, espécie de pirâmide natural, eleva-se acima de pitorescas colinas que se reúnem ao Corcovado, cujo cume limita a vista. Cada novo passeio faz descobrir paisagens encantadoras, e o entusiasmo iguala o prazer que se sente. (SUZZANET, 1954, p.22).

Esses e outros viajantes, de acordo com seus relatos, não encontraram evidentemente no Rio de Janeiro equipamentos de apoio para alojamento, alimentação e transporte adequados, como já era possível encontrar na Europa.

A própria chegada da família real demonstra a falta de hospedagens na época. Segundo diversos historiadores, a cidade não tinha uma rede de hospedagem adequada, tendo a família real lançado mão do “direito de albergaria”. Este é proveniente do período do Império Romano, onde havia obrigação legal dos habitantes das províncias de hospedarem não só o imperador e sua comitiva, mas também os funcionários e soldados do império em suas viagens. Os proprietários de imóveis no Rio de Janeiro tiveram de se curvar a essa tradição e “hospedar” em suas casas o séquito que desembarcou junto com a realeza lusitana, na cidade.

Muitos viajantes estrangeiros utilizavam casas na cidade e fazendas nos arredores para se hospedar temporariamente. Geralmente eram bem recebidos, como foi o caso de Ribeyrolles, publicista e político francês que esteve no Rio de Janeiro em 1858. Assim ele descreve em seu relato:

Coisa estranha: em Londres, em meio a três milhões de homens, Chateaubriand proscrito teve fome. Neste país deserto, imenso, num canto desses bosques, humilde viajor, podeis entrar. A fazenda se abrirá para pão e para o teto. Onde estão os verdadeiros civilizados? (PIRES, 1991 p. 132).

Para melhor ser recebido na cidade do Rio de Janeiro era fundamental ao viajante possuir cartas de apresentação, recomendação ou portarias de autoridades. Já nas hospedarias, aquelas que hospedavam mediante pagamento, as condições eram bem diferentes. Os seus proprietários não eram, em geral, pessoas finas e educadas. Chegavam a ser grosseiros, sem falar que não havia normalmente qualidade na hospedagem, que apresentava padrão de serviço muito abaixo das mais simples encontradas na Europa, mas seu custo era considerado muito elevado.

Os viajantes estrangeiros foram quase unânimes ao relatarem as más condições das hospedagens, como afirma Darwin:

É raro que nelas se encontre soalho, e nunca há vidraças ou caixilhos; o teto ordinariamente está em bom estado. A fachada, deixada aberta, forma como

uma varanda onde colocam bancos e mesas. Os quartos de dormir comunicam todos uns com os outros e o viajante dorme como pode, num girau de madeira, coberto de um colchão muito delgado. [...] E quando, absolutamente esgotados pela fome e pelo cansaço, nos atrevíamos a dizer timidamente que nos sentiríamos muito felizes se o repasto estivesse pronto, o vendeiro nos respondia com arrogância: -,o jantar estará pronto quando ficar pronto“. Se ousássemos queixar-nos, ou mesmo insistir, nos teriam dito que éramos uns impertinentes e que era melhor continuarmos a viagem; a casa e pessoa são na maioria das vezes horrivelmente sujas e não há facas, colheres ou garfos, e estou convencido que seria difícil encontrar na Inglaterra uma casa, por mais pobre, tão desprovida das coisas mais necessárias à vida. (PIRES, 1991, p. 182).

Biard também reclamou das hospedagens no Rio de Janeiro:

Tornava-se preciso me aboletar num hotel e já sabia que isso me custaria, pelo menos 20 francos diários. Resignara-me ao preço. Ao entrar no hotel encontrei, graças aos cuidados do senhor Aumont, a refeição pronta; quanto ao quarto, só havia um para nós dois. E assim mesmo sem janelas; a luz entrava por uma espécie de óculo, o que se resumia num calabouço para quem quer repouso após um mês de desconforto a bordo. Armários, nem sombra! Tínhamos de guardar nossa roupa à moda matuta; numa trouxa. O que fazia mais falta era o ar. Viver no Brasil sem ar é suportar o suplício dos cárceres de Veneza; é mais duro do que as calmarias do equador. Muitas vezes à meia-noite, tive de sair da cama e de me deitar numa poltrona de vime. Por seu lado, o Sr. Aumont lutava com inimigos invisíveis. Tivéramos já de conhecer os mosquitos, cujas picadas são terríveis, mas desta vez o adversário era outro. Os novos assaltantes deviam ser numerosos. Ao acendermos as velas, descobrimos um mundo de bichinhos escuros, de compridas pernas, rápidos como estrelas cadentes e que desapareciam às nossas vistas com rapidez inacreditável. Buscas minuciosas dadas para encontra-los eram infrutíferas, porém, mal se apagavam as luzes, a “dança” recomeçava. Contudo, devíamos saber ao certo do que se tratava. Reacesa a vela, de repente precipitei-me para a cama e esmaguei sem pena um dos

pequenos animais. Que horror! Era um percevejo<sup>7</sup> dos maiores, dão-lhes o nome de baratas, no Brasil, um percevejo muito mais feio do que os já vistos na minha mocidade (BIARD, 1945, p.29-30).

Constatt também confirma as reclamações em relação aos problemas enfrentados por Biard:

Escolhi para hospedar-me durante minha estada no Rio de Janeiro o Exchange Hotel, que meu companheiro, o cônsul M. de Buenos Aires, me recomendou [...]; aquele hotel oferecia pelo menos uma grande vantagem sobre as demais hospedarias do Rio, por parecer nele pequena a quantidade dos tão temidos percevejos baratas (...) (CONSTATT, 1975, p.206).

Com o crescimento da entrada de estrangeiros, os meios de hospedagem, como as casas de pasto, hospedarias e estalagens passaram a usar a língua da elite da época, o francês, para chamar a atenção dos viajantes. Os anúncios passaram então a divulgar os vários meios de hospedagem com a denominação Hôtel. Belchior e Poyares (1987) afirmam que o primeiro meio de hospedagem a adotar o a denominação hotel o fez entre os anos de 1816 e 1817.

No dia 21 de dezembro de 1816, o jornal A Gazeta fez a propaganda da “Hospedaria do reino do Brasil”. No ano seguinte, no dia 05 de abril de 1817, o mesmo estabelecimento é anunciado como “Hôtel Royaume du Brésil”, o primeiro a adotar o termo hotel, não apenas no Rio de Janeiro, mas em todo o Brasil. (BELCHIOR & POYARES, 1987, p. 51-52).

A entrada de estrangeiros no Rio de Janeiro apresentou contínuo crescimento no início do século XIX, apresentando também o crescimento no deslocamento de pessoas entre as províncias, sendo o Rio de Janeiro o principal destino. As pessoas com recurso e tempo suficientes para viajar, o faziam para a capital do novo império, fazendo crescer a população flutuante da cidade. Entre os séculos XVIII e XIX, período referente à etapa evolutiva da Revolução Industrial, as cidades, principalmente as europeias, que iam se tornando modernas, passavam a atrair um número cada vez maior de visitantes, pois se encontravam efetivamente na etapa evolutiva da Revolução Industrial, como era o caso de Paris, capital francesa e considerada a Cidade Luz.

---

<sup>7</sup> Consideravam as baratas um tipo de percevejo.

A chegada da Família Real e a transformação da cidade em Corte propiciaram profundas mudanças econômicas e sociais para o Rio de Janeiro, No entanto, as mudanças não foram as mesmas vividas pelas principais metrópoles europeias no período citado e que propiciaram torna-las modernas e atrativas aos visitantes.

O Rio de Janeiro era considerado insalubre e arriscado pelas constantes pestilências que assolavam a cidade. Doenças como a Tuberculose, Malária e a Febre Amarela matavam milhares de pessoas todos os anos na urbe carioca (vide TABELA 1) gerando temor aos que tinham que viajar para a cidade. Nas principais cidades europeias, tais doenças encontravam-se controladas, não propiciando riscos consideráveis aos seus moradores e visitantes.

**Tabela 1 - Mortes por doenças transmissíveis**

<b>Doenças</b>	<b>1881/1890</b>	<b>1891/1900</b>	<b>1901/1905</b>	<b>1906/1910</b>
Tuberculose	11.239	13.073	14.008	14.607
Malária	9.157	7.407	3.649	1.106
Febre Amarela	15.261	5.241	2.204	85
Varíola	6.329	2.508	6.621	6.829
Tifo	531	548	528	260
Beribéri	919	1.152	489	179
<b>Total</b>	<b>43.436</b>	<b>29.929</b>	<b>20.499</b>	<b>23.066</b>

Fonte: Machado, 2008 apud Damazio, 1996.

Os objetos modernos presentes na forma urbana das principais cidades europeias, tais como os bulevares, avenidas, parques, praças, prédios e monumentos eram os principais fatores motivadores para as viagens, além dos objetos de função turístico-cultural, como os museus e a oportunidade de vivenciar temporariamente o cotidiano das cidades ditas civilizadas e modernas, como Londres e Paris. O Rio de Janeiro não possuía grandes avenidas, imponentes edificações ou monumentos, muito menos objetos de relevância cultural, como museus. A exuberante natureza do Rio de Janeiro não despertava elevado interesse turístico, sendo considerada muito mais um obstáculo não superado do que propriamente um fator motivador para o turismo.

O Rio de Janeiro não tinha elevada capacidade de atração. A cidade era insalubre e não podia ser considerada moderna, recebendo poucos visitantes temporários de origem estrangeira, cujo fator

motivador da viagem encontrava-se desvinculado do seu cotidiano profissional, portanto, não vivenciando plenamente as características da etapa em questão.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Consideramos as categorias analíticas do espaço como importante base para a melhor análise e compreensão da evolução do turismo, pois, quando são considerados em conjunto e relacionados entre si, toam como base teórica e metodológica a partir do qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade (SANTOS, 1992). Ao considerarmos o turismo como um fenômeno espacial de grande relevância, devemos destacar estas categorias como fundamentais para a sua compreensão, incluindo suas implicações espaço-temporais.

Ao analisarmos o Rio de Janeiro, comprovamos que as características das etapas evolutivas do Renascimento (século XIV a meados do século XVIII) e da Revolução Industrial (segunda metade do século XVIII ao final do século XIX) não estavam presentes nos respectivos períodos na referida cidade, situação esta provocada pela elevada insalubridade e a baixa atratividade da forma urbana carioca, propiciando fluxo de visitantes pouco relevante.

A análise da evolução do turismo, desenvolvida ao longo desta pesquisa, nos leva a crer que nenhum dos modelos das etapas evolutivas do turismo aqui investigados, propicia o conhecimento mais amplo da evolução do fenômeno turístico. Isto acontece porque os estudos estão baseados na questão cronológica, a partir de fatos que não necessariamente configuram um “divisor de águas” histórico, mas por acontecimentos que, com frequência, não transformam profundamente os seus objetos e sistemas de ações. Além disso, as etapas aqui destacadas configuram fases excludentes entre si, de modo que ao iniciar uma etapa, supõe-se que a anterior terminou de uma maneira definitiva em todos os lugares, mas concluímos nesta investigação que isso não acontece.

#### 5. REFERÊNCIAS

ACERENZA, Miguel. *Administración del Turismo*. México: Trillas, 1995.

BELCHIOR, Elísio de Oliveira & POYARES, Ramon. *Pioneiros da Hotelaria no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Senac, 1987.

BIARD, François-Auguste. *Dois anos no Brasil*, tradução de Mario Sette. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1945.

BURY, JOHN. *Arquitetura e arte no Brasil colonial*. São Paulo: Nobel, 1991.

CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CONSTATT, Emil Arthur Oskar. *Brasil – Terra e gente* (1871), tradução de Eduardo de Lima Castro, Rio de Janeiro: Conquista, 1975.

COSTA, Vanderlei Messias da & MORAES, Antonio Carlos Robert. *A Valorização do Espaço*. São Paulo: Hucitec, 1994.

CUNHA, Licínio. *Economia e Política do Turismo*. Lisboa: McGraw-Hill, 1997.

GEE, Chuck Y& FAYOS-SOLÁ, Eduardo (org.) *Turismo Internacional, uma perspectiva global*. Porto Alegre: Bookman, 2003.

LICKORISH, L.J.; JENKINS, C.L. *An Introduction to Tourism*. New York, Van Nostrand, 2000.

MACEDO, Joaquim Manuel de. *Um passeio pela cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Livraria Garnier, 1991.

MACHADO DE ASSIS. Crônica, 1895. In: TRIGO, Luciano. *O viajante imóvel*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

MARIANO FILHO, José. *O Passeio Público do Rio de Janeiro*. RJ: Mendes Júnior, 1943.

MOLINA, Sergio. *Pós-Turismo*. São Paulo: Aleph, 2003.

PIRES, Mario Jorge. *Hóspedes, hospedeiros e Viajantes no século XIX: Raízes do Turismo no Brasil*. Tese de Doutorado. São Paulo: ECA/USP, 1991.

RODRIGUES, Adyr. *Turismo e Espaço, rumo a um conhecimento transdisciplinar*. São Paulo: Hucitec, 1997.

SALGUEIRO, Valéria. Grand Tour: uma contribuição à história do viajar por prazer e por amor à cultura. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 22, nº 44, 2002, pp. 289-310.

SANTOS, Luiz Gonçalves (Padre Perereca). *Memórias para servir à história do Reino do Brasil*. Rio de Janeiro: Zeelio Valverde, 1943.

SANTOS, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. São Paulo: Hucitec, 1988.

\_\_\_\_\_. *Espaço e Método*. São Paulo: Nobel, 1985.

\_\_\_\_\_. *Natureza do Espaço*. São Paulo: Hucitec, 1996.

\_\_\_\_\_. *Pensando o Espaço do Homem*. São Paulo: Hucitec, 1982.

\_\_\_\_\_. *Técnica Espaço Tempo – globalização e meio técnico-científico* informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

SUZZANNET, Chavagnes. *O Brasil em 1845 (Semelhanças e diferenças após um século)*, tradução de Márcia de Moura Castro. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1954.

TOMÉ, Marcello. *A Evolução Contraditório do Turismo*. Tese de Doutorado. Niterói-RJ: PPGE/UFF, 2006.

TOMÉ, Marcello. *A Modernidade no Rio de Janeiro: a construção de um cenário para o turismo*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas/PCRJ, 2008.