

Categorias analíticas do espaço como um caminho para a compreensão do espaço turístico: um estudo sobre a cidade do Rio de Janeiro na modernidade

Marcello TOMÉ¹

Resumo: A cidade do Rio de Janeiro caracteriza-se como uma das mais importantes destinações turísticas brasileira e sul-americana na atualidade. No entanto, até o início do século XIX, os deslocamentos temporários destinados ao Rio de Janeiro e que poderiam ser considerados como turísticos, eram quase inexistentes. As dificuldades de deslocamento ao Rio de Janeiro, somadas a insalubridade e falta de infraestrutura eram fatores restritivos para o desenvolvimento do turismo. Surge aí a principal indagação desta pesquisa: Como uma cidade que apresentava baixo fluxo turístico receptivo até o final do século XIX, tornou-se uma importante destinação turística, já nas primeiras décadas do século XX? Buscando responder tal questionamento definimos como objetivo desta pesquisa analisar a evolução do turismo no Rio de Janeiro a partir das intervenções urbanas realizadas na cidade no referido período. Por tratar-se de um objeto pretérito, foi realizada pesquisa de natureza exploratória, envolvendo levantamento bibliográfico, visando proporcionar uma visão aproximativa deste tema que apresenta pouco estudo anterior a seu respeito. As categorias analíticas do espaço foram escolhidas como aporte teórico para balizar esta investigação. As conclusões preliminares da referida pesquisa, destacam a relevância das intervenções urbanas para o advento do turismo na cidade do Rio de Janeiro no período destacado como Modernidade.

Palavras-chave: Turismo. Espaço Urbano. Rio de Janeiro. Modernidade.

Introdução

A cidade do Rio de Janeiro no período definido como modernidade não era considerada turisticamente atrativa, já que sua estrutura urbana era limitada e os elementos considerados atrativos para um deslocamento temporário eram praticamente inexistentes em sua urbe no referido período. Além disso, a cidade era constantemente assolada por epidemias, o que afastava os visitantes que temiam adoecer em terras cariocas.

Os elementos naturais, altamente atrativos na atualidade, tais como as praias e florestas, não apresentavam elevada atratividade turística até o início do século XX. Os principais destinos turísticos eram as grandes cidades, como Paris, cuja reforma urbana planejada e executada por Haussman propiciou a mesma ser considerada o grande ícone urbano da modernidade, principalmente pelos seus parques, bulevares, praças, edificações e monumentos, tendo sido o grande exemplo de cidade moderna e tendo seu modelo seguido por muitas cidades no mundo.

A fim de melhor compreendermos a transformação do espaço urbano carioca, que teria propiciado a referida cidade tornar-se um importante destino turístico brasileiro na modernidade, definimos como objetivo desta investigação analisar a evolução do Turismo no Rio de Janeiro a partir das intervenções urbanas realizadas na cidade no período da Modernidade. Para isso, foi necessário determinarmos o norteador teórico-metodológico

¹ Doutor em Geografia. Professor Associado I da Universidade Federal Fluminense. marcello@turismo.uff.br.

desta investigação, baseado nas categorias analíticas do espaço, visando construir os caminhos que possibilitariam entender a evolução do turismo no Rio de Janeiro e sua relação com a transformação do seu espaço urbano.

Metodologia

A partir da complexidade do fenômeno turístico, faz-se necessário a adoção de métodos científicos que possibilitem compreender a evolução do turismo na urbe carioca. Para isso, definimos o norteador teórico-metodológico desta investigação a partir das propostas de Santos, utilizando, principalmente, o macro conceito das categorias analíticas do espaço (Santos, 1985), propiciando perceber os elementos do espaço, em uma dinâmica constante de ações e interações recíprocas, em movimentos sincrônicos e diacrônicos, a partir da produção de formas distintas e historicamente determinadas.

A forma, para pensarmos o espaço do turismo, nos fornece um importante ponto de partida, mas é insuficiente para esgotar qualquer debate ou investigação. Assim, não podemos pensar um espaço turístico e sua paisagem de maneira estática e isolada. Faz-se necessário entender a sociedade que forjou a forma e o conteúdo daquele espaço apropriado pelo turismo e, portanto, caracterizado como território turístico.

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

As categorias de análise espacial possibilitam a compreensão do espaço social, a partir da forma, da função, da estrutura e do processo. São essas categorias que permitem 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 podem 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. 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.

A cidade vem a ser o *locus* privilegiado da ocorrência de uma série de processos sociais que propiciaram, segundo os processos ocorridos, o surgimento de deslocamentos populacionais temporários de diferentes características e em períodos históricos diferentes, que caracterizaremos a seguir como turismo, a partir da análise das categorias analíticas do espaço, visando compreender a evolução do turismo na cidade do Rio de Janeiro e sua relação com a transformação do espaço urbano carioca.

Tratando-se de uma pesquisa qualitativa de caráter exploratório, como já destacamos, foi necessário analisar o significado das viagens no decorrer do tempo, a partir dos meios materiais disponíveis (jornais, livros, acervo iconográfico, artigos etc.) obtidos principalmente na Biblioteca Nacional e no Arquivo Geral da cidade do Rio de Janeiro. Foi preciso compreender o turismo como um fenômeno da Modernidade, passando, impreterivelmente pela compreensão da própria Modernidade, conforme veremos a seguir.

Modernidade

Apesar de a Revolução Industrial ser um importante marco, definir o período da Modernidade é tarefa delicada, pois é difícil indicar um momento que seja considerado o início da modernidade, que marque “um novo regime, uma ruptura, uma revolução do tempo” (Latour, 1994, p. 15).

Trata-se de uma mudança sutil e gradual que toma diferentes formas e que possui uma dinâmica espaço-temporal muito complexa para ser objeto de uma precisa localização, ainda que uma época moderna seja facilmente identificada (Gomes, 1996, p. 28).

O importante, como destaca Harvey (1992) é pensarmos a Modernidade como um período de transformação da vida e do pensamento “envolvendo não apenas uma implacável ruptura com todas e quaisquer condições históricas precedentes, como caracterizada por um interminável processo de rupturas e fragmentações internas inerentes” (Harvey, 1992, p. 22).

O termo Modernidade teria sido propagado inicialmente por Charles Baudelaire (1821-1867) no artigo *Le peintre de la vie moderne*, publicado em 1863. O uso desse termo teve sucesso inicial restrito aos ambientes literários e artísticos da segunda metade do século XIX.

Já o projeto da Modernidade, segundo Harvey (1996), teria sido iniciado no século XVIII. Esse projeto estava atrelado aos pensadores do iluminismo que queriam usar o conhecimento acumulado pelas pessoas que trabalhavam de forma livre e criativa, buscando alcançar a emancipação do homem e o enriquecimento da vida diária.

A ideia de Modernidade veio a surgir coincidindo, aproximadamente, com a manifestação do capitalismo enquanto modo de produção dominante em alguns países da Europa, estando relacionada ao desenvolvimento científico e tecnológico aplicado na produção (Santos, 1996).

A modernidade tem em sua essência a ideia de rompimento com o habitual, buscando um mundo novo, sob o triunfo da racionalidade. O mercado passa a ter nova configuração, não sendo apenas o lugar onde circulam mercadorias e produtos, mas também ideias, conhecimento, ciência e tecnologia.

De acordo com as transformações na economia e por consequência, na sociedade que se intensificam com a modernidade, as cidades vão se transformando também. Os novos valores da modernidade se desenvolveram principalmente no ambiente urbano das cidades capitalistas, sendo, a bem da verdade, a cidade a maior mercadoria que o capitalismo já criou. Este espaço foi privilegiado pelos discursos clássicos da modernidade, que iam moldando um novo “arranjo espacial” para fazer frente às novas exigências do capitalismo. O planejamento urbano, assim como outros movimentos modernos “intuíram com perspicácia a instrumentalidade do espaço e os efeitos da geografia cambiante do capitalismo” (Soja, 1993, p. 45-46).

Segundo Santos, o espaço é forma e vida, é uma construção horizontal, uma situação única. O espaço é um sistema de valores, que se transforma permanentemente:

O espaço, uno e múltiplo, por suas diversas parcelas, e através do seu uso, é um conjunto de mercadorias, cujo valor individual é função do valor que a sociedade, em um dado momento, atribui a cada pedaço de matéria, isto é, cada fração da paisagem (1996, p. 83).

Para ser plenamente consumida, a cidade deveria estar enquadrada no projeto da modernidade. Tornar uma cidade moderna implicava, muitas vezes, em alterar sua estrutura, pois aconteciam conflitos entre a cultura presente nos antigos centros urbanos e o progresso que aflorava, já que a modernidade, a princípio, inviabilizava essa convivência harmônica, sendo necessário acabar com os antigos centros urbanos impregnados pelos símbolos dos valores das antigas sociedades.

Bradbury e McFarlane afirmam que “Sob a superfície da vida moderna, dominada pelo conhecimento e pela ciência, é possível discernir energias vitais selvagens, primitivas e completamente impiedosas” (1976, p. 446). Esta seria a ideia da destruição criativa, muito importante para a melhor compreensão da modernidade, justamente porque foi originada a partir das questões práticas enfrentadas pela implementação do projeto modernista, que gerou um mundo novo pautado por outras lógicas, sendo necessário para isso destruir grande parte do que viera antes.

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

As grandes transformações ocorridas na modernidade teriam agido sobre os fixos, modificando as formas espaciais, propiciando a geração de diferentes fluxos. O grande exemplo dessas transformações seria a Paris reformulada por Haussmann nos anos de 1860.

Este renomado urbanista teria sido uma das importantes figuras da modernidade, tendo ele aplicado o princípio da “destruição criativa” na Paris do Segundo Império.

A capital francesa passou a ser a maior referência de cidade e do progresso, de cidade e da modernidade, sendo seu plano urbano copiado por muitas cidades do mundo. Félix Ferreira, jornalista e importante crítico de arte do Rio de Janeiro, comentou em 1885 que Paris deveria servir de exemplo e modelo para cada cidade do mundo, por mais distante que fosse referindo-se a ela de forma apologética: “Mãe adorável, Paris é a nova Roma, a renascida Atenas, onde os artistas e os poetas vão inspirar-se nos seus belos modelos e aprender com seus mestres” (Fuendez, 1885).

O surgimento destes novos fixos, propiciaram novos fluxos e entre estes o fluxo turístico. As cidades modernas passaram a se constituir como atrativo turístico, não apenas pela sua beleza natural, mas principalmente pela sua arquitetura, patrimônio cultural, centro de negócios e de compras. Mas situações inversas também existiram. Algumas cidades apresentaram grande concentração urbana e industrial para a época, o que veio gerar grande desgaste físico e mental nas pessoas, fazendo com que muitas pessoas desejassem usufruir momentos de lazer, preferencialmente longe dali. Este desgaste fez com que movimentos sociais da classe trabalhadora buscassem e conquistassem o aumento do tempo livre diário, semanal e anual. Esse tempo vai sendo expropriado pela sociedade de massa, que cria novas necessidades de consumo, fato típico da modernidade. A viagem passou a ser incorporada entre as novas necessidades do homem na modernidade (Rodrigues, 1997a). O turismo moderno surge como corolário destes movimentos.

Turismo e modernidade

A modernidade trouxe na sua essência a ideia de rompimento com o mundo tradicional que prevalecia até então. É o início de intensas transformações geradas a partir da metade do século XIX, com a intensificação do capitalismo industrial, principalmente na Europa, resultado da modernização tecnológica.

A produção de motores a vapor possibilitou sua utilização nas indústrias, fato determinante na Revolução Industrial, mas também nos meios de transporte, equipando locomotivas e navios, facilitando o transporte, inclusive o de passageiros, conseqüentemente, os deslocamentos turísticos.

A engenharia e a arquitetura passaram a desenvolver novas técnicas e recursos, possibilitando uma verdadeira revolução na área da construção civil e, por conseguinte, no setor hoteleiro, propiciando estímulo maior às viagens.

A cidade passou a atrair quantidade cada vez maior de força de trabalho que, juntamente com as inovações inseridas no meio urbano, fizeram com que crescesse o consumo na cidade, beneficiando a burguesia moderna que possuía os meios de produção. Por outro lado, cresceu também a busca pela prestação de serviços de certos profissionais, como, funcionários públicos, médicos, advogados, engenheiros que juntamente com a burguesia apresentavam condições de ter acesso às viagens, pois além de recursos para isso, também possuíam tempo livre para fazê-lo.

A classe trabalhadora menos privilegiada ao longo da modernidade também reivindicou mais tempo livre e de certa forma o conquistou, não como desejava Paul Lafargue (1980) no seu panfleto “O Direito à Preguiça”, lançado em 1883, em que condenava o excesso de trabalho e a ideologia burguesa que embrutecia o proletariado, difundindo o dogma do trabalho, típico da modernidade. Para Lafargue, três horas de trabalho seriam suficientes para manutenção, só festejando pelo resto do dia e da noite (Rodrigues, 1997b). No entanto, mesmo com o aumento do tempo livre, a maior parte dos trabalhadores assalariados não dispunha de recursos, ficando as viagens por lazer restritas às classes dominantes (Barreto, 1995).

As melhorias nas condições das cidades também foram importantes para o desenvolvimento das viagens. O aumento da segurança, através do estabelecimento do policiamento regular em várias localidades; a implantação de tratamento de água e rede de esgoto aumentando a salubridade e diminuindo o risco de adquirir doenças que amedrontavam não apenas os viajantes, mas os residentes também; o aumento da alfabetização, possibilitando ao povo ler mais, ocorrendo também rápido desenvolvimento das tecnologias de comunicação, divulgando informação através de livros, mapas, guias, jornais e revistas, tornaram a leitura importante estímulo ao desejo de viajar. Estes e outros fatores marcantes da modernidade foram responsáveis pelo surgimento de um importante fenômeno socioespacial: o turismo.

O turismo na modernidade corresponde, portanto, à modalidade de turismo praticada a partir da metade do século XIX, originada com a intensificação do capitalismo industrial, particularmente na América do Norte e Europa, desenvolvendo-se até a metade do século XX. Antes, somente um grupo minoritário da população tinha acesso às viagens consideradas turísticas, pois eram poucos os que desfrutavam de recursos econômicos e tempo disponíveis para isso. As viagens turísticas passaram a ser um imperativo social, devido à difusão de informações dos atrativos turísticos da época; da possibilidade de utilizar meios de transportes mais modernos, como trens e navios; a aparição dos agentes de viagens que passaram a organizar as viagens; o surgimento de órgãos públicos e privados para promover o turismo; o acesso ao crédito, e o incremento dos serviços utilizados pela população e pelo turismo (De la Torre, 1992).

O desenvolvimento do turismo na modernidade, como já visto, está intensamente relacionado às grandes transformações socioeconômicas, tecnológicas e culturais, iniciadas no final do século XVIII, dentre as quais merecem destaque a revolução no transporte, a complexidade social em todas as suas variáveis, ocorrida com o fortalecimento das cidades e o prestígio da economia urbana que se encontrava em expansão (Pires, 1991). O modo de produção passou a determinar quem viajava, e o desenvolvimento tecnológico, como fazê-lo (Barreto, 1995).

O Bota-a baixo e a Regeneração

Inúmeras formas de viajar foram realizadas antes da segunda metade do século XIX, mas estas viagens realizadas anteriormente, ainda que fossem motivadas por prazer,

curiosidade ou descanso, eram viagens individuais, no máximo realizadas em pequenos e seletos grupos, além de pouco frequentes. Não se tratava de um fenômeno socialmente abrangente e os efeitos econômicos do turismo ainda não tinham sido plenamente percebidos nas grandes cidades europeias, muito menos no Rio de Janeiro. A partir da segunda metade do século XIX, diversas cidades tornaram-se turísticas, não sendo este o caso do Rio de Janeiro. O seu arranjo urbano não apresentava objetos cujo aspecto visível exterior propiciasse o desejo de fruição turística significativa, tais como belos monumentos, imponentes palácios, belas praças e parques, grandes e largas avenidas e bulevares repletos de cafés e lojas. Havia também poucos objetos urbanos cuja função fosse evidentemente turística, tais como bons terminais de passageiro, hotéis, restaurantes, museus etc.

Somente no início do século XX, mais precisamente a partir dos governos do Presidente Rodrigues Alves e do Prefeito Pereira Passos (1902 – 1906) a realidade atrasada da cidade começou a mudar e o projeto da modernidade, não apenas para o Rio de Janeiro, mas para o Brasil, começou então a se tornar realidade.

O Sr. Rodrigues Alves, ao tornar-se Presidente da República, deixou bem claro que sabia da necessidade e tinha o desejo de reformar a capital do Brasil, tirando-lhe o ar de cidade colonial e tornando-a uma cidade moderna, fazendo dela um belo cartão-postal.

O plano era tornar o Rio de Janeiro mais bonito, moderno e saudável. Fazendo com que todo brasileiro ou estrangeiro que visse uma imagem da cidade notasse o seu progresso e desejasse conhecer, possibilitando o turismo, e quem sabe, investimentos no Rio de Janeiro e no restante do país.

A grande reforma no Rio de Janeiro era iminente, e liderada pelo Prefeito Pereira Passos, foram concretizadas uma série de obras que possibilitaram transformar o Rio de Janeiro em uma cidade moderna. Para isso realizaram diversas intervenções destrutivas, denominadas na época de “Bota-a baixo”: a demolição de grande parte da área central da cidade que ainda lembrava o atraso de seu período colonial. Foram demolidos prédios seculares, alargadas ruas estreitas, abertas grandes avenidas, construídos belos jardins e prédios imponentes, sendo estas ações, caracterizadas pela construção de objetos belos, modernos e atrativos denominadas de “Regeneração”.

Neste contexto, a cidade do Rio de Janeiro teve a instalação de novos fixos, de caráter social (SANTOS, 1998), ou seja, construções elaboradas pelo ser humano, com a capacidade de estabelecer fluxos. No caso dos objetos inseridos no espaço urbano que acarretavam fluxos receptivos, estes objetos passaram a ser considerados plenos de centralidade (MELLO, 1995). Os objetos fixos que estabeleceram fluxos de pessoas oriundos de área de abrangência que extrapolava os limites da cidade do Rio de Janeiro, apresentavam, portanto, fluxos turísticos.

Mello (1995:23) afirma que a centralidade pode se expressar em diferentes escalas, desde um teatro, biblioteca, praça etc. Estes são considerados lugares centrais porque atraem usuários e irradiam ideias e significados. O autor ainda expressa em seu artigo que existem outros tipos de centralidades não tradicionais e que eclodem cotidianamente, e prosseguindo, afirma: Os lugares centrais não estão restritos àqueles definidos pela Escola

de Ecologia Humana de Chicago ou pela Teoria dos Lugares Centrais, amplamente utilizados pela geografia (MELLO, 1995:23-24).

Para os geógrafos um lugar central é conceituado como ponto de concentração e irradiação de fluxos financeiros, administrativos, comerciais, sociais etc (RIBEIRO, 2006). Para estes geógrafos, a centralidade é a medida de importância do lugar enquanto lugar central, expressa pela magnitude dos bens e serviços oferecidos e pela área de abrangência ou de atuação desse lugar (MELLO, 1995). Mas, como aponta o referido autor, há uma pluralidade de perspectivas sobre a questão da centralidade que pode ser analisada por diferentes correntes, escalas e dimensões. Em seu estudo calcado na vertente humanística, o autor em tela apresenta um amplo leque de centralidades vivenciada pelos indivíduos e grupos sociais, tendo como recorte espacial a cidade do Rio de Janeiro, e no qual evidencia diferentes centralidades que se superpõem, entre estas a turística.

Um dos grandes problemas apontados por diversos estudos, referentes as principais mazelas da Cidade do Rio de Janeiro, era a saúde pública. Para tornar a cidade mais saudável o Prefeito realizou uma série de obras para melhorar o saneamento e o abastecimento de água, abriu e alargou ruas para possibilitar a maior ventilação e insolação durante o dia, entre várias outras ações. No entanto, teria sido a nomeação do jovem sanitarista paulista Oswaldo Cruz para o cargo de Diretor-Geral de saúde pública pelo Presidente Rodrigues Alves que teria iniciado a virada na situação da saúde precária na cidade, que era foco, entre outras doenças, de peste bubônica, febre amarela e varíola. Oswaldo Cruz até aquele momento era desconhecido, tendo ele, entretanto, se formado na Faculdade Nacional de Medicina do Rio de Janeiro, estagiado no Instituto Pasteur de Paris, na França e participado da criação do Instituto Manguinhos, que mais tarde se chamaria Instituto Oswaldo Cruz, homenagem prestada a ele ainda em vida.

O jovem sanitarista deixou a direção do Instituto Manguinhos para sanear o Rio de Janeiro, afirmando o seguinte: “Dêem liberdade de ação e exterminarei a febre amarela em três anos” (SEVCENKO, 1996).

Para combater a febre amarela buscou informações sobre o modelo adotado em Cuba, baseado nos trabalhos do pesquisador Carlos Finlay que descobriu ser o mosquito *Stegomyia fasciata* o transmissor da febre amarela. Então Oswaldo Cruz criou as brigadas mata-mosquitos, que invadiram casas, interditaram, despejaram e internaram à força. A imprensa batizou a campanha de “código de tortura”, mas a verdade é que em 1907 não havia mais febre amarela no Rio de Janeiro, sendo o sanitarista reconhecido internacionalmente por tal feito, recebendo inclusive uma condecoração na Alemanha, por ter zerado os casos da febre no Brasil. Este reconhecimento internacional foi ótimo para o desenvolvimento do turismo no Brasil, pois mostrou ao mundo que os problemas de saúde no Rio de Janeiro estavam sendo solucionados e que a cidade estava assumindo condições de receber visitantes estrangeiros.

Com a conclusão do Bota-a baixo e da Regeneração, ao final da primeira década do século XX, a Cidade do Rio de Janeiro, encontrava-se mais saudável, bela, moderna e atrativa ao capital externo, ao estrangeiro e aos turistas de origem internacional e oriundos do

próprio país. Não foram encontrados registros da entrada de viajantes temporários que pudessem ser comparados a fim de comprovar o aumento do fluxo turístico receptivo à cidade do Rio de Janeiro, mas há indícios disto ter ocorrido. No dia 27 de junho de 1907, desembarcou no Porto do Rio de Janeiro um grupo de turistas estrangeiros, oriundos da Europa que estavam a bordo do navio a vapor Byron, em uma excursão organizada pela agência de turismo “Cook and Son”, sendo este considerado o primeiro episódio marcante de turismo no Rio de Janeiro. Alguns vão mais longe e atestam ser este o início do turismo moderno na cidade, pois tudo indica ter sido o primeiro grupo a desembarcar no Rio de Janeiro participando de uma excursão voltada ao lazer e de forma organizada.

Considerações finais

A Cidade do Rio de Janeiro, até o início do século XX, possuía uma imagem pouco atrativa turisticamente, pois seu espaço urbano apresentava muitos problemas que imprimiam a cidade uma baixa atratividade diante da matriz social daquele momento. Poucos viajantes deslocavam-se para o Rio de Janeiro, principalmente por temerem as doenças que assolavam constantemente a cidade, pela mesma não possuir edificações e monumentos de beleza cênica destacada e pela falta de estrutura adequada para receber a população flutuante, tais como hotéis, restaurantes e meios de transporte, resultando em um fluxo turístico receptivo pouco significativo para a referida cidade no período destacado.

Pensando o turismo como um fenômeno de importantes repercussões no espaço, onde o mesmo se insere. Percebemos que a análise do espaço poderia nos propiciar o conhecimento mais eficaz da evolução do turismo na cidade do Rio de Janeiro.

Consideramos as categorias analíticas do espaço, ou seja, Forma, função, estrutura e processo como importante base para a melhor análise e compreensão da evolução do turismo na cidade do Rio de Janeiro, pois, quando são considerados em conjunto e relacionados entre si, estes constroem uma base teórica e metodológica a partir do qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade (SANTOS, 1982). E quando consideramos o turismo como um fenômeno espacial de grande relevância, podemos destacar estas categorias como fundamentais para a sua compreensão e de suas implicações espaciais.

A análise das categorias espaciais propicia compreender que a remoção de determinados objetos urbanos, destacados como o *Bota-a baixo* e a inclusão de outros objetos com forma e função de relevância turística, caracterizados como *Regeneração*, foram relevantes para o advento do turismo na modernidade. A estrutura urbana carioca, como categoria espacial, mudou com as novas formas construídas na cidade e com a mudança da função de muitos objetos remanescentes. A sucessão do tempo, caracterizada como processo - outra categoria espacial - expressa continuidade, a partir da permanência de determinados objetos urbanos, mas também expressa mudança, a partir dos novos fixos relevantes para o turismo e dos novos fluxos inseridos no espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro, principalmente o fluxo turístico.

Portanto, as importantes intervenções urbanas na cidade do Rio de Janeiro nos primeiros anos do século XX, propiciaram grandes mudanças na forma urbana carioca, tornando-a mais bela, saudável, segura, ampliando sua atratividade turística e fazendo com que o Rio de Janeiro se tornasse um importante destino turístico na Modernidade.

Referências

- ATAÍDE, Raimundo de. (1944). *Pereira Passos Bibliografia e História*. Rio de Janeiro: A Noite.
- BARRETO, Margarita (1995). *Manual de iniciação ao estudo do turismo*. Campinas: Papirus.
- BRADBURRY, M. & Mc FARLANE. Modernism, 1890-1930. In: HARVEY, David. (1992). *Condição pós-moderna*. (p. 29-33) São Paulo: Loyola.
- CASTELLS, Manuel. (2000). *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra.
- COHEN, Alberto & FRIDMAN, Sergio (1998). *Rio de Janeiro ontem e hoje*. Rio de Janeiro: Amazon.
- DAMAZIO, Sylvia F (1996). *Retrato social do Rio de Janeiro na virada do século*. Rio de Janeiro: Bertrand.
- DE LA TORRE, Oscar (1992). *El turismo, fenómeno social*. México: Fondo de cultura económica.
- DEL BRENNA, Giovanna Rosso. (1985). *O Rio de Janeiro de Pereira Passos: Uma cidade em questão II*. Rio de Janeiro: Index.
- FUENDEZ, Baldomero Carqueja. Bellas Artes. In: SOUZA, Iara L. S. C. *A república do progresso* (p. 11-17). São Paulo: Atual, 1994.
- GOMES, Paulo C. da C. (1996). *Geografia e modernidade*. Rio de Janeiro: Bertrand.
- HARVEY, David. (1992). *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola.
- JORNAL DO COMÉRCIO. Edição de 30 de novembro de 1902.
- LAFARGUE, Paul. (1997a). *O direito à preguiça*. IN: RODRIGUES, Adyr A. B. Turismo e espaço – Rumo a um conhecimento transdisciplinar. São Paulo: Hucitec.
- LATOUR, Bruno. (1994). *Jamais fomos modernos*. Rio de Janeiro: ed. 34.
- LENZI, Maria Isabel Ribeiro. (2000). *Pereira Passos – Notas de Viagem*. Rio de Janeiro: GMT.
- LESSA, Carlos. (2000). *O Rio de todos os Brasis* [Uma reflexão em busca da auto-estima]. Rio de Janeiro: Record.
- LEWIS, Nelson P. (1977). *The Planning of Modernity City*. In: REIS, José de Oliveira. O Rio de Janeiro e seus prefeitos. Evolução urbana da cidade. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio.
- MARIANO FILHO, José. (1943). *O Passeio Público do Rio de Janeiro*. RJ: Mendes Júnior.
- MELLO, João Baptista F. de. (1995). Explosão e Estilhaços de Centralidade no Rio de Janeiro. Espaço e Cultura.1, UERJ/NEPEC.
- PIRES, Mário Jorge. (1991). *Hóspedes, hospedeiros e viajantes no século XIX: Raízes do turismo no Brasil*. (Tese de doutorado, Universidade de São Paulo, 1991).**
- REIS, José de Oliveira. (1977). *O Rio de Janeiro e seus prefeitos*. Evolução urbana da cidade. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio.
- RIBEIRO, M. A. (2006). *Categorias analíticas do espaço e turismo: o exemplo da Fortaleza de Santa Cruz, NITERÓI-RJ*. GEOgraphia. Vol. 8, Nº 16**

- RIO DE JANEIRO. (1998). Companhia de Turismo do Estado do Rio de Janeiro. *Plano Diretor de Turismo*. Rio de Janeiro: Turisrio.
- RIO DE JANEIRO. (1993). Diretoria Geral de Polícia Administrativa. *Boletim da Intendência Municipal*, Distrito Federal.
- SANTOS, Milton (1998). *Metamorfoses do Espaço Habitado*. São Paulo: Hucitec.
- SANTOS, Milton (1985). *Espaço e Método*. São Paulo: Nobel.
- SANTOS, Milton (1996). *Natureza do Espaço*. São Paulo: Hucitec.
- SANTOS, Milton (1982). *Pensando o Espaço do Homem*. São Paulo: Hucitec.
- SANTOS, Milton (1994). *Técnica Espaço Tempo – globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec.
- SEVCENKO, Nicolau. *A Revolta da Vacina*. Rio de Janeiro: Scipione, 1996.
- SOJA, Edward W. (1993). *Geografias Pós-modernas*. Rio de Janeiro: Zahar.
- TOMÉ, Marcello. (2008). *A Modernidade no Rio de Janeiro: a construção de um cenário para o turismo*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas/PCRJ, 2008. (Coleção Biblioteca Carioca; v.51).