



Largo da Carioca y la ciudad reescrita: intervenciones urbanas entre 1940 y 1980

Largo da Carioca and the rewritten city: urban interventions between 1940 and 1980

O Largo da Carioca e a cidade reescrita: intervenções urbanas entre 1940 e 1980

Estela Maris de Souza¹, Adilla Tuane de Souza Antonio², Ana Carolina Molina³ e Maria Vitória Bernardo⁴

¹Unilasalle/RJ, R. Gastão Gonçalves, 79 - Santa Rosa, Niterói/RJ, 24240-030, ORCID 0000-0002-0261-4060, prof.estelamaris.souza@soulasalle.com.br

²Unilasalle/RJ, R. Gastão Gonçalves, 79 - Santa Rosa, Niterói/RJ, 24240-030, ORCID 0009-0004-5997-9716, adilla.antonio@soulasalle.com.br

³Unilasalle/RJ, R. Gastão Gonçalves, 79 - Santa Rosa, Niterói/RJ, 24240-030, ORCID 0009-0006-5079-6547, ana.molina@soulasalle.com.br

⁴Unilasalle/RJ, R. Gastão Gonçalves, 79 - Santa Rosa, Niterói/RJ, 24240-030, ORCID 0009-0006-9558-4708, maria.bernardo@soulasalle.com.br

Resumen

Este artículo presenta los resultados de una investigación que analiza las transformaciones del Largo da Carioca, ubicado en el centro de Río de Janeiro, entre las décadas de 1940 y 1980. A partir de bibliografía especializada y documentos históricos, se examinan intervenciones urbanas y decisiones políticas que alteraron profundamente la configuración del espacio, afectando sus aspectos físicos, simbólicos y funcionales. La investigación revela tensiones entre modernización y preservación, destacando la pérdida continua de carácter del área. Se concluye que el Largo puede entenderse como un palimpsesto urbano, donde capas técnico-económicas se superponen a la memoria colectiva y a su identidad original.

Palabras clave: transformaciones urbanas, modernización, Río de Janeiro, palimpsesto urbano.

Abstract

This paper presents results of a research project that investigates the transformations of Largo da Carioca, located in downtown Rio de Janeiro, between the 1940s and 1980s. Based on specialized literature and historical documents, it analyzes urban interventions and political decisions that significantly altered the space's configuration, affecting its physical, symbolic, and functional aspects. The research reveals tensions between modernization and preservation, highlighting the area's ongoing loss of character. It concludes that the Largo can be interpreted as an urban palimpsest, where successive layers of technical and economic interventions have overlain collective memory and the place's original identity traits.

Keywords: urban transformations, modernization, Rio de Janeiro, urban palimpsest.

Resumo

Este trabalho investiga as transformações do Largo da Carioca, no centro do Rio de Janeiro, entre as décadas de 1940 e 1980. A partir de bibliografia especializada e documentos históricos, analisam-se intervenções urbanas e decisões políticas que alteraram profundamente a configuração do espaço, afetando seus aspectos físicos, simbólicos e funcionais. A pesquisa revela tensões entre modernização e preservação, evidenciando a contínua descaracterização da área. Conclui-se que o Largo pode ser interpretado como um palimpsesto urbano, onde sucessivas camadas de intervenções técnico-econômicas sobrepuseram-se à memória coletiva e aos traços identitários originais do lugar.

Palavras-chave: transformações urbanas, modernização, Rio de Janeiro, palimpsesto urbano.

Volumen
13

Número
3

*Autor(a) correspondiente

prof.estelamaris.souza@soulasalle.com.br

Envío 7 jul 2025

Aceptación 21 ago 2025

Publicación 06 sep 2025

¿Cómo citar?

SOUZA, E. M. S. et al.

Largo da Carioca y la ciudad reescrita: intervenciones urbanas entre 1940 y 1980. *Coleção Estudos Cariocas*, v. 13, n. 3, 2025.

DOI: 10.71256/19847203.13.3.155.2025.

El artículo fue originalmente enviado en PORTUGUÉS. Las traducciones a otros idiomas fueron revisadas y validadas por los autores y el equipo editorial. Sin embargo, para una representación más precisa del tema tratado, se recomienda que los lectores consulten el artículo en su idioma original.



1 Introducción

El Largo da Carioca surgió donde estaba la laguna de Santo Antônio, en las faldas del Morro del mismo nombre. Hoy forma parte del centro de negocios de la ciudad de Río de Janeiro. El morro ocupaba el espacio donde hoy se encuentran la Rua da Carioca, la Rua do Lavradio y parte de Lapa. En el siglo XVI los franciscanos ocuparon el morro y construyeron el Convento de Santo Antônio. Más tarde, en el siglo XVIII, se vuelve conocido por la presencia del principal chafariz de la ciudad y del Hospital da Penitência, que fueron grandes marcos arquitectónicos para la identidad del Largo. Este espacio tuvo durante muchos años un papel multifuncional en la ciudad, pues reunía edificios públicos, residenciales unifamiliares, multifamiliares y edificios comerciales, poseyendo vitalidad y una gran circulación de individuos (Fontes, 2004).

Conforme Segre et al. (2012), de forma general, el Largo da Carioca ejercía una función volcada a servicios públicos y sociales; no obstante, ante el aumento de la demanda por expansión urbana en la región central de Río de Janeiro, las administraciones municipales implementaron diversas intervenciones urbanísticas en el Largo da Carioca. A pesar de que el espacio ya había pasado por grandes transformaciones en su sitio físico natural, desde antes del siglo XX, para atender las necesidades poblacionales, el mismo fue muchas otras veces desconfigurado, recibiendo incluso planificaciones que ni siquiera llegaron a realizarse, pero que sin embargo reformularon los puntos de vista sobre los posibles usos del espacio. Algunas de las planificaciones creadas son: Plano de Avenidas (1937-1940), Recualificación del entorno del Largo (1940 y 1950), Avenida Presidente Vargas (1950), Pavimentación y ensanchamiento de calles (1960), Plano de Modernización do Centro (1970-1980), Verticalización y nuevos edificios comerciales (1970) y Conservación de Patrimonio Histórico (1970-1980).

Ante el contexto presentado, surgieron algunas preguntas: ¿cuáles fueron los cambios urbanos más relevantes ocurridos en el Largo da Carioca entre 1940 y 1980? ¿Cómo impactaron las gestiones municipales de ese período en esas transformaciones? A pesar de las características de urbanización creciente, Fontes (2004) afirma que el Largo no era considerado como un eje de desarrollo urbano, como la Praça XV que constituyó el primer espacio público de valor simbólico en la ciudad en la época colonial; el Campo de Santana que reunió edificios gubernamentales construidos durante el Imperio en el siglo XIX; y la Praça Marechal Floriano (Cinelândia), que se mantuvieron con el papel de centros político-administrativos. Entender los cambios urbanísticos realizados en el Largo da Carioca, desde los años 1940 hasta los años 1980, es esencial para entender también de qué forma la expansión urbana de la ciudad se articula con la preservación de su patrimonio cultural, especialmente en la región central. El recorte temporal escogido se debe al período en que se piensa en demoler el morro hasta la construcción de la Estação da Carioca do Metrô. Este estudio analiza qué aspectos del Largo da Carioca fueron modificados o negligidos gradualmente y de qué forma esos cambios reflejan las prioridades de las administraciones de cada período.

Además, investiga cómo las acciones gubernamentales, implementadas en el período en cuestión, impactaron la dinámica del desarrollo urbano, considerando los efectos sociales y las implicaciones legislativas derivadas de esas intervenciones. Conforme análisis de la obra de Reis (1977), las mismas muestran que muchas políticas públicas fueron implementadas sin una reflexión profunda sobre sus impactos culturales y sociales. Como consecuencia, hubo pérdidas significativas en la memoria e identidad del lugar, además de modificaciones en la infraestructura y en la dinámica social del espacio.

Por lo tanto, el objetivo general de la investigación es comprender la evolución urbanística del Largo da Carioca y sus respectivas motivaciones en el transcurso de los años 40 a los años 80. Para responder a las preguntas planteadas y alcanzar el objetivo general, se definieron los siguientes objetivos específicos:

- Analizar la cronología del desarrollo urbano del Largo da Carioca;
- Mapear aspectos actuales en el Largo da Carioca que fueron influenciados por tomas urbanísticas realizadas en los años 40 a los años 80;
- Describir los mayores impactos generados por los cambios urbanísticos del Largo da Carioca;
- Definir las motivaciones políticas de determinados cambios urbanísticos en el Largo da Carioca.

2 Metodología

La investigación desarrollada en este artículo es de naturaleza cualitativa y adopta un propósito exploratorio, buscando comprender las transformaciones urbanísticas ocurridas en el Largo da Carioca entre las décadas de 1940 y 1980, así como sus motivaciones políticas y sus impactos en la configuración del espacio. El enfoque cualitativo permitió el análisis interpretativo de procesos históricos y urbanísticos, partiendo de la lectura crítica de autores que se dedicaron al estudio de la ciudad de Río de Janeiro y, en especial, de su región central.

La principal estrategia metodológica adoptada fue el levantamiento bibliográfico, con énfasis en la selección y análisis de obras que tratan del desarrollo urbano de Río de Janeiro, de la actuación de las administraciones públicas en el período delimitado y de las intervenciones físicas en el Largo da Carioca y en su entorno. Los autores escogidos contribuyeron con diferentes recortes: Fontes (2004), abordando la reconfiguración de la Esplanada de Santo Antônio y la ocupación del centro histórico; Ceniquel (1996), al tratar de los proyectos de Affonso Eduardo Reidy y su repercusión en el área; y Reis (1977), con un análisis de las gestiones municipales entre las décadas de 1940 y 1980. Además de estas, otras fuentes secundarias, como artículos académicos, disertaciones, páginas institucionales y materiales de divulgación científica, fueron consultadas para ampliar la comprensión sobre los proyectos urbanos implementados.

El tratamiento del material consistió en la organización cronológica y temática de las intervenciones, permitiendo identificar, en tres bloques analíticos, los principales marcos históricos del Largo da Carioca: la evolución del papel social y simbólico del espacio; los proyectos urbanísticos realizados entre 1940 y 1980; y las decisiones políticas de las gestiones municipales que condujeron tales cambios. Esta estructura analítica posibilitó una lectura del Largo da Carioca como un palimpsesto urbano, concepto movilizado para expresar la superposición de capas históricas y simbólicas que caracterizan el paisaje urbano transformado a lo largo del tiempo.

A partir de este enfoque, fue posible construir una narrativa crítica sobre las diferentes formas por las cuales el poder público actuó en la redefinición del Largo da Carioca, articulando decisiones políticas, proyectos de modernización y las tensiones inherentes a la preservación de la memoria urbana.

Para ello, el artículo está estructurado en tres tópicos principales. El primero, titulado Contexto Histórico del Espacio Largo da Carioca, abordará el desarrollo del papel social del largo desde su surgimiento, considerando el recorte temporal adoptado por la investigación. El segundo tópico, Proyectos Urbanísticos para el Largo da Carioca en las Décadas de los 40 a los 80, describe los proyectos y planificaciones implementados en ese período, analizando cómo influenciaron la configuración actual del largo. Por último, el tercer tópico, Gestiones Municipales de Río de Janeiro en las Décadas de los 40 a los 80, examinará las motivaciones y decisiones de los prefectos responsables de las modificaciones urbanísticas realizadas durante sus administraciones.

3 Contexto histórico del espacio Largo da Carioca

El Largo da Carioca ejerció un papel expresivamente relevante en la estructuración urbana de la ciudad. Desde los tiempos coloniales, el espacio sirvió como escenario de actividades cotidianas, abarcando el comercio informal, celebraciones religiosas

y encuentros sociales, además de desempeñar la función de eslabón entre sectores importantes del tejido urbano (Fontes, 2004).

La construcción del Convento de Santo Antônio en el siglo XVII, seguida por la construcción del chafariz da Carioca en el siglo XVIII, consolidó el lugar como un hito de abastecimiento hídrico y de expresión religiosa, atribuyéndole también roles sociales y funcionales bien definidos. A partir del siglo XX, el largo se volvió objetivo de diversas reformas urbanas con inspiración europea, reflejando el ideal de una ciudad más moderna y ordenada. La visión de progreso, atada a la búsqueda de una metrópoli limpia, monumental y eficiente, impulsó la demolición de construcciones antiguas y la elaboración de vías expresivas, como la Avenida Rio Branco. En ese proceso, el paisaje original, caracterizado por cerros y vegetación densa, fue drásticamente modificado, con cortes, rellenos y remociones significativas, como ocurrió con el Morro do Castelo y parte del Morro de Santo Antônio.

Estos cambios moldearon el espacio conforme a intereses técnicos, políticos y económicos, frecuentemente alejados de las necesidades sociales y de la memoria colectiva asociada al lugar. Desde el punto de vista del urbanismo, este escenario ilustra bien el concepto de palimpsesto urbano. Esta idea fue también incorporada por pensadores como Santos (2006) que veía el tejido urbano como resultado de momentos históricos superpuestos, el concepto de la ciudad como un documento reescrito conforme transcurre el tiempo, donde capas históricas y culturales se superponen físicamente.

Son resquicios de diferentes períodos que, incluso transformados, aún reverberan en el paisaje y en las experiencias urbanas cotidianas. De esta manera, el Largo da Carioca puede ser interpretado como un auténtico palimpsesto urbano. A pesar de las diversas intervenciones que alteraron su configuración original, el lugar continúa desempeñando una función central en la dinámica urbana, manteniendo viva la existencia de prácticas sociales y significados simbólicos que resisten al tiempo y a los cambios.

Entre los años de 1940 y 1980, el Largo da Carioca pasó por profundas transformaciones urbanísticas, acompañando el proceso de modernización del Centro de Río de Janeiro. A partir de la década de 1940, se inició la verticalización de la región, con la sustitución de antiguas casonas por edificios comerciales de múltiples pisos, impulsada por la creciente valorización del área urbana. En ese período, el entorno del Convento de Santo Antônio también sufrió alteraciones, con demoliciones en la base del cerro para la implantación y ensanchamiento de vías, adecuando el espacio a las nuevas exigencias de tráfico.

En los años de 1950, este proceso de transformación ganó impulso, con la consolidación de edificios modernos y la reconfiguración del largo como un importante polo comercial. Se destaca la construcción del Edificio Avenida Central, concluido en 1950, que simbolizó esta nueva fase de verticalización y modernización del área. El largo pasó a albergar grandes empresas y se adaptó a la creciente demanda de transporte, con la ampliación de calles para acomodar el aumento en el número de carros, tranvías y autobuses. Este cambio estableció el largo como un centro estratégico de movimientos económicos y sociales en la ciudad.

En la década de 1960, nuevas intervenciones urbanas fueron realizadas en el centro de Río de Janeiro, con foco en la reestructuración vial y en la preparación para proyectos de movilidad de mayor escala. En ese período, surgieron los primeros estudios para la implantación del metro en la ciudad, que incluían el área del Largo da Carioca como punto estratégico de integración. También fueron propuestas mejoras en la circulación de peatones, con la previsión de pasajes subterráneos, aunque muchas de estas ideas solo vinieran a concretarse en las décadas siguientes (Abreu, 2000).

La década de 1980 quedó marcada por una transformación significativa en el Largo

da Carioca, con la construcción de la Estación Carioca do Metrô, inaugurada en 1979. Las intervenciones realizadas impactaron profundamente el área arriba y abajo del largo, remodelando la configuración del espacio público. El proyecto involucró la recalificación de las aceras, la instalación de mobiliario urbano moderno y la reorganización del flujo de peatones, buscando una mayor integración y funcionalidad del espacio. En este contexto, se destaca la actuación de Roberto Burle Marx, responsable del proyecto paisajístico del Largo y su entorno. Burle Marx incorporó elementos de vegetación nativa, formas geométricas en el piso y propuso una integración visual entre la nueva área y su historia, buscando preservar las memorias del lugar mientras atendía a las necesidades de la modernización (Magina; Mello, 2016).

En los años 1980, el Largo da Carioca pasó por reformas enfocadas en la calificación estética y funcional del espacio público. El rediseño paisajístico tuvo como objetivo perfeccionar la accesibilidad, promoviendo la integración de la estación de metro con el entorno comercial y empresarial. Además, hubo un esfuerzo significativo para revalorizar el largo como un centro de convivencia urbana, incentivando prácticas culturales, sociales y de ocio, con la intención de rescatar la vitalidad histórica del lugar.

4 Proyectos Urbanísticos para el Largo da Carioca en las décadas de 1940 a 1980

Comprender las transformaciones en el Largo da Carioca entre las décadas de 1940 y 1980 es entender los profundos cambios urbanos que moldearon el centro de Río de Janeiro en ese período. Lejos de tratarse de intervenciones aisladas, estas modificaciones reflejan las ideologías de desarrollo de la época, las prioridades de flujo urbano y los conflictos entre el impulso modernizador y la naciente preocupación con la preservación del patrimonio. Entre los proyectos desarrollados, tenemos: el Plano de Avenidas (1937-1940), la Recalificación del entorno (1940-1950), la construcción de la Avenida Presidente Vargas (1950), el desmonte del Morro de Santo Antônio (1955), la pavimentación y ensanchamiento de calles (1960), el Plan de modernización del centro (1970-1980) y la Emergencia de la Preservación Patrimonial en el Centro de Río (1970-1980).

4.1 Plano de Avenidas (1937–1940)

El Plano de Avenidas, elaborado a finales de la década de 1930 durante la gestión del prefecto Henrique Dodsworth (1937–1945), constituyó un punto de inflexión en la forma de concebir el territorio urbano de Río de Janeiro. Inspirado por las propuestas modernizadoras en circulación en Europa y por experiencias desarrolladas en ciudades como São Paulo, el plan buscaba adaptar el centro de la ciudad a las nuevas exigencias de la circulación motorizada, especialmente ante la consolidación del automóvil como principal medio de transporte individual (Abreu, 2000).

Más que un conjunto de acciones puntuales, se trataba de una propuesta amplia de reconfiguración urbana, con directrices volcadas a la apertura de nuevas avenidas, al ensanchamiento de vías existentes y a la creación de ejes de tráfico más eficientes. Aunque el Largo da Carioca (Figura 1) no estuviera en el foco inmediato del plan, la lógica que lo estructuraba, centrada en la modernización del espacio urbano, en la fluidez vial y en la desarticulación de la malla histórica, ejerció influencia directa en las intervenciones realizadas en el área en las décadas siguientes (Abreu, 2000).



Figura 1: Largo da Carioca en la década de 1950

Fuente: (Arquivo Nacional, 2020)

La estrategia de romper con la textura tradicional de la ciudad en favor de ejes anchos y continuos, típica de este enfoque, permitió la implementación de proyectos que llevaron a la demolición de edificaciones y a la desconfiguración de sectores históricos, como el entorno del Largo da Carioca (Benchimol, 1992). Esta orientación ya se insinuaba anteriormente en planes como el de Alfred Agache, que, aunque nunca enteramente ejecutado, proponía transformaciones estructurales similares y preveía la sustitución de áreas consolidadas por nuevas avenidas monumentales. Tales propuestas reflejaban una concepción urbanística fuertemente vinculada a la asociación entre progreso, monumentalidad y racionalización de la circulación (Sequeira, 2008).

4.2 Requalificação do Entorno (1940 - 1950)

Las décadas de 1940 y 1950 marcaron el inicio de intervenciones más incisivas en el entorno del Largo da Carioca, en consonancia con la perspectiva de modernización y reestructuración del centro, delineada por el Plano de Avenidas. En ese período, se volvieron frecuentes las demoliciones de edificaciones consideradas obsoletas o incompatibles con la nueva estética y funcionalidad deseadas para la región central. Se trataba de una acción tanto física como simbólica, volcada a la preparación del espacio urbano para la implantación de un nuevo paisaje acorde con los ideales de progreso de la época.

La remoción de construcciones antiguas visaba no solo liberar áreas para la apertura de nuevas vías y la construcción de edificios modernos, sino también promover un proceso de saneamiento y actualización visual del centro de la ciudad (Nesi, 2000). Las acciones de recalificación buscaban consolidar un ambiente más ordenado, funcional y representativo de la imagen de una metrópoli en desarrollo. Aunque los detalles de las intervenciones específicas en el Largo da Carioca puedan variar, el contexto urbanístico más amplio de Río de Janeiro apuntaba a la valorización simultánea del peatón y del automóvil, el perfeccionamiento de la infraestructura urbana, como iluminación, pavimentación y redes técnicas, y la introducción de mobiliario urbano con diseño contemporáneo (Cavalcanti; Bezerra de Menezes, 1983).

Este conjunto de transformaciones preparó el Largo da Carioca para acoger el lenguaje arquitectónico racionalista que entonces se afirmaba, marcado por edificios verticalizados que alteraron significativamente la escala y la percepción del espacio. La disputa entre diferentes concepciones de ciudad, ya presentes en momentos anteriores, permaneció actuante, influenciando las intervenciones urbanísticas y dejando marcas profundas en el territorio (Zally, 2000).

4.3 La Construcción de la Avenida Presidente Vargas (1950)

La inauguración de la Avenida Presidente Vargas es, ciertamente, uno de los episodios más emblemáticos y controversiales del planeamiento urbano modernista en Río de Janeiro. Concebida como uno de los ejes monumentales previstos, de cierta forma, desde el espíritu del Plano de Avenidas, su construcción en los años 1950 implicó un *bota-abaixo*, término que caracteriza la demolición en masa del Centro de Río (Abreu, 2000). Áreas enteras, ricas en historia y dinámicas sociales consolidadas, como la Praça Onze, fueron barridas del mapa para dar lugar a una vía expresa de gran dimensión, proyectada para la velocidad de los automóviles y el desalojo del tráfico (Faulhaber, 2016; Rio Memórias, [s.d.]).

El impacto en el Largo da Carioca, aunque no haya sido de demolición directa del propio largo, fue profundo y reconfigurador. La Avenida Presidente Vargas alteró radicalmente la malla urbana circundante, cortando conexiones tradicionales y redefiniendo la circulación de peatones y vehículos en el centro de la ciudad. El Largo da Carioca, que antes poseía relaciones más orgánicas con las calles y barrios vecinos, se vio tangenciado por esta nueva e imponente arteria vial. La apertura de la avenida representó la afirmación del transporte rodoviario como prioridad absoluta y la adopción de un planeamiento urbano a larga escala, frecuentemente realizado en detrimento de la escala humana y de la preservación del patrimonio histórico y cultural.

4.4 Desmonte del Morro de Santo Antônio (1955)

Con el inicio de las obras de demolición del Morro de Santo Antônio (Figura 2) en las décadas de 1930 y 1940, fue creada, en diciembre de 1952, la Superintendência para as Obras do Morro de Santo Antônio (SOST), por medio del Decreto n.º 11.879, de 31 de diciembre de 1952. Aunque las intervenciones ya hubieran sido iniciadas en gestiones anteriores, una porción significativa del cerro aún permanecía intacta. Correspondió a la administración del prefecto Dulcídio Cardoso (1896-1978), de 1951 a 1955, dar nuevo impulso al proyecto, intensificando las demoliciones y distribuyendo su ejecución entre diferentes *empreiteiras*.



Figura 2: Tabuleiro da Baiana en primer plano e inicio del desmonte del Morro de Santo Antônio en el plano de fondo (década de 1950)

Fuente: (Bafafá, 2020)

4.5 Pavimentación y Ensanchamiento de Calles (1960)

En la década de 1960, las intervenciones urbanas en el centro de Río de Janeiro mantuvieron el foco en la mejora de la circulación vial, con destaque para el ensanchamiento y la pavimentación de calles en puntos estratégicos, como el entorno del Largo da Carioca (Figura 3). Esta etapa tenía como objetivo complementar obras anteriores de mayor porte, como la construcción de la Avenida Presidente Vargas, buscando facilitar el desplazamiento de peatones y optimizar el flujo de vehículos, tanto particulares como colectivos.

En el Largo da Carioca, estos cambios se tradujeron en la reorganización de las vías adyacentes, con el uso de técnicas modernas de pavimentación, instalación de señalización actualizada y adaptación del trazado urbano al aumento del tráfico (Brasiliiana Fotográfica, [s.d.]). Aunque menos radicales que las intervenciones de la década anterior, estas acciones reforzaron la lógica de priorización del transporte motorizado en el centro de la ciudad, afectando directamente la función del largo como espacio de convivencia. El paisaje visual y sonoro del área fue transformado, marcado por la presencia constante y acelerada de los automóviles.



Figura 3: Calles públicas - Largo da Carioca (1956)

Fuente: (Arquivo Nacional, 2025)

4.6 Plan de Modernización del Centro (1970–1980)

La década de 1970 marcó una nueva fase en las intervenciones urbanas en el centro de Río de Janeiro, orientada por el Plan de Modernización del Centro. El objetivo principal era consolidar la región como un polo empresarial competitivo, capaz de atraer inversiones y rivalizar con otras áreas metropolitanas (Vargas; Castro, 2007). Las acciones previstas en el plan incluían la expansión de la red metroviária, con la construcción de estaciones estratégicas como la da Carioca, y la reestructuración de los espacios públicos, por medio de la renovación de aceras, instalación de nueva iluminación y actualización del mobiliario urbano (Pereira, 2011).

En el Largo da Carioca, una de las transformaciones más significativas resultantes de este plan fue la intensificación de la verticalización del entorno. Edificios comerciales de gran porte, conocidos como torres empresariales, pasaron a ocupar el espacio antes destinado a construcciones de menor escala, muchas veces históricas (Pereira, 2011). Este cambio reforzó el papel del largo como área de paso y comercio, siguiendo la lógica de valorización inmobiliaria que veía en el centro de la ciudad un local estratégico para actividades del sector terciario. La presencia de estos edificios alteró la escala del espacio urbano, impactando la relación visual y simbólica con los elementos históricos aún preservados (Coelho; Novais, 2015).

4.7 La Emergencia de la Preservación Patrimonial en el Centro de Río (1970-1980)

Durante los años 1970 y 1980, en medio del avance de la modernización urbana y de la valorización inmobiliaria, emergió una atención creciente volcada a la protección del patrimonio histórico en la región central de Río de Janeiro. Aunque de manera incipiente y, por veces, como respuesta a pérdidas concretas, esta atención fue consolidándose frente a la recurrente destrucción y desconfiguración de áreas de valor histórico, contribuyendo para ampliar los debates en torno a la preservación de edificios y conjuntos urbanos relevantes (Funari; Pelegrine, 2009).

A pesar de las pérdidas irreversibles ocurridas en las décadas anteriores, fue a lo largo de este período que se consolidó una actuación más sistemática en defensa del patrimonio en el centro de Río de Janeiro. En el caso del Largo da Carioca, iniciativas de protección comenzaron a articularse a partir de la valorización de referencias históricas importantes, como la Igreja da Ordem Terceira de São Francisco da Penitência y el Convento de Santo Antônio. Esta movilización resultó en la creación de instituciones volcadas a la preservación y en la implementación de instrumentos legales, como la política de protección del patrimonio histórico (tombamento), visando contener la desconfiguración progresiva del entorno (Gonçalves, 2002).

La idea del Corredor Cultural, que comenzaría a ser concebida en este período, ejemplifica este nuevo enfoque, procurando conciliar la revitalización del centro de la ciudad con la preservación de su legado histórico y cultural (Rocha, 2006; Nascimento, 2020). Sin embargo, esta preocupación coexistía con las intervenciones modernizadoras, resultando en conflictos y soluciones de compromiso que no siempre consiguieron evitar la desconfiguración de áreas históricas (Choay, 2001).

4.8 El Conflicto Entre Modernización y Preservación: El Viaduto do Carmo (1978)

La construcción del Viaducto do Carmo, inaugurado en 1978, se volvió un caso emblemático de las tensiones entre los modelos de urbanización basados en la fluidez del tráfico y los esfuerzos de preservación del patrimonio histórico y cultural (Abreu, 2000; Jacob, 2005). La estructura fue concebida para establecer una ligazón directa entre el Largo da Carioca y la Avenida Presidente Vargas, pasando por encima del conjunto arquitectónico del Convento do Carmo, en la Praça XV. La intervención generó fuertes impactos, tanto desde el punto de vista visual como simbólico, sobre este importante sitio histórico (Rio Memórias, [s.d.]).

El viaducto simbolizó la primacía del transporte automotor, creando una barrera física y visual entre el Largo da Carioca y la Praça XV, desconsiderando la importancia histórica y paisajística del entorno. La estructura imponente contrastaba fuertemente con la arquitectura colonial y barroca de los edificios históricos, generando críticas de arquitectos, urbanistas y defensores del patrimonio (Jacob, 2005).

El Viaduto do Carmo aún existe y sigue en funcionamiento en la ciudad de Río de Janeiro. Construido con el objetivo de ligar el Largo da Carioca a la Avenida Presidente Vargas, él permanece como parte de la malla vial central. A pesar de su permanencia, la estructura es frecuentemente criticada por causar impactos negativos en el conjunto arquitectónico e histórico de la región, especialmente en el entorno del Convento do Carmo y de la Praça XV. Hoy, el viaducto representa un ejemplo claro de las decisiones urbanas que priorizaron el tránsito de vehículos en detrimento de la preservación del patrimonio histórico. Su presencia refuerza los conflictos entre modernización y conservación que continúan formando parte del debate sobre el centro de Río de Janeiro.

De esta forma, el Viaduto do Carmo se volvió un símbolo de la lógica que priorizaba la eficiencia del transporte en detrimento de la preservación de la memoria e

identidad local. Él ejemplificó los conflictos característicos de la fase de modernización acelerada en el centro de Río de Janeiro. Las transformaciones en el Largo da Carioca, entre las décadas de 1940 y 1980, reflejan las dinámicas urbanas que moldearon Río de Janeiro en el siglo XX. Cada intervención, desde el Plano de Avenidas hasta la construcción del Viaducto do Carmo, dejó su marca, evidenciando las prioridades de cada período y los embates entre diferentes concepciones de ciudad.

En síntesis, las transformaciones urbanísticas en el Largo da Carioca entre las décadas de 1940 y 1980 ilustran las tensiones entre el desarrollo modernizador y la preservación del patrimonio histórico. Cada intervención, desde el Plano de Avenidas hasta el Viaduto do Carmo, refleja la búsqueda por una ciudad más moderna y eficiente, aunque frecuentemente a costa de su memoria histórica. Mientras que las décadas de 1970 y 1980 presenciaron la creciente valorización de hitos históricos y el inicio de una organización formal en defensa del patrimonio, los conflictos entre estos dos enfoques, modernización y preservación, marcaron profundamente el centro de Río de Janeiro. El Largo da Carioca, en particular, se tornó un escenario de estos embates, evidenciando las complejas dinámicas de transformación urbana y las influencias de diferentes gestiones en la configuración actual de la región.

5 Gestiones Municipales de Río de Janeiro: Transformaciones Urbanísticas en el Largo da Carioca (1940-1980)

Conforme Abreu (2000), las intervenciones urbanas realizadas en el Largo da Carioca, entre los años de 1940 y 1980, no decorrieron de acciones aisladas, sino que integraron políticas urbanas continuas aplicadas por las gestiones municipales. Estas transformaciones expresan una secuencia de estrategias volcadas a la modernización de la ciudad, que dejaron marcas visibles en la configuración espacial del centro de Río de Janeiro. A continuación, se destacan los principales momentos y actores públicos responsables de tales cambios.

5.1 Henrique Dodsworth (1939–1945): Inicio de las Reformulaciones Urbanas

La administración de Henrique Dodsworth, entre finales de los años 1930 e inicios de los 1940, inició la reconfiguración del Largo da Carioca con acciones como el ensanchamiento de vías y la ampliación del espacio público. Tales medidas se alinearon con el Plano de Avenidas (1937–1940), cuyo objetivo era adaptar el centro a las exigencias de la circulación moderna y reorganizar el tejido urbano según principios técnicos de la época (Soares, 2009; Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2014).

5.2 Ângelo Mendes de Moraes (1947–1951): Transformación Comercial

Durante su gestión, la demolición del edificio de la Imprensa Nacional, en 1947, permitió la ocupación del entorno con construcciones comerciales, insertando el Largo da Carioca en el circuito de los negocios. Esta remodelación siguió la lógica de la modernización funcional y del densificación inmobiliaria del centro de la ciudad (Pimentel, 2017; Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2014).

5.3 Alim Pedro (1954–1955): Paisajismo y Espacio Público

La gestión de Negrão de Lima intensificó transformaciones urbanas en el Centro de Río, como la continuación del desmonte del Morro de Santo Antônio y la ampliación de la Rua Uruguaiana. En ese período, avanzaron las discusiones sobre la implantación del metro, y el Largo da Carioca comenzó a ser planeado como un punto estratégico de movilidad urbana (Abreu, 1984; Figueiredo, 2013; Franco 2021).

5.4 Carlos Lacerda (1960–1965): Expansión de la Infraestructura

El gobierno de Carlos Lacerda consolidó el proyecto modernizador con la apertura de la Avenida República do Chile y la remoción total del Morro de Santo Antônio. Estas acciones visaban adaptar el centro al crecimiento poblacional y económico, priorizando el tráfico y los grandes emprendimientos (Soares, 2009).

5.5 Movilidad y Reestructuración Urbana (1965–1971)

En el nuevo mandato de Negrão de Lima, hubo foco en la reorganización de la movilidad urbana con la desactivación del terminal de tranvías conocido como Tabuleiro da Baiana. La transición hacia nuevos sistemas, como el metro, redefinió el papel del Largo como punto estratégico de circulación (Carvalho et al., 2016).

5.6 Marcos Tamoyo (1975–1979): Implantación del Metro

En la administración de Marcos Tamoyo, la inauguración de la Estación Carioca do metrô marcó una de las más significativas intervenciones en la región. La nueva dinámica de movilidad alteró intensamente el espacio urbano y trajo modificaciones importantes en el paisaje del largo (Aragão, 2004; Prefeitura do Rio de Janeiro, 1979).

5.7 Israel Klabin (1979–1982): Funcionalidad y Preservación

El gobierno de Israel Klabin dio continuidad a proyectos anteriores, pero incorporó una mayor preocupación con la preservación histórica. La adecuación del mobiliario urbano y el funcionamiento pleno de la estación de metro conferieron al Largo un papel central en la movilidad cotidiana de la ciudad (Pinheiro, 2007; Lima, 2006).

A lo largo de estas décadas, el Largo da Carioca fue moldeado por sucesivas administraciones que imprimieron diversos proyectos de modernización urbana. Las reformas viales, la verticalización del entorno y la introducción de nuevos modales de transporte dejaron marcas profundas en el espacio, muchas veces en tensión con los valores de la preservación patrimonial. Cada gestión reflejó las demandas y visiones de futuro que moldearon el centro de la ciudad.

6 Consideraciones transitorias

La investigación tuvo como propósito comprender las alteraciones urbanísticas ocurridas en el Largo da Carioca entre las décadas de 1940 y 1980, con énfasis en las acciones emprendidas por los gobiernos municipales y estatales y en las formas en que dichas intervenciones expresaron diferentes concepciones de ciudad, prioridades administrativas y los recurrentes enfrentamientos entre el progreso técnico y la preservación del patrimonio histórico.

Durante el período analizado, el Largo da Carioca fue objeto de un conjunto de transformaciones insertas en un contexto de intensos cambios urbanos, marcados por la expansión de la red vial, la valorización del suelo urbano y la reestructuración funcional del área central. Estos procesos, muchas veces conducidos sin atención a la escala humana ni a las dimensiones simbólicas del espacio, favorecieron intervenciones orientadas a la fluidez del tráfico y a la renovación del tejido edificado, en detrimento de la permanencia de hitos históricos y de la memoria colectiva.

Entre las preguntas que guiaron el estudio se destacaron: ¿de qué modo las intervenciones urbanas modificaron la configuración del Largo da Carioca a lo largo de las décadas? ¿Cuál fue el papel de las distintas administraciones públicas en este proceso? ¿Y cómo se manifestaron las tensiones entre los intereses ligados a la modernización de la ciudad y los esfuerzos de preservación de su herencia cultural?

El análisis realizado permitió observar que las acciones emprendidas en el período

siguieron mayoritariamente una lógica funcionalista y desarrollista, en la cual se priorizó la racionalización de la circulación y el aprovechamiento económico del territorio. Las administraciones municipales desempeñaron un papel central, ya fuera en la promoción de obras estructurales o en la redefinición del uso de los espacios públicos. La verticalización de los lotes en el entorno y la transformación del largo en un nodo de movilidad demuestran la búsqueda de un modelo de ciudad eficiente, aunque no siempre sensible al valor histórico del sitio.

Por otro lado, la investigación también evidenció la persistencia del Largo da Carioca como espacio significativo en la vida urbana carioca, tanto por su posición estratégica como por su carácter simbólico. A pesar de las sucesivas intervenciones, el lugar mantuvo aspectos de su identidad original, actuando como un palimpsesto urbano, en el cual diferentes capas de tiempo y de significado se superponen y dialogan.

De esta manera, puede afirmarse que los objetivos establecidos fueron plenamente alcanzados. La investigación permitió comprender las diversas etapas de las transformaciones urbanas del Largo da Carioca, identificar a los agentes responsables de su conformación actual y reflexionar sobre las tensiones existentes entre desarrollo urbano y conservación patrimonial. A partir de ello, el estudio contribuye a una mirada más crítica sobre las políticas urbanas implementadas en las áreas centrales de Río de Janeiro y refuerza la necesidad de conciliar la modernización con la preservación de la memoria urbana.

Se concluye, por tanto, que el estudio no solo respondió a las cuestiones inicialmente formuladas, sino que también proporcionó reflexiones relevantes sobre la planificación urbana en contextos históricos consolidados. La experiencia del Largo da Carioca reafirma la importancia de promover intervenciones urbanas que reconozcan e integren la complejidad de la ciudad, sus capas temporales y los significados atribuidos a sus espacios por la colectividad.

Referencias

ABREU, Alzira Alves de; BELOCH, Israel (coords.). **Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro**, 1930-1983. Rio de Janeiro: Forense-Universitária/FGV-CPDOC/Finep, 1984.

ABREU, Maurício de Almeida. **A Evolução urbana do Rio de Janeiro**. 4. ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO/Zahar, 2000.

ARAGÃO, Carlos Henrique Martins. **O Largo da Carioca e o processo de requalificação do centro do Rio de Janeiro**: história, memória e patrimônio urbano. 2004. 141 f. Dissertação (Maestría en Urbanismo) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.

ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Administração Pública Municipal**: A estrutura e os titulares da Comissão de Intendência à Prefeitura do Rio (1889-2012). Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2014. Disponible en: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204430/4344106/AdministracaoPublicaMunicipal.AestruturaeositularesDaComissaoDeIntendenciaaPrefeituradoRio18892012..pdf>. Acceso el: 04 ago. 2025.

ARQUIVO NACIONAL (org.). **Largo da Carioca, centro do Rio de Janeiro** (RJ), década de 1940. 2020. Fotografia de Julio Ferrez.. Facebook: @arquivonacionalbrasil. Disponible en: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=3000234046737120&id=645939578833257&set=a.646412452119303>. Acceso el: 06 ago. 2025.

BAFAFÁ (Rio de Janeiro). Tabuleiro da Baiana, antiga estação de bonde, marcou época no Largo da Carioca. **Bafafá**. Rio de Janeiro, nov. 2020. Turismo. Disponible en: <https://bafafa.com.br/turismo/bairros/tabuleiro-da-baiana-antiga-estacao-de-bonde-marcou-epoca-no-largo-da-carioca#>. Acceso el: 06 ago. 2025.

BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos: um Haussmann tropical? A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX.** Rio 1 de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992. 2

BRASILIANA FOTOGRAFICA. Série “**O Rio de Janeiro desaparecido**”. Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/?cat=130>. Acesso em: 7 maio 2025.

CARVALHO, Camilla et al. **Na Guanabara, Lacerda, Negrão de Lima e Chagas governam a Cidade Maravilhosa:** de 1960 a março de 1975, rio tem outros dois governadores interinos. lacerdismo deixa legado de realizações, mas remoção de favelas é alvo de críticas e aplausos. Rio de Janeiro: O Globo, 2016. Disponível em: <https://acervo.oglobo.globo.com/em-destaque/na-guanabara-lacerda-negrao-de-lima-chagas-governam-cidade-maravilhosa-20163142>. Acesso em: 31 maio 2025.

CAVALCANTI, Lauro; BEZERRA DE MENESES, José Nêumanne. **Arquitetura no Rio de Janeiro (1900-1945).** Rio de Janeiro: Funarte, 1983.

CENIQUEL, Mario. **Afonso Eduardo Reidy:** Ordem, Lugar e Sentido: uma visão arquitetônica da centralidade urbana no Rio de Janeiro. São Paulo: Tesis de Doctorado, 1996. 266 p.

CHOAY, Françoise. **O patrimônio cultural na era da turistificação.** São Paulo: UNESP, 2001.

COELHO, Luiz Fernando; NOVAIS, Pedro. **Central do Brasil:** A modernização da paisagem urbana do Rio de Janeiro na primeira metade do século XX. Revista CPC, n. 19, p. 207-231, 2015.

FAULHABER, Priscila. **A Praça Onze e a destruição de um patrimônio cultural.** Anais do Museu Histórico Nacional, v. 48, 2016.

FIGUEIREDO, Márcia Câmara Bandeira de. **Memória e lugar:** representações de memórias individuais sociais associadas ao largo da carioca. 2013. 1 v. Dissertação (Maestría) - Curso de Pós-Graduação em Urbanismo (Prourb), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: https://sucupira-legado.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=453878. Acesso em: 06 ago. 2025.

FONTES, Adriana Sansão. **A NOVA FORMA DA ESPLANADA DE SANTO ANTÔNIO:** o projeto urbano na área central do rio de janeiro no século XXI. Rio de Janeiro: Fau / Ufrj, 2004.

FRANCO, Mauro. Largo da Carioca. **Posto Seis:** O jornal de Copacabana. Rio de Janeiro, mar. 2021. Disponível em: <https://www.postoseis.com.br/post/largo-da-carioca>. Acesso em: 06 ago. 2025.

FUNARI, Pedro Paulo A.; PELEGRINI, Sandra C. A. **Patrimônio histórico e cultural.** 2. ed. São Paulo: Contexto, 2009.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **A retórica da perda:** patrimônio cultural brasileiro. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ/IPHAN, 2002.

LIMA, Juciano Rodrigues. **O Largo da Carioca e suas transformações:** entre o patrimônio e a cidade funcional. 2006. 130 f. Dissertação (Maestría en Urbanismo) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Rio de Janeiro, 2006.

MAGINA, Jeanice de Freitas; MELLO, Fernando Fernandes de. **A obra de Roberto Burle Marx para a cidade do Rio de Janeiro:** um patrimônio cultural carioca. Rio de Janeiro: Docomomo Brasil, 2016.

NASCIMENTO, Flavia Brito do. Ao sul do Corredor Cultural: moradia e patrimônio na área central do Rio de Janeiro durante a década de 1980. **Anais do Museu Paulista:** História e Cultura Material, São Paulo, v. 28, p. 1–39, 2020. DOI: 10.1590/1982-02672020v28d2e51. Disponível em: <https://revistas.usp.br/anaismp/article/view/166191>. Acesso em: 13 jul. 2025.

NESI, Patricia. **O Rio de Janeiro que se foi... através dos cartões postais.** Rio

de Janeiro: Metalivros, 2000.

PEREIRA, Rafael Soares. **A produção do espaço no centro do Rio de Janeiro: dinâmicas e contradições (1970-2010)**. 2011. Dissertação de Maestría. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

PIMENTEL, Márcia. **Largo da Carioca: de lagoa aterrada a centro nervoso da cidade**. Rio de Janeiro: Multirio, 2017. (Ruas do rio). Disponível em: <https://www.multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/12870-largo-da-carioca-de-polo-de-abastecimento-de-%C3%A1gua-a-centro-nervoso-da-cidade>. Acesso em: 3 abr. 2025

PINHEIRO, Rômulo Costa. **O metrô e a cidade: a implantação do metrô do Rio de Janeiro e as transformações no espaço urbano carioca (1968–1984)**. 2007. 158 f. Dissertação (Maestría en Arquitectura y Urbanismo) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **Relatórios de Gestão – Administração Tamoyo (1975–1979)**. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 1979.

REIS, José de Oliveira. **O Rio de Janeiro e seus prefeitos: evolução urbanística da cidade**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.

RIO MEMÓRIAS. A Avenida Presidente Vargas. Disponível em: <https://riomemorias.com.br/memoria/a-avenida-presidente-vargas/>. Acesso em: 7 mayo 2025.

ROCHA, Glauber. **O Corredor Cultural do Rio de Janeiro: Uma proposta de preservação e revitalização urbana**. 2006. Dissertação de Maestría. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006.

SEGRE, Roberto; BOAS, Naylor Vilas; KOATZ, Gilson Dimenstein; TILL, Joy. **O Largo da Carioca no Rio de Janeiro: Complexidades de um espaço urbano**. Porto Alegre: Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, 2012. 10 p.

SEQUEIRA, André Ricardo. **De “melting pot” a “bairro negro”**: uma história da Praça Onze (1904-1943). Rio de Janeiro: FGV Editora, 2008.

SOARES, Emerson Carlos Monteiro. **As intervenções urbanas na cidade do Rio de Janeiro e o governo Carlos Lacerda no recém criado Estado da Guanabara (1960/65)**. Tesis de Doctorado en Arquitectura y Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/2014/1/ECMSoares.pdf>. Acesso em: 26 mayo 2025.

VARGAS, Heliana Comin; CASTRO, Celso (Orgs.). **Grandes Projetos Urbanos: Uma avaliação da experiência brasileira**. São Paulo: Annablume, 2007.

ZALLY, Vera. **Rio de Janeiro: A cidade e o rival - o embate de dois projetos urbanísticos (1893-1910)**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2000.

Sobre las Autoras

Estela Maris de Souza es doctoranda en Historia, Política y Bienes Culturales (FGV/RJ) y Profesora del curso de Arquitectura y Urbanismo (Unilasalle/RJ).

Adilla Tuane de Souza Antonio es graduanda del curso de Arquitectura y Urbanismo (Unilasalle/RJ).

Ana Carolina Molina es graduanda del curso de Arquitectura y Urbanismo (Unilasalle/RJ).

Maria Vitória Bernardo es graduanda del curso de Arquitectura y Urbanismo (Unilasalle/RJ).

Contribuciones de las Autoras

Conceptualización, E.M.S; A.T.S.A; A.C.M.; M.V.B.; metodología, E.M.S; A.T.S.A; A.C.M.; M.V.B.; investigación, E.M.S; A.T.S.A; A.C.M.; M.V.B.; redacción—preparación del borrador original, E.M.S; A.T.S.A; A.C.M.; M.V.B.; redacción—revisión y edición E.M.S; supervisión, E.M.S; administración del proyecto, E.M.S; Todas las autoras leyeron y concordaron con la versión publicada del manuscrito.

Agradecimientos

Las autoras reconocen las contribuciones de la Coordinadora del curso de Arquitectura y Urbanismo de Unilasalle/RJ, Prof^a Paula de Castro Brasil, cuya iniciativa de organizar la malla curricular, contemplando la disciplina de Iniciación a la Investigación Científica desde el 4º período, ha fortalecido la formación investigativa y académica de los estudiantes, haciendo posible la realización de este trabajo.

Conflictos de Interés

Las autoras declaran que no existen conflictos de interés.

Sobre la *Coleção Estudos Cariocas*

La *Coleção Estudos Cariocas* (ISSN 1984-7203) es una publicación dedicada a estudios e investigaciones sobre el Municipio de Río de Janeiro, vinculada al Instituto Pereira Passos (IPP) de la Secretaría Municipal de la Casa Civil de la Alcaldía de Río de Janeiro.

Su objetivo es divulgar la producción técnico-científica sobre temas relacionados con la ciudad de Río de Janeiro, incluyendo sus conexiones metropolitanas y su inserción en contextos regionales, nacionales e internacionales. La publicación está abierta a todos los investigadores (sean empleados municipales o no), abarcando áreas diversas — siempre que aborden, parcial o totalmente, el enfoque espacial de la ciudad de Río de Janeiro.

Los artículos también deben alinearse con los objetivos del Instituto, a saber:

1. promover y coordinar la intervención pública en el espacio urbano del Municipio;
2. proveer e integrar las actividades del sistema de información geográfica, cartográfica, monográfica y de datos estadísticos de la Ciudad;
3. apoyar el establecimiento de las directrices básicas para el desarrollo socioeconómico del Municipio.

Se dará especial énfasis a la articulación de los artículos con la propuesta de desarrollo económico de la ciudad. De este modo, se espera que los artículos multidisciplinarios enviados a la revista respondan a las necesidades de desarrollo urbano de Río de Janeiro.