

ESTRUTURA INTERNA DO CENTRO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX

Marcelo Paiva da Motta

APRESENTAÇÃO DO TEMA

Este trabalho tem por objetivo estudar o “centro” da cidade do Rio de Janeiro do século XIX. A noção de *área central*, entretanto, como qualquer conceito, é historicamente datado e parece haver surgido no século XX. De acordo com o dicionário de geografia humana de JOHNSTON (1986: 47) ela é definida por ser o *núcleo da área urbana, contendo a maior concentração de uso do solo comercial (lojas, escritórios e alguns depósitos)*. Essa concentração está associada ao fato de o centro ser o ponto de maior acessibilidade da cidade e aonde a terra atinge os valores mais elevados.

No século XIX, ao que tudo indica, o termo “centro da cidade” ainda não se aplicava. Contudo, a futura área central vinha formando-se através da migração de funções. Esta só se completou principalmente depois das reformas urbanas de 1906 que aceleraram a separação de usos e classes no espaço. Falava-se, até esta data, em “área comercial” ou mesmo “centro comercial”, termo já utilizado em 1870 como pode ser visto em alguns mapas de época.

A presença desta área nas cidades, via de regra, se dá no sítio de localização original, confundindo-se com a extensão da cidade medieval (em nosso caso, com a da cidade colonial). Segundo VANCE (1977: 368), a própria morfologia urbana tende a confirmar essa afirmação, já que no “distrito central de negócios” estão presentes as edificações mais antigas do espaço urbano. Porém, a primeira vista, essa consideração pode misturar causa e efeito, sugerindo que a área central foi responsável pelo surgimento da cidade.

Em realidade, o contrário ocorreu. A formação da cidade precedeu à da área central. Se olharmos para a história da cidade ocidental e, particularmente, para o caso do Rio de Janeiro, seu surgimento está muito mais associado ao comércio de longa distância do que ao de base local, tendo o papel de entreposto comercial e de base para a defesa do território.

A pergunta que o citado autor se coloca, também pertinente ao nosso estudo é: por que o distrito de negócios foi localizar-se no “coração” da cidade?

O surgimento da área central se fez, então, pela saída voluntária de funções que ocupavam a velha cidade, principalmente a residencial, e pela penetração de atividades provedoras de bens e serviços. Dentre as condições para seu aparecimento, salientamos a ampliação das interações espaciais entre a cidade e o mundo externo (CORRÊA, 1996). Sua formação iniciou-se no século XIX. De acordo com WARD (1966), ela é inseparável do avanço da revolução industrial, quando o surgimento do consumo de massa e a melhoria nos sistemas de transporte permitiu um aumento da escala do comércio local, encorajando a formação de distritos especializados no espaço urbano. Isto, então, deve ser relacionado às forças e aos fatores dinâmicos que sustentaram o crescimento urbano e as mudanças econômicas (*ibid.*, p. 170).

Em um país de industrialização tardia como o Brasil, essas forças e fatores se compuseram de maneira diferente ao caso americano estudado por Ward – naquele momento os EUA eram um Estado protecionista, com crescimento econômico baseado no e voltado para o mercado interno. Para o Rio de Janeiro, no momento anterior às reformas urbanas, a gestação da futura área central deve ser associada ao enorme fluxo de mercadorias importadas dos centros dinâmicos do capitalismo mundial, bem como das fabricadas localmente, e à toda movimentação ligada à atividade de exportação do café.

É necessário também, compreender a influência dos processos que se davam em diversas escalas naquela que é a preocupação principal dessa pesquisa, nomeadamente a escala intra-urbana.

Ao nível mais geral, a metade do século XIX conhece um momento de expansão do capitalismo até então sem precedentes na história. Segundo Eric HOBBSBAWM (1982: 53), o mundo acabara de sair de um período conturbado politicamente, no qual a economia caracterizava-se pelo contraste entre o potencial de crescimento produtivo da indústria e a inabilidade em aumentar sua base. O capitalismo parecia incapaz de proporcionar saídas lucrativas para o capital acumulado e de incorporar novos mercados para seus produtos. A solução encontrada foi a expansão geográfica do sistema, buscando aumentar a intensidade das transações comerciais. De um ponto de vista europeu, iniciou-se a fase de gigantescas exportações de mercadorias, capital e homens.

Um requisito necessário para esta ampliação do mercado internacional foi a modernização das economias periféricas, como a brasileira. Elas necessitavam ser aparelhadas para responderem aos novos fluxos de produtos industrializados dos países centrais economicamente, assim como para a agilização do processo exportador dos produtos primários (BENCHIMOL, 1990). Com efeito, nas décadas de 1850 e 1860 o Brasil conheceu a extinção do tráfico e a lei de terras (ambos decretos de 1850) como sintoma dos processos descritos acima. Também são dignos de nota a implantação de ferrovias, a expansão demográfica e uma ampliação progressiva do trabalho livre.

Em escala nacional, o café se disseminava pelo Vale do Paraíba como principal produto de exportação do Brasil, responsável por uma taxa de crescimento econômico relativamente alta no país. A década de 50 representa o período áureo da cafeicultura nessa região em virtude da proibição do tráfico de escravos. As fazendas decadentes de cana-de-açúcar, sobretudo no nordeste, passaram a vender sua força de trabalho para as áreas produtoras de café. Assim, a região do Vale do Paraíba passou a concentrar o estoque de escravos ao mesmo tempo em que as demais regiões passavam a comprar mão-de-obra livre. Os próprios capitais investidos no tráfico tiveram que buscar outra forma de rentabilidade, se direcionando em grande parte para o urbano, potencializando as forças produtivas (LOBO, 1978). Para se ter idéia da afirmação do setor exportador como pólo dinâmico da economia, se considerarmos toda a região produtora de café (Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo e São Paulo), a quantidade deste produto vendido ao exterior aumentou 341% entre os anos quarenta e a última década do século XIX (FURTADO, 1970).

A segunda metade do século XIX vai conhecer um impulso de gastos de consumo devido ao aumento de importância do emprego da mão-de-obra assalariada, núcleo de um crescente mercado interno (*ibid.*).

Um dos nossos pressupostos é que esse fato criou condições para o surgimento de um consumo de massa incipiente que encorajaria a formação de economias de aglomeração no Rio de Janeiro. Com efeito, a cidade era o foco dessa economia. Através dela eram escoados os produtos de exportação, potencializados pela construção de ferrovias (a E. F. D. Pedro II, atual Central do Brasil, fora inaugurada em 1858 tendo como meta principal o transporte do café). Também era o centro do tráfico inter-provincial de escravos, com o qual eram abastecidas as fazendas, centro importador de produtos manufaturados para consumo da população e ponto de convergência do comércio de cabotagem (LOBO, op. cit., p. 155).

A cidade havia se tornado o centro das atividades econômicas do país, numa verdadeira hipertrofia comercial que trouxe um grande impacto para a vida urbana no correr do século XIX. A esfera da circulação do capital era o eixo a partir do qual a economia urbana girava. Além desta primordialmente, as próprias atividades de produção localizadas no espaço urbano abriam novas oportunidades para o trabalho assalariado, empregado no comércio, serviços urbanos, na construção e acionamento das ferrovias e das novas instalações portuárias. *Embora subsistisse a estrutura material da cidade escravista colonial, ela era cada vez mais transfigurada pela nova trama de relações sociais que ia se constituindo no espaço urbano* (BENCHIMOL, op. cit., p. 44).

Por sua vez, a expansão do mercado interno significava uma autonomia da vida urbana em relação ao comércio agroexportador. As instituições bancárias tiveram aí um papel fundamental, captando os excedentes da exportação do café, redirecionando capitais do tráfico negreiro (quer através de contas correntes ou dos empréstimos contraídos por fazendeiros) e desviando-os para o setor de importação e dos gastos públicos (GRAÇA FILHO, 1992).

Mas o que era essa cidade que se modificava tanto?

O Rio de Janeiro no século XIX

O Rio de Janeiro oitocentista foi, antes de tudo, uma cidade densa. Seu sítio complicado, uma baixada espremida entre o mar, montanhas e morros, pântanos e charnecas foi humanizado a duras penas e bem lentamente nos séculos anteriores, o que determinou um aproveitamento máximo do espaço urbano. Ruas bastante estreitas e lotes de testada parca e grande comprimento, de maneira a cada quarteirão ter uma subdivisão a maior possível: eis o típico urbanismo colonial português do qual o Rio de Janeiro foi um representante.

A área do *continuum* urbano, dessa maneira, era bastante pequena, caso se tenha como parâmetro o período atual. Até meados do século XIX correspondia, grosso modo, ao polígono situado entre a orla marítima paralela à Rua Direita (atual Primeiro de Março), aos eixos dos morros do Castelo, Santo Antônio e Senado pela parte sul, São Bento, Conceição e Livramento ao norte, enquanto seu limite oeste era o Campo de Sant'Anna (Figura 1).

Em realidade, a cidade conhecera um modesto crescimento da malha urbana desde o início do século XIX, estimulada pela chegada da corte portuguesa e seus aparato burocrático em 1808. Ainda assim,

apesar de se conseguir aos poucos vencer as barreiras do sítio original, a mobilidade espacial era, até 1870, um privilégio de poucos (ABREU, 1997). Mesmo após a introdução dos transportes coletivos, a massa da população necessitava residir no núcleo de urbanização histórica já que o emprego não era fixo. Era preciso ser buscado diariamente, tendo boa parte da população trabalhadora que se ocupar de diferentes serviços durante a semana, conforme as oportunidades se apresentassem: eram carregadores, remadores, pintores de parede, pedreiros, vendedores ambulantes etc. Dessa forma, morar próximo onde estavam as atividades econômicas era essencial para a subsistência (ABREU, 1986). Jaime BENCHIMOL (1990: 27), baseando-se nos relatos dos viajantes estrangeiros que percorreram a cidade nos dá a seguinte descrição:

(...) o Rio de Janeiro é comparado a uma cidade árabe, com seu comércio ruidoso e fervilhante, suas casas baixas, suas ruas atravancadas e sujas, destituídas de simetria, ou então a uma cidade africana, devido à multidão de negros que por ela circulavam, movimentando todas as engrenagens do trabalho urbano.



Fig. 1 - Planta da Cidade do Rio de Janeiro, *circa* 1844

Nesse quadro de arruamento compacto se misturavam os diversos usos e classes distintos, acumulando-se as funções residencial, portuária, administrativa, manufatureira, entre outras.

Cabe enfatizar que a força motriz que rege a produção e principalmente a circulação de mercadorias na cidade era o braço escravo, quer trabalhando diretamente para seu senhor, ou, como na maior parte dos casos (ABREU, 1996: 36), sendo alugados a outrem como “escravos de ganho”.

Em relação à materialidade da cidade, persistiam as formas espaciais do período colonial, sobretudo no que diz respeito ao plano viário. Tendo em vista que as atividades da cidade são basicamente comerciais, centradas na exportação de produtos primários (principalmente o café) e na importação de bens de consumo, isto dificultava de sobremaneira o processo de circulação de mercadorias em que se baseava a própria economia urbana, num acúmulo de contradições que só se resolveriam no alvorecer do século XX com as reformas urbanas (1903-1906).

Mesmo assim, uma estrutura urbana diferenciada já se esboçava. A partir da década de 1850 as freguesias centrais da cidade foram palco de melhoramentos urbanísticos, instituídos através de regime de concessões (ABREU, 1997, *op. cit.*): calçamento com paralelepípedos, iluminação a gás e rede de esgotamento sanitário (1862). Entretanto, as benesses partilhavam sua localização com a população de baixa renda, que, contraditoriamente, podia situar-se ao lado de uma atividade comercial de *status* mais elevado.

Inicia-se no espaço urbano carioca, dessa maneira, o período de sua modernização. A cidade tornara-se o ponto focal da economia nacional, estruturada em torno da comercialização do café. Apresentando-se como uma cidade comercial-administrativa (KESSEL, 1983), a partir dela, grande parte da economia do

país conectava-se ao mercado externo. Seu porto concentrava praticamente metade do valor total das exportações do império, sendo que apenas o café correspondia a 94% (dados relativos aos anos 1875-76 [BENCHIMOL, op. cit., p. 50]). O papel da cidade era, então, o de reunir a produção rural dispersa para a exportação e ao mesmo tempo ser o centro distribuidor de artigos importados. Também possuía um mercado consumidor interno relativamente expressivo, fato que remonta a chegada da família real portuguesa em 1808 (LEVY, 1977).

Nesse contexto de crescimento econômico e de grande importância da cidade dentro do quadro nacional, o Rio de Janeiro veio conhecer uma nova fase de expansão de sua malha urbana.

O ano de 1870 é considerado pela literatura como o marco a partir do qual o crescimento da cidade atinge uma nova fase de aceleração (ABREU, 1997, op. cit.; BENCHIMOL, op. cit.; PADILHA, 1985; KESSEL, op. cit.; RIBEIRO, 1997). O fator decisivo é o impacto dos meios de transporte, instalados previamente¹, que começam a se fazer sentir.

Alguns segmentos da classe média e da elite começaram a se descentralizar, buscando os arrabaldes como locais de habitação, o que foi possibilitado dada a presença dos meios de transporte eficientes. A cidade iniciava o seu espraiamento em direção a dois grandes vetores, com bairros e subúrbios predominantemente residenciais (em maior parte de classe média e de elite) a norte e a sul, divididos pelo maciço montanhoso. Cabe salientar que os subúrbios que se formavam ao longo das estações ferroviárias constituíam uma forma relativamente barata de se habitar, em virtude do fato de aí a construção ser livre, fora dos controles e impostos cobrados pela prefeitura.

Com efeito, o número de logradouros públicos existentes se multiplica por quatro entre 1870 e 1890, denotando o transbordamento do núcleo de urbanização inicial (RIBEIRO, op. cit.). A tendência desses novos bairros que surgiam era a de se diferenciarem cada vez mais da "área central", *febril, multiforme, superpopulosa e insalubre. Em suas ruas estreitas, sujas e congestionadas coexistiam armazéns, oficinas, fábricas, escritórios, bancos, prédios públicos, sobrados, casas térreas, cortiços e outras modalidades de habitação coletiva, como antigos casarões do Primeiro Reinado convertidos em casas de cômodos* (BENCHIMOL, op. cit., p. 96).

Não podemos nos esquecer, entretanto, que esse espraiamento urbano terá pouca influência na modificação deste quadro, já que a localização central era indispensável para o grosso da população, como já acrescentado acima. O adensamento das freguesias centrais manteve-se e mesmo acentuou-se com o aumento da imigração, característico dos últimos trinta anos do século XIX. E mesmo apesar de a pobreza localizar-se principalmente nas freguesias de Santa Rita (área portuária) e Santana (SOLIS & RIBEIRO, 1985), a indiferenciação social permanecia como uma das características principais do núcleo histórico.

NOTAS OPERACIONAIS

A noção de área central evoca na geografia urbana, como é redundante nos diversos autores (vide, por exemplo, MURPHY (1972), CARTER (1972), CORRÊA (1996), entre outros), a concentração de atividades econômicas, a acessibilidade superior em relação aos outros locais da cidade e a centralidade (via de regra, no sentido da teoria de Christaller, como polarização). Essa é uma imagem do centro da cidade do século XX, com seu comércio fervilhante, com sua profusão de agências bancárias, prédios de escritórios e os gigantescos arranha-céus das grandes corporações. Para o século XIX, a noção de "centro" existia, mas com um significado diferente do atual.

O período compreendido entre 1870 e o alvorecer do século XX corresponde exatamente ao momento de formação da área central como a conhecemos, em pleno processo de vir-a-ser. Contudo, ele só se completou com as reformas urbanas (1903-1906), quando um espaço propriamente capitalista se impõe no cenário da cidade.

Nosso estudo perscruta a distribuição do uso do solo naquele espaço que viria a ser conhecido como centro da cidade, justamente nos trinta últimos anos do século XIX. O recorte espacial corresponde, aproximadamente, a área conurbada mostrada na Figura 1, acima. Realizou-se mapeamentos, localizando as diversas funções econômicas da cidade, a saber o comércio varejista, atacadista, os serviços, assim como as fábricas e manufaturas. Os espaços intersticiais dessas atividades foram assumidos como sendo função residencial.

A fonte de dados selecionada foi uma publicação anual contemporânea, o "Almanak Laemmert" (ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL..., 1870; 1901), contendo uma listagem

¹ A primeira linha de trem, a Estrada de Ferro D. Pedro II, atual Central do Brasil, foi inaugurada em 1858. As primeiras linhas de bondes puxados a burro foram instaladas em 1868.

exaustiva com a localização de todos os ramos de comércio, serviços e indústria na cidade. Escolheu-se, dado o grande volume de registros em cada livro (cerca de 300 páginas de listagens), restringir o trabalho à utilização de dois exemplares. O primeiro situa-se no início do recorte temporal, o ano de 1870, marco de confirmação de vários processos de modernização no Rio de Janeiro. O segundo corresponde ao ano de 1901, imediatamente anterior ao início das reformas urbanas, e é um exemplar mais completo e em melhores condições do que os publicados nos anos adjacentes.

AS ATIVIDADES COMERCIAIS

Na apreciação geral da distribuição das funções econômicas no espaço urbano do Rio de Janeiro, dentro do período considerado, dois fatos saltam aos olhos do observador: a relativa falta de estrutura na separação das funções urbanas, se comparada ao período posterior de afirmação do espaço capitalista na cidade, e o uso multifuncional dos edifícios.

Em relação ao último, é comum observar em um mesmo lote urbano a presença de atividades diversas dividindo diferentes andares dos prédios. Apresentam-se escritórios dentro da mesma classe de serviços, como profissionais liberais (por exemplo, advogados e arquitetos) compartilhando a mesma casa de dois sobrados, provavelmente cada qual ocupando salas particulares. Também é possível notar a existência de atividades díspares, como um escritório de contabilidade e o local de atendimento de uma parteira. Em realidade, a utilização do antigo casario, convertido ao longo do tempo em suporte de atividades comerciais, indica a centralidade do núcleo de urbanização histórica que podemos notar mesmo no início de nosso recorte temporal.

Quanto ao primeiro fato, apesar da existência de algumas concentrações específicas de certos ramos (dentre os mais notáveis, lojas de móveis e açougues), a tônica geral é a mistura de usos do solo. Comércio varejista e atacadista, atividades provedoras dos diversos serviços demandados pela população e mesmo as fábricas e manufaturas localizavam-se indistintamente no espaço urbano “central”, o que pode ser caracterizado como um sintoma da continuidade de certos padrões herdados da cidade colonial. Pode-se encontrar nas ruas da “cidade velha” em justaposição, lojas de fazendas e roupas, serralharias, escritórios diversos, pequenas fábricas com equipamentos a vapor, todos entremeados de algumas residências. Essas funções eram quase incompatíveis entre si: a fábrica a vapor fazia as paredes das casas vizinhas vibrarem; a oficina de serralheiro, com seu ruído, atrapalhava as atividades de escritórios; o comércio a varejo, por sua vez, criava obstáculos à entrada e saída de mercadorias da fábrica, dado o afluxo de pessoas. Isso sem dúvida agravava aquelas contradições que levariam mais tarde à reestruturação radical da forma urbana, na esteira da desagregação da sociedade escravista e transição para a cidade industrial.

Acrescenta-se a essa mistura funções não consideradas nesse estudo, como a presença dos edifícios da administração pública e os templos e instituições religiosas.

Ao se examinar diacronicamente a distribuição das atividades econômicas na cidade, ou seja, ao comparar-se o comportamento dos diversos ramos de comércio e serviços em 1870 e em 1901, observa-se uma tendência ao espraiamento horizontal da área de maior concentração das lojas, escritórios e oficinas. Isso significa o crescimento do volume de transações comerciais no Rio de Janeiro, que, ao longo desses 31 anos, passou por transformações importantes – crescimento populacional e da malha urbana, aumento da industrialização e do papel de ponto de convergência das mercadorias importadas. Já tendo sido notada em diversas cidades por outros autores que estudaram a passagem do século XIX para o XX (BOHNERT & MATTINGLY, 1964; BOWDEN, 1972; WARD, *op. cit.*), o Rio de Janeiro veio refletir e receber as conseqüências de um movimento mais geral da economia urbana, o aumento das interações espaciais da cidade com escalas mais amplas do capitalismo.

Outra faceta importante a se chamar atenção é o aumento da centralidade dentro do espaço urbano. É possível perceber, de 1870 a 1901, a diminuição dos interstícios entre as funções econômicas, significando a redução de importância da função residencial no núcleo histórico de urbanização. Este, dessa forma, se especializava cada vez mais como um distrito de negócios.

Afim de ilustrar essa modificação, podemos nos deter no caso do abastecimento alimentar, função executada em grande parte pelos armazéns de secos e molhados (ver os mapas 1 e 2).

Através desse tipo de armazém a população adquiria os produtos necessários para o seu dia-a-dia. Eram lojas de consumo freqüente e corriqueiro, vendendo produtos de preço comparativamente reduzido. Dessa maneira, possuindo um elevado número de clientes residindo nas proximidades, sua oferta generalizava-se.

O que nota-se, ao serem comparados os dois anos levantados, é a diminuição sensível do número de armazéns de secos e molhados em operação. Essa redução significa justamente o aumento da

centralidade e da importância de outras atividades mais especializadas, que requerem, para serem rentáveis, a localização em economias de aglomeração.

Localização das atividades de abastecimento - 1870



Fig. 2

Localização das atividades de abastecimento - 1901



Fig.3

Também quer dizer a redução da população residente na “Cidade Velha”, já que para a aquisição de um bem de pouco valor, o consumidor se predispõe a percorrer uma distância menor (CHRISTALLER, 1966). Note-se que a área onde houve a maior desconcentração de armazéns de seco e molhados, isto é, as ruas mais próximas ao litoral leste da cidade (ruas, Direita, do Carmo, Candelária e da Quitanda), tornou-se a o local com maior quantidade de outras funções econômicas. Por sua vez, nas partes mais a oeste, exatamente as com maiores quantidades de habitações, a desconcentração não foi tão significativa.

O movimento oposto às atividades de abastecimento pôde ser detectado em relação ao provimento de serviços financeiros e contábeis, sobretudo no que diz respeito às casas bancárias e companhias de seguro. Apresentaram tendência a concentrar-se em agrupamentos funcionais, onde beneficiaram-se mutuamente de sua localização, facilitando o contato entre firmas. Utilizadas somente por uma elite econômica, essas atividades em particular mostraram um aumento importante no período. O aumento da demanda por esse tipo de serviço espelha a modernização por que vinha passando a sociedade brasileira, principalmente se levarmos em conta que em 1850 a própria necessidade de existirem bancos ainda era objeto de discussões na Assembléia Legislativa (DANTAS, 1991).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar do aumento da centralidade e da tendência a formação de distritos especializados dentro do espaço urbano, a noção de “área central” não se aplica bem à cidade do século XIX. Chamamos atenção para o fato de esta noção implicar, de acordo com a literatura geográfica (ver STROHAECKER, 1988), em duas zonas diferenciadas: um núcleo, local de concentração maciça das atividades terciárias e financeiras principalmente, e uma periferia, com usos do solo consumidores de espaço. Isto é claramente inadequado para descrever a cidade oitocentista, como a própria presença de habitações coletivas em toda área (em maior ou menor grau) nos atesta.

A idéia de centro (presente desde, pelo menos, 1850 [vide RENAULT, 1978]) utilizada pelos contemporâneos fazia conviver a justaposição de diferentes funções urbanas, localizadas de maneira não tão estruturada e que o avanço das relações de produção, circulação e consumo propriamente capitalistas fariam desaparecer.

Apesar de termos apontado algumas linhas evolutivas da estrutura interna do centro da cidade do Rio de Janeiro anteriores às reformas do período Pereira Passos, não se mostrou, como tendência geral, uma alteração substancial dos padrões de uso do solo. Essa teria que esperar pela remodelação física do espaço, na qual boa parte do patrimônio arquitetônico de aparência colonial veio abaixo, logradouros públicos foram alargados e suprimidos, e *ergueram-se novos suportes materiais para uma outra trama de relações sociais, de natureza qualitativamente distinta* (BENCHIMOL, *op. cit.*, p. 318). Isso vem caracterizar, de fato, que as reformas urbanas podem ser consideradas um verdadeiro corte na história do Rio de Janeiro, a partir do qual a estrutura interna da cidade passou a ter uma nova configuração, mais compatível com as aspirações modernizantes das elites econômicas.

BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Mauricio de A. (1986): Da habitação ao habitat: a questão da habitação no Rio de Janeiro e sua evolução. Revista do Rio de Janeiro, vol. 1, n° 2. Niterói. EDUFF.
- _____. (1996): Le Rio de Janeiro du début du dix-neuvième siècle et ses différentes temporalités. Bulletin de la Association de Géographes Français, 73(1). Paris.
- _____. (1997 [1987]): Evolução urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. IPLANRIO.
- ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVINCIA DO RIO DE JANEIRO PARA O ANNO DE 1870 – VIGÉSIMO SÉTIMO ANNO. Rio de Janeiro. Typographia Laemmert.
- ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO MUNICÍPIO NEUTRO E PROVINCIA DO RIO DE JANEIRO PARA O ANNO DE 1901 – QÜINQUAGÉSIMO OITAVO ANNO. Rio de Janeiro. Typographia Laemmert.
- BENCHIMOL, Jaime L. (1990): Pereira Passos: um Haussmann tropical. A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro / Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes.
- BOHNERT, John E. & MATTINGLY, Paul F. (1964): Delimitation of the CBD through time. Economic Geography, 40 (4).
- BOWDEN, Martyn J. (1972): Downtown through time: delimitation, expansion, and internal growth. Economic Geogrsahy, 72 (2).
- CHRISTALLER, Walter (1966 [1933]): Central places in southern Germany. Englewood Cliffs. Prentice-Hall.
- CORRÊA, Roberto L. (1996 [1979]): Processos espaciais e a cidade. In: CORRÊA, Roberto L. (org.): Trajetórias geográficas. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil.

- DANTAS, Luis O. (1991): O agente da revolução. O Rio entre 1850 e 1860. Rio de Janeiro. Departamento de história e geografia / Pontifícia Universidade Católica. Dissertação de Mestrado.
- FURTADO, Celso (1970): Formação econômica do Brasil. São Paulo. Ed. Nacional. 10ª edição.
- GRAÇA FILHO, Afonso de A. (1992): Os convênios da carestia: crises, organização e investimentos do comércio de subsistência da corte (1850-1880). Rio de Janeiro. UFRJ / IFCS. Dissertação de Mestrado.
- HOBBSAWM, Eric J. (1982): A era do capital, 1848-1875. Rio de Janeiro. Paz e Terra.
- JOHNSTON, R. J. (1986): The dictionary of human geography. Oxford. Basil Blackwell.
- KESSEL, Moyses I. (1983): Crescimento urbano e reforma urbana. O caso do Rio de Janeiro no período 1870-1920. São Paulo. PUC / Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais.
- LEVY, Maria B. (1977): História da bolsa de valores do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. IBMEC.
- LOBO, Eulália M. (1978): História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro). Rio de Janeiro. IBMEC. 2v.
- PADILHA, Sylvia F. (1985): Da "Cidade Velha" à periferia. Revista do Rio de Janeiro, vol. 1, nº 1. Niterói. EDUFF.
- RENAULT, Delso (1978): Rio de Janeiro: A vida da cidade refletida nos jornais (1850-1870). Rio de Janeiro. Civilização Brasileira.
- RIBEIRO, Luiz C. Q. (1997): Dos cortiços aos condomínios fechados. As formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira / IPPUR / FASE.
- SOLIS, Sidney S. F. & RIBEIRO, Marcus V. T. (1985): O Rio onde o sol não brilha: acumulação e pobreza na transição para o capitalismo. Revista do Rio de Janeiro, vol.1, nº1. Niterói. EDUFF.
- STROHAECKER, Tânia M. (1988): A zona periférica ao centro: uma revisão bibliográfica. Revista Brasileira de Geografia, 50(4). Rio de Janeiro. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- VANCE Jr., James (1977): This scene of man. Nova York e outros lugares. Harper's College Press.
- WARD, David (1966): The industrial revolution and the emergence of Boston's central business district. Economic Geography, 42(2).