

# *Rio de Janeiro*

Cidade e Região

Lysia M. C. Bernardes

Maria Therezinha de Segadas Soares



BIBLIOTECA CARIOCA

## RIO DE JANEIRO: cidade e região

Terceiro volume da Biblioteca Carioca, *Rio de Janeiro: cidade e região* reúne ensaios publicados isoladamente nas décadas de 50 e 60 e, desde então, quase inacessíveis ao leitor, porque esgotados. Verdadeiros clássicos da Geografia no Brasil, os artigos de Lysia Bernardes e Maria Therezinha de Segadas Soares já revelavam, há quase três décadas, a preocupação de que a percepção do espaço ocupado é fundamental para a compreensão de noções mais abrangentes. Aí se reflete toda a sua atualidade.

Ao focar as origens da cidade do Rio de Janeiro, sua posição geográfica, a expansão do seu espaço urbano e a caracterização dos seus bairros e subúrbios, as autoras trazem ao debate o próprio processo de estruturação do espaço na metrópole carioca e suas relações com a região circunvizinha. O valor da interdisciplinaridade ressalta nos textos de Lysia Bernardes e Maria Therezinha de Segadas Soares, em que a análise geográfica se conjuga ao conhecimento dos processos históricos. Aqui, a configuração territorial e a ocupação do espaço se apresentam como formas geográficas de memória.

Tomando por empréstimo as palavras do prefaciador Milton Santos, *Rio de Janeiro: cidade e região* é "um retrato fascinante de uma realidade em movimento, fixada em um momento de sua evolução, mas sem esconder o próprio movimento".

Ao leitor, o prazer da revelação desse retrato.



PREFEITO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO  
Marcello Alencar

SECRETÁRIO MUNICIPAL DE CULTURA, TURISMO  
E ESPORTES  
Gerardo Mello Mourão

DIRETORA DO DEPARTAMENTO GERAL DE  
DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO CULTURAL  
Helena Corrêa Machado

DIRETOR DA DIVISÃO DE EDITORAÇÃO  
Paulo Roberto de Araujo Santos

*Rio de*  
*Janeiro*  
Cidade e Região

Ficha Catalográfica elaborada pela  
Divisão de Documentação e Bibliotecas  
do C-DGDI

B522r Bernardes, Lysia M. C.  
Rio de Janeiro : Cidade e região / Lysia M. C  
Bernardes, Maria-Therezinha de Segadas Soares.  
- Rio de Janeiro : Secr. Mun. Cultura : Dep. Ge-  
ral de Doc. e Inf. Cultural, 1990.  
160p. : il. - (Biblioteca Carioca; v. 3)

1. Rio de Janeiro (cidade) - Geografia. 2. Rio  
de Janeiro (cidade) - Bairros. 3. Rio de Janeiro  
(cidade) - Urbanização. I. Soares, Maria Therezi-  
nha de Segadas, *colab.* II. Título.

CDD - 918.54  
CDU - 918.1531

BIBLIOTECA CARIOCA

Lysia M. C. Bernardes  
Maria Therezinha de Segadas Soares

# *Rio de Janeiro*

Cidade e Região

1990

2ª Tiragem



**PREFEITURA  
DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO**

**Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes  
Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural**

Copyright ©1987, 1990 Lysia M. C. Bernardes e Maria Therezinha de Segadas Soares.

Direitos desta edição cedidos ao Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural da Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes.

Proibida a reprodução, total ou parcial, e por qualquer meio, sem expressa autorização.

Impresso no Brasil – *Printed in Brazil*

ISBN 85-85096-03-9

Edição e Revisão: Equipe de Editoração do C-DGDI (Ana Lúcia Machado de Oliveira, Diva Maria Dias Graciosa, Luzia Regina Gomes dos Santos Alves, Rosa Maria de Carvalho Gens, Rosemary de Siqueira Ramos)

Projeto Gráfico: Luzia Regina Gomes dos Santos Alves

Capa: Iêda Botelho

Pesquisa iconográfica: Lysia M. C. Bernardes, Maria Therezinha de Segadas Soares e Oswaldo Porto Rocha

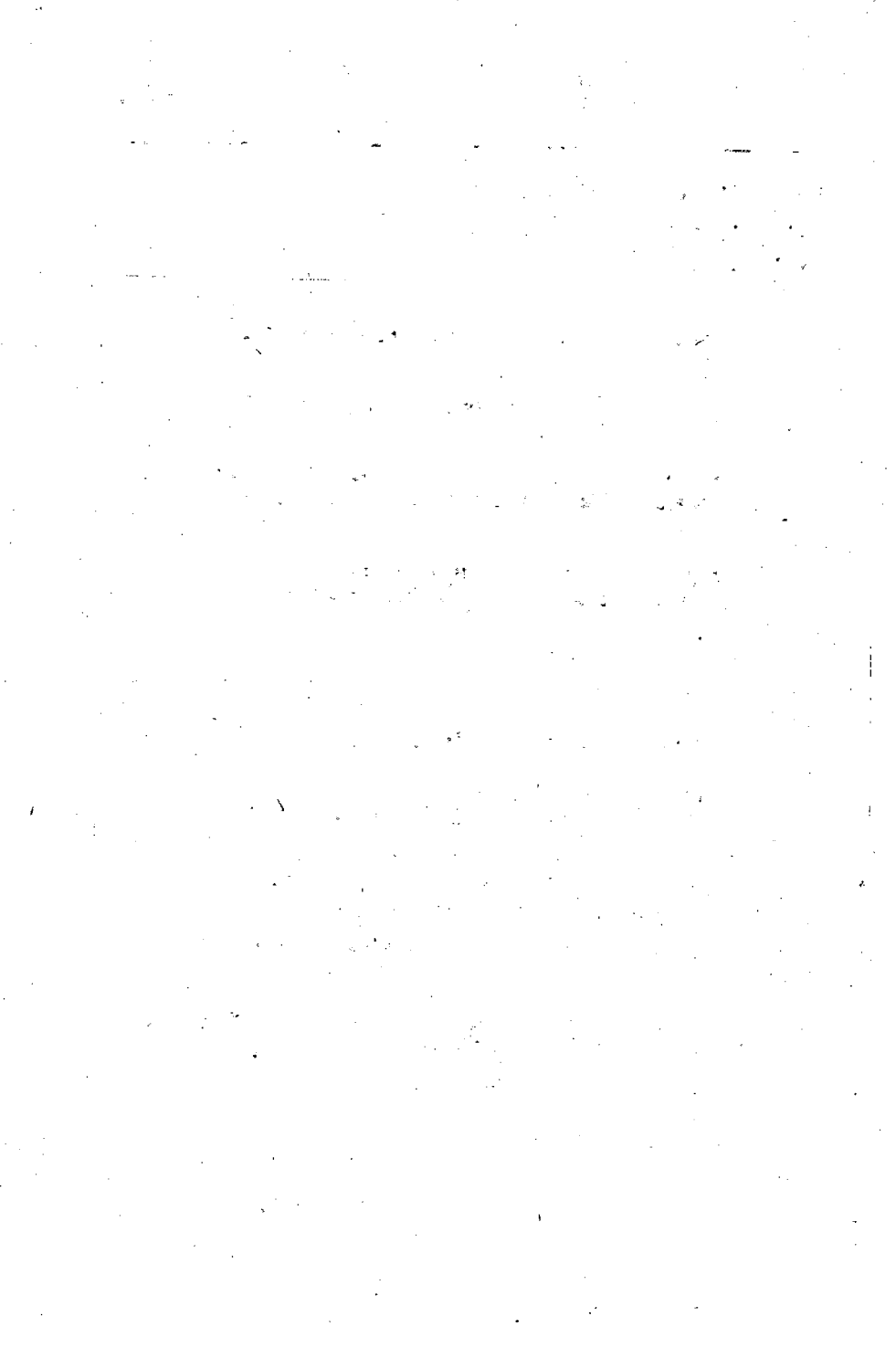
---

Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes  
Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural  
Rua Afonso Cavalcanti, 455 – 2º andar – Rio de Janeiro



---

PREFÁCIO de Milton Santos	9
NOTA DE EDITOR	12
PARTE I	
Função defensiva do Rio de Janeiro e seu sítio original – <i>Lysia M. C. Bernardes</i>	15
Importância da posição como fator do desenvolvimento do Rio de Janeiro – <i>Lysia M. C. Bernardes</i>	21
As grandes vias de comunicação do setor ocidental da baixada da Guanabara, nos primeiros séculos da colonização – <i>Lysia M. C. Bernardes</i>	37
A integração do recôncavo da Guanabara na área metropolitana do Grande Rio de Janeiro – <i>Maria Therezinha de Segadas Soares</i>	42
PARTE II	
Considerações sobre a região do Rio de Janeiro – <i>Lysia M. C. Bernardes</i>	71
Expansão do espaço urbano no Rio de Janeiro – <i>Lysia M. C. Bernardes</i>	81
O conceito geográfico de bairro e sua exemplificação na cidade do Rio de Janeiro – <i>Maria Therezinha de Segadas Soares</i>	105
Bairros, bairros suburbanos e subcentros – <i>Maria Therezinha de Segadas Soares</i>	121
Divisões principais e limites externos do Grande Rio de Janeiro – <i>Maria Therezinha de Segadas Soares</i>	134
A faixa suburbana – <i>Lysia M. C. Bernardes</i>	147



Milton Santos

É mais do que oportuna a publicação como livro dos presentes ensaios geográficos de autoria de Lysia Bernardes e Therezinha de Segadas Soares. São o resultado de um profícuo trabalho de campo e de laboriosas pesquisas de gabinete, realizadas sobretudo nos anos 50 e que retratam paisagens urbanas e rurais do Rio de Janeiro. Esses estudos tiveram uma grande aceitação na época de sua publicação, pelo cuidado que as Autoras puseram na coleta de dados, no arranjo das informações pacientemente obtidas e no inteligente labor interpretativo que precedeu à formalização das idéias, feita em um estilo eskorreito e agradável. Quem, naquela época, teve a oportunidade de ler o que então eram artigos e comunicações a congressos nacionais e internacionais, logo percebeia que a informar esses escritos estavam um conhecimento teórico atualizado e um saber prático abrangente, servidos por um profundo amor ao objeto de estudo, a terra fluminense. Havia, também, uma busca de objetividade que permitia ler a paisagem retratada, apreciando-lhe os diversos contornos através de uma lente que espelhava o presente, mas que também se servia da História para aclarar o conjunto de causas do fenômeno, isto é, o motor da evolução e a fábrica do atual.

O que então os leitores percorriam nessas páginas era mais do que uma simples descrição, solene e muda. Mais do que isso, era um retrato fascinante de uma realidade em movimento, fixada em um dos momentos de sua evolução, mas sem esconder o próprio movimento. Vem daí a razão pela qual esses textos foram utilizados nas universidades e nas administrações cada vez que se queria explicar o que era a antiga capital da República, e como a paisagem do Rio de Janeiro se foi elaborando ao sabor do tempo, e como os arranjos resultantes tinham por trás uma lógica. Vem daí a riqueza desses textos e o impacto que causavam aqui e no estrangeiro, servindo como ponto de partida para tantos outros estudiosos de outras disciplinas da sociedade. Diante de nossos olhos desfilam, como fotografias de corpo inteiro, aspectos relevantes da cidade de então. Mas não são meros cartões-postais. A vida está presente através do cotidiano das pessoas e o que se imobilizou em tijolo e cimento tem a sua linguagem traduzida. Não são cenas mudas, mas peças de um *puzzle* sistematicamente elaborado que nos restitui um Rio de Janeiro que ficou para trás, mas cuja memória é assim preservada. Logo se podia imaginar que iriam se tornar verdadeiros clássicos, não apenas da Geografia, mas da literatura explicativa do Brasil.

Na esteira de Kant; fizemos, os geógrafos, durante muito tempo, a discussão entre o que se deveria considerar como estudo histórico ou denominar de estudo geográfico. A discussão se resumia grosseiramente em dizer que aos historiadores caberia cuidar do passado, enquanto a tarefa dos geógrafos seria analisar o presente. Este seria o cientista que, diante das coisas

tais como elas estão na atualidade, saberia oferecer uma leitura interpretativa, concatenando horizontalmente os fatos, na restituição do seu acontecer contemporâneo. Os historiadores nos mostrariam encadeamentos, relações verticais de causa e efeito entre o acontecer já passado e o fluir contemporâneo da existência das sociedades. Diante dos presentes ensaios de Therezinha de Segadas Soares e Lysia Cavalcanti Bernardes, relidos após vários lustros de sua primeira edição, damos-nos conta da inanidade dos debates escolásticos, se não relativizamos. Tanto a História pode dar conta do presente, não apenas na crônica, mas pela análise de conjuntura, como a Geografia pode dar conta do passado, mas não apenas no uso adequado dos materiais recolhidos dos arquivos, dos livros de História, dos relatos dos viajantes e da tradição oral de que nos servimos para embasar nosso entendimento do presente. Diante desses artigos hoje merecidamente reunidos em livro, acabamos por dever afirmar que a boa Geografia feita hoje termina por se transformar em História ainda melhor.

Falou-se e ainda se fala em Geografia retrospectiva, que seria uma herança, no Brasil dos esforços metodológicos de um Marc Bloch ou de um Fernand Braudel, o fundador da tendência na Universidade de São Paulo. Nessa linha, os estudos seminais de Pierre Monbeig e de Aroldo de Azevedo, mas também outros trabalhos do Departamento de Geografia da USP, do antigo Conselho Nacional de Geografia (hoje transfundido dentro da estrutura gigante de um IBGE desfigurado) e de outros geógrafos espalhados em diversos estados, fizeram época e subsistem como leitura obrigatória. Mas a Geografia retrospectiva é tributária da História e, como esta, padece das dificuldades inerentes à busca do passado. Este, na verdade, se dá como memória, mantida nas formas sócias e econômicas residuais e persistentes ou nas formas geográficas que constituem a paisagem e as configurações territoriais. São, porém, sempre restos, que nos chegam como parcialidades: como se não bastassem os nossos olhos e sentidos seletivos, a própria seletividade do devir poupa algumas das realizações materiais ou morais dos grupos humanos, deforma outras tantas e arrasa as demais. A grande dificuldade da análise histórica, ou da Geografia retrospectiva, ou seja, a reconstituição do passado, vem do fato de que necessitamos, para recuperar o que passou, de interpretá-lo em termos de contexto. O acontecer social é contextual e dinâmico ou, em outras palavras, o movimento da História arrasta todas as coisas num movimento único, mudando-lhes, a cada momento que passa, a significação real. E a interpretação do vivente nada mais é do que o registro das significações.

Na verdade, o passado que nos chega como fragmento é insuficiente para entender o passado como realmente vivido. E o presente tampouco se entende como apenas a vivência atual das relações sociais atuais, na medida em que as relações sociais hoje são vividas em um quadro que reúne fragmentos de diversas épocas, influinto, como materialidade, na formulação das decisões do presente.

É aí que aparece todo o valor dos trabalhos geográficos competentes, isto é, daquelas visões horizontais que integram o acontecer atual com seu próprio processo formativo. Tais produções intelectuais, ainda que apre-

ciadas no momento mesmo em que são publicadas, ganham toda a sua dimensão interpretativa quando enxergadas a distância. Simplesmente porque elas nos restituem contextos. Quem, agora e depois, necessitar estudar o passado do Rio de Janeiro, terá obrigatoriamente de recorrer a esses textos magistrais, porque eles nos trazem de volta, vistos em conjunto, os homens e as coisas no seu presente e no seu movimento. Mas sobretudo lucrará quem estiver, por obrigação ou puro ócio, obrigado a entender o presente. A História vai se fazendo pelo suceder interminável de conjuntos inextricáveis de objetos e de relações, sem cujo conhecimento a explicação dos contextos do presente será árdua, senão impossível, bem como será impossível a construção de cenários operativos, isto é, a antevisão dos contextos de um futuro que se quer construir.

Essas páginas que retratam o passado são, pois, atuais. O nobre ensinamento desse retrato de uma Geografia passada é, pois, o de ser uma advertência para a Geografia que, penosamente, desejamos reconstruir hoje. A nossa disciplina, pela complexidade e pela ambição do seu objeto, está ameaçada de fragmentação. Nós próprios o assinalamos recentemente, mas tantos outros geógrafos já o disseram nos quatro cantos do mundo. Se a unidade de análise geográfica é, hoje, conforme sugerimos, a formação sócio-espacial, é exatamente porque nossa tarefa é a busca de contextos, em cujo molde dinâmico flui o presente na busca do porvir. Estudos fragmentários ou puramente verticais que não reconstituam a horizontalidade do presente, revelando os cotidianos e as práxis, dificilmente levarão ao resultado desejado e podem, desse modo, faltar ao sentido com que foram pensados.

A grande lição deste livro de Lysia Bernardes e Therezinha de Segadas Soares é que suas páginas retratam um presente já pretérito, em toda a sua horizontalidade: a atualidade do passado a serviço do entendimento da atualidade do presente. Isto garante às autoras o que para cada um de nós, intelectuais, termina por ser a ambição maior e o galardão mais desejado, isto é, o de permanecer, através de nossa obra, como intérpretes de uma época.

**Setembro de 1985**

## NOTA DO EDITOR

A coletânea *Rio de Janeiro: cidade e região* contém, no todo ou em parte, alguns dos artigos publicados por Lysia Bernardes e Maria Therezinha de Se-gadas Soares nas décadas de 1950 e 1960 sobre a cidade do Rio de Janeiro e sua região.

Vários desses artigos resultaram de simples aulas proferidas em cursos promovidos pela Associação dos Geógrafos Brasileiros – Seção Regional do Rio de Janeiro. Outros se originaram de comunicações apresentadas nas reuniões anuais dessa Associação ou em outros eventos, como o III Colóquio de Estudos Luso-Brasileiros de 1959 e o Colóquio sobre a Regionalização do Espaço no Brasil, realizado em 1968 em Bordeaux. Todos esses artigos resultaram de pesquisas individuais independentes e do esforço permanente de ambas as autoras, com vistas à identificação do processo de estruturação do espaço urbano da metrópole do Rio de Janeiro e à compreensão de suas relações com a região circundante.

A seleção dos artigos reproduzidos nesta coletânea foi realizada pelas autoras, que deram prioridade àqueles de interesse mais abrangente. Foram eles organizados em dois grupos. O primeiro reúne artigos relativos às origens da cidade e sua posição geográfica, suas relações com o recôncavo da Guanabara e a região que se estruturou em função da metrópole carioca. O segundo grupo de artigos trata da expansão do espaço urbano do Rio de Janeiro e da caracterização de seus bairros e subúrbios.

Os artigos selecionados estão reproduzidos na forma original, inclusive quanto à indicação das referências bibliográficas. Não foi possível, no entanto, incluir a totalidade de fotografias que ilustravam os referidos artigos.

Todos os nomes próprios – personativos, locativos e de qualquer natureza –, citados ao longo desta obra, sofreram o mesmo processo de atualização gráfica a que estão sujeitos os nomes comuns, conforme as *Instruções para a Organização do Vocabulário Ortográfico da Língua Portuguesa (Formulário Ortográfico, XI, 39)*.

## **PARTE I**





Lysia M. C. Bernardes

### **Domínio da Guanabara, a Razão Primordial da Fundação do Rio de Janeiro**

Desde as primeiras viagens de exploração de nosso litoral, os portugueses conheciam as qualidades do Rio de Janeiro como ancoradouro profundo e abrigo seguro. Não foi, no entanto, a existência de tão excelente porto natural que, por si só, motivou o estabelecimento luso às margens da Guanabara. Já em 1504, Gonçalo Coelho, depois de fundar uma feitoria em Cabo Frio, estivera na Guanabara onde deixara uma casa de pedra.<sup>1</sup> Em torno da mesma surgiu espontaneamente uma povoação, em local que se supõe ter sido à margem do rio da Carioca, cujas águas reabasteciam as embarcações que faziam escala no Rio de Janeiro. Não há notícias sobre a destruição ou o desaparecimento dessa feitoria, mas, alguns anos depois, outros navegadores que penetraram na Guanabara a ela já não fazem referência. Certamente, essa primitiva povoação já não existia quando aqui esteve durante vários meses Martim Afonso, fazendo provisões e reparando suas naus.<sup>2</sup>

Embora conhecessem os portugueses desde cedo as qualidades da Guanabara como abrigo seguro, dispoñdo ainda de ótimas aguadas, foi essa bafa preterida pela de Santos quando se tratou de estabelecer uma povoação de caráter permanente. Na verdade, não podiam os colonizadores dispersar por demais seus esforços, e a inexistência de trilhas indígenas que ligassem a Guanabara ao planalto deve ter sido a razão fundamental para esse descaso pelo Rio de Janeiro, pois era no planalto que residia o grande interesse da metrópole, em virtude da miragem do ouro.<sup>3</sup>

---

(\*) Transcrito do: *Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro, 13 (1-2):92-97, 1960.

<sup>1</sup> DIAS, Carlos Malheiro. *História da Colonização Portuguesa no Brasil*. Porto, 1924.

<sup>2</sup> Pero Lopes de Souza em seu *Diário de Navegação de 1530 a 1532* - Comentado pelo Capitão de Corveta Eugênio de Castro, da Armada Brasileira. São Paulo, Prado Editora, 1927.

<sup>3</sup> A propósito das raízes da localização da vila de São Vicente, M. T. de Segadas Soares em *A Primeira Vila Portuguesa no Brasil* salienta a importância de dois fatos: a existência do caminho para o planalto e de um pequeno aglomerado de portugueses e índios, espontaneamente instalados nesse local, que referiram a Martim Afonso a existência de minas de ouro e prata no interior.

Desse modo, não se tendo firmado o domínio da metrópole na Guanabara, esta passou a ser freqüentada amiúde por naus francesas que vinham fazer carregamentos de pau-brasil. Apesar das repetidas advertências feitas à corte sobre essas ocorrências, nenhuma povoação aí foi fundada pelos colonizadores portugueses nas primeiras décadas.

Em 1551, refere-se Pero de Góis às naus francesas que freqüentavam a costa brasileira, especialmente na capitania de Martim Afonso. "no Rio de Janeiro, onde já se não ousava de ir com elés". Repetindo essa advertência, dois anos mais tarde, Tomé de Souza recomendava que se fundasse nesta costa uma povoação honrada e boa.<sup>4</sup>

Para que fosse reconhecida como imperiosa a necessidade da fundação da cidade do Rio de Janeiro, foi preciso, no entanto, que experimentassem os franceses um estabelecimento de caráter permanente e se levantassem os tamoiós, por influência destes, ameaçando a estabilidade de São Vicente, Santos e mesmo Piratininga.

Em 1560, Nóbrega, reconhecendo que, se Mem de Sá não povoara e fortificara o Rio de Janeiro como convinha, fora por falta de gente, insistia perante o rei na necessidade de povoar o Rio de Janeiro e fazer-se nele outra cidade como a Bahia.<sup>5</sup>

Também Brás Cubas, ao pedir providências reais para o envio de reforços para São Vicente, sugere o povoamento do Rio de Janeiro como solução contra a hostilidade dos tamoiós, instigados pelos franceses.<sup>6</sup>

Foi, portanto, a ameaça representada pelo domínio francês na Guanabara que motivou a fundação do Rio de Janeiro e, desse modo, o que interessava aos colonizadores portugueses para fixar o germe da atual cidade era um sítio defensivo. Sítio que permitisse guardar a Guanabara contra nova tentativa de fixação dos inimigos e também contra a ameaça que os tamoiós hostis representavam para as povoações já existentes na capitania.

---

<sup>4</sup> Em carta datada de 1-6-1553, escrevia Tomé de Sousa "... parece-me que V. A. R. deve mandar fazer ally húa uma povoação honrada e boa porque já nesta costa nam há rio em que entrem franceses senão neste e tirão delle muita pimenta. ..." (*História da Colonização Portuguesa no Brasil*, V. III p. 365).

<sup>5</sup> *Cartas Avulsas* - Aliás, se Tomé de Souza não tomara essa iniciativa, fora por falta de recursos, como assinala na carta já citada "... e se eu nam fiz fortaleza esse ano no dito rio como me V. S. escrevia foy por que o nam pude fazer por ser poqua gente e nam me parecer sido desamarme. ..." (*História da Colonização Portuguesa no Brasil*, V. III, p. 365).

<sup>6</sup> "Mande V. S. olhar por esta terra he mande a prover de polvora e despingarda pelouros e chumbo e bombardeiros porque tem muita necessidade diso e com brevidade porque he muito a meude combatida dos contrayros he tenho grande arreceo que se perqua se V.S. a nam prover loguo e nam mandar povoar o Rio de Janeiro porque nam aja franceses que favoreção estes contrayros que são muito nossos vizinhos. ..." Trecho da Carta de 25 de abril de 1562. *História da Colonização Portuguesa no Brasil*. v. III, p. 261.

## Um Sítio Defensivo

Se a defesa da Guanabara fora a razão primordial da fundação do Rio de Janeiro, garantir sua posse seria a função inicial da cidade. O sítio escolhido testemunha-nos, por sua vez, o mesmo fato.

A margem oeste da baía de Guanabara era, sem dúvida, a que mais vantagem oferecia ao estabelecimento humano. Era a que possuía melhores aguadas, nas quais já vinham se abastecer as naus que aqui faziam escala, abrigando-se nas enseadas que a feçtomam.

Se, em sua parte mais interior, a Guanabara se alarga, desenhando um amplo recôncavo constituído por terrenos baixos, originalmente pantanosos, na sua parte meridional, junto à barra, ela se estreita sobremodo. Forma, aí, em ambas as margens, uma sucessão de sacos e enseadas, separados por morros cristalinos que, ora se ligam aos alinhamentos montanhosos do maciço costeiro, ora surgem ilhados em meio aos terrenos embejados das pequenas planícies que se desenvolvem entre a montanha e o mar.

Nesta parte meridional da baía, a mais estreita, de onde era possível controlar a entrada da barra, vários sítios se ofereciam para o estabelecimento da pequena povoação pomposamente batizada de cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro,

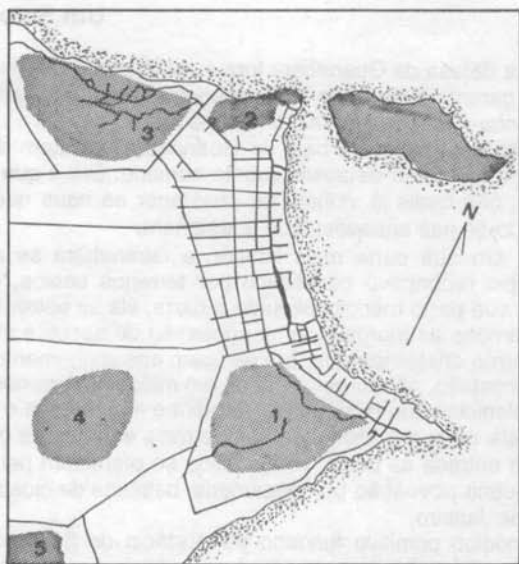
O núcleo primitivo fundado por Estácio de Sá e posteriormente conhecido como Vila Velha fora erigido à entrada da barra, sobre a planície ainda não inteiramente consolidada, entre o morro Cara de Cão e o Pão de Açúcar. Daqueles que escreveram sobre a Vila Velha, alguns como Backheuser e Morales de los Rios consideraram que o sítio original teria sido o próprio morro Cara de Cão, baseando-se o primeiro no fato de haver indícios da existência, na planície, de uma pequena lagoa entre as duas restingas que formaram o tómbolo. Vieira Fazenda por sua vez defendeu a teoria do sítio na planície, o que parece estar confirmado na carta de Antônio Matos, divulgada por Serafim Leite<sup>7</sup>, na qual é apontada a localização exata do arraial na baixa, embora também se tivesse fortificado uma eminência vizinha que deveria ser, certamente, o Cara de Cão.

Expulsos os franceses, reconheceu Mem de Sá a impraticabilidade do local da Vila Velha que, se constituía a solução adequada como baluarte na luta contra os franceses, pois estes dominavam com os tambois o interior da baía, não se prestava para um estabelecimento permanente. Tratava-se, com efeito, de criar uma cidade como a Bahia que, garantindo o domínio do porto, servisse de base para o devassamento e a ocupação da região. E com esse objetivo, foi transferida a povoação para o morro de São Januário, mais tarde conhecido como morro do Castelo.

De todas as primeiras fundações portuguesas no Brasil, somente a da Vila de São Vicente<sup>8</sup> não aproveitaria um sítio em acrópole. Não se pode levar em conta, nesse particular, a vila de Estácio de Sá, cujo caráter provisório é indiscutível.

<sup>7</sup> LEITE, Pe-Serafim. *Páginas da História do Brasil*. São Paulo, Editora Nacional, 1937, 260 p.

<sup>8</sup> SOARES, M. T. de Segadas. Op. cit.



### Primeiros delineamentos urbanos na planície

A Rua Direita foi a primeira e principal artéria do Rio de Janeiro. Começando ao pé da Ladeira da Misericórdia, ligava os morros do Castelo (1) e de São Bento (2) pela praia de Manuel Brito. Em seu primeiro trecho, apoiado no sopé do morro do Castelo, ficou conhecida como Rua da Misericórdia. A partir dessa rua se formaria um quadriculado tosco à medida que, vencendo o brejo, a cidade se estendesse para oeste.

Na segunda metade do século XVII, a Rua dos Ourives, que ligava o morro do Castelo ao da Conceição (3), constituía o limite da área urbanizada. Mais adiante, a cidade só poderia progredir depois da drenagem das lagoas e dos pantanais.

No morro de Santo Antônio (4), ainda ilhado por lagoas e terrenos alagadiços, apoiavam-se dois caminhos de penetração. O primeiro, partindo da Rua da Ajuda, na base ocidental do morro do Castelo, daria origem à Rua dos Barbonos (atual Evaristo da Veiga) e, chegando à Lapa, se bifurcava para formar o Caminho do Catete e a famosa Estrada de Mata-Cavalos. O segundo, bastante posterior, acompanhava a face norte do morro de Santo Antônio, indo entroncar mais adiante na referida estrada.

Mais ao norte, dois outros caminhos seguiam para oeste, prenunciando a expansão da cidade nessa direção no século XVIII. O primeiro levava até aos brejos do campo da cidade e o segundo acompanhava a base do morro da Conceição. Por ele se chegava à Saúde através da passagem que corresponde à atual Rua Camerino.

De acordo, portanto, com a tradição portuguesa e diante da função eminentemente defensiva que deveria ter a aglomeração, impunha-se o sítio em acrópole.

Por que teria sido escolhido justamente o morro de São Januário e não o de São Bento, o outeiro da Glória ou mesmo o do Pasmado ou o da Viúva? Desses outros morros, o da Glória era o mais bem situado e o único a possuir, como o de São Januário, uma superfície onde fosse possível instalar uma aglomeração. Era, aliás, o mais próximo do rio da Carioca e já servira de reduto aos tamoios na luta contra os portugueses.

Contudo, indubitavelmente, o morro de São Januário, com seus 60 metros de altura, era deles todos o que melhor respondia ao que, naquela conjuntura, se poderia desejar. Com efeito, situava-se em um promontório, ou melhor, um tómbolo, quase isolado do continente, pois pântanos e lagoas estendiam-se à retaguarda das estreitas praias que formavam a linha de costa, o que o tornava quase inexpugnável por terra. Ao norte do morro estava o fundeadouro mais abrigado e aí vinham ter as naus, que também podiam se proteger no Boqueirão, a lagoa situada logo ao pé do Castelo. Além disso, de todos os morros era o que dominava mais completamente a entrada da barra, fiscalizando a entrada das naus, permitindo, ao mesmo tempo, a observação do interior da baía. Em confronto com a planície embrejada que o cercava, possuía ainda o Castelo outra vantagem — a salubridade, pois estava exposto francamente aos ventos dominantes e todas as tardes era, por assim dizer, varrido pela brisa. Mas, sobretudo, era ele o que possuía maior superfície, sendo mais adequado, portanto, para o estabelecimento de uma povoação.

Este pequeno morro representava, pois, para aquela época, um sítio ideal. Não permitiria, é verdade, grandes obras urbanísticas, nem um desenvolvimento regular do traçado urbano, mas estava de acordo com as concepções militares da época e, sobretudo, dos portugueses, cujas cidades, com raras exceções, têm sítios alcandorados, ditados, está visto, pelas necessidades de defesa. Correspondia, portanto, plenamente, à função para a qual fora criada a povoação, logo cercada de muros e baluartes cheios de artilharia.

Se ótimas eram as condições do sítio para a implantação de um núcleo fortificado, logo elas se tornaram um entrave ao desenvolvimento da cidade quando esta, ultrapassada a fase militar de fixação, ganhando a praia e a planície, precisou recorrer a obras de aterro e drenagem e palmo a palmo foi conquistando o atual espaço urbano.

Essa expansão do Rio de Janeiro, apesar da inadequabilidade de muitos dos sítios conquistados, se iniciou desde logo, com o aparecimento de novas funções, pois, com efeito, diversos outros fatores ligados ao elemento posição, intervieram nesse sentido, garantindo, desse modo, a permanência do aglomerado nascente.

Sobre uma elevação havia-se implantado o germe da cidade que hoje é, caracteristicamente, uma cidade de planície, apertada entre o mar e a montanha. E não apenas o morro de São Januário ia ser ocupado pelo orga-

nismo urbano. Esse, obrigado a se estender na "baixa", também iria ocupar — e densamente — os morros de Santo Antônio, da Conceição, do Livramento, as faldas do morro do Desterro e o outeiro da Glória. Isto porque, além de constituírem um sítio defensivo — o principal fator da escolha do morro do Castelo —, eram, em confronto com a planície, mais saudáveis e arejados, bem como de fácil ocupação, enquanto que na planície faziam-se necessárias obras de aterro ou de drenagem. Desse modo, o morro do Castelo e os demais, que aos poucos foram sendo integrados na área urbana, imprimiram um caráter especial ao traçado da cidade nascente, as primeiras ruas sempre se apoiando no sopé de suas encostas.

# Importância da Posição Como Fator do Desenvolvimento do Rio de Janeiro(\*)

Lysia M. C. Bernardes

## Introdução

Circundando o maciço Carioca, o Rio de Janeiro impressiona aos que vêm a conhecê-lo, pelo arranjo de seus bairros. À maneira de um grande arco, envolve o sopé do maciço, cujos esporões rochosos, aqui e ali, impõem um estrangulamento ao espaço urbano. A cidade aproveitou as pequenas planícies, insinuou-se pelos vales, assumindo uma forma antes longitudinal que compacta. A montanha e o mar dificultaram a expansão do centro comercial e administrativo, ao mesmo tempo que impuseram uma circulação caracteristicamente linear e atormentada.

Longe de apresentar nos anos recentes um crescimento em faixas periféricas, à maneira das principais metrópoles, o Rio é uma cidade que cresceu em pontas, aumentando consideravelmente as distâncias do centro. Daí a necessidade de freqüentes retomadas de crescimento no núcleo primitivo, onde os morros vão sendo arrasados, o mar aterrado e a montanha perfurada para se diminuïrem as distâncias. É uma laboriosa expansão, vencendo a exigüidade dos sítios, a mostrar a todo momento que se trata de um local impróprio para a formação de uma grande metrópole. Não há quem pense de outro modo. É realmente estranho como a cidade, dotada de um ímpeto peculiar, venceu o confinamento a que parecia votada, fez tábula rasa de todos os inconvenientes do sítio e veio a abrigar três milhões de habitantes.

Na verdade, não serão as condições do sítio, isto é, do local onde se fixou e desenvolveu o aglomerado urbano, que nos poderão ajudar para a compreensão do crescimento do mesmo. Ao tempo da fundação da cidade, o sítio desempenhou seu papel, determinando a fixação do núcleo nesse local. Mas, aquelas condições que então representavam grande vantagem e contribuíram para a escolha do sítio, dada a função a que se destinava o aglomerado, tornaram-se dentro de pouco tempo um empecilho, a entrar a expansão urbana.

Não foi a existência na Guanabara de bons ancoradouros, profundos e abrigados, que, por si só, motivou o estabelecimento luso em caráter permanente a suas margens. O que interessava aos portugueses, quando da

(\*) Transcrito de *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, v. 11, t. 1 (1957-1958). São Paulo, 1959. p. 175-176.

fundação da cidade do Rio de Janeiro, era um sítio defensivo que permitisse guardar a Guanabara e seus bons ancoradouros contra nova tentativa de fixação dos franceses na mesma. E também, contra a ameaça que, para as povoações já existentes em São Vicente, era representada pelos tamoiós, instigados por aqueles contra os colonizadores lusitanos.

E, se é verdadeira a afirmação contida nas páginas da *História da Expansão Portuguesa no Mundo*<sup>1</sup> de que foi a conquista do Rio de Janeiro aos franceses, seguida da fundação da futura metrópole, que firmou definitivamente a soberania portuguesa no Brasil, isto se deve às vantagens que lhe proporcionava sua posição, como veremos a seguir.

## Elementos Físicos da Posição

O elemento fundamental da posição do Rio de Janeiro é a presença da baía de Guanabara, por cuja posse lutaram os portugueses, dando à cidade, por eles fundada em sua margem oeste, a designação conferida à própria baía pelos navegadores que primeiro a visitaram, confundindo-a com a embocadura de um rio.

Constitui a Guanabara uma das mais notáveis reentrâncias de nosso litoral, ampla e ao mesmo tempo abrigada, pois se estende de norte a sul por cerca de 25 km. Ao contrário da baía de Ilha Grande, por demais aberta e da de Santos, na realidade apenas uma embocadura afogada e, portanto, pouco desenvolvida lateralmente, a Guanabara possui uma barra estreita, pois apenas 1.600 m medeiam entre os dois montes rochosos que a balisam, enquanto que, para o interior, forma um recesso amplo, (mais de 20 km de WSW para ENE) ao qual, como no caso da baía de Todos os Santos, se aplica a designação de recôncavo.

Do lado do sul, não somente a barra é estreita, mas também alinhamentos rochosos, com encostas abruptas voltadas para o oceano, formam uma frente de defesa natural. Verdadeira muralha rochosa, esses alinhamentos correspondem à frente falhada dos maciços litorâneos.<sup>2</sup>

Se para o sul os maciços costeiros apresentam frentes falhadas abruptas e contínuas, a partir de ambas as margens da baía, graças à direção geral dos dobramentos (SW-NE), a erosão pôde progredir mais rapidamente, escavando vales relativamente extensos, quase retilíneos. Em seus baixos cursos, afogados em consequência de movimento glácio-eustático positivo, esses vales foram entulhados por sedimentos flúvio-marinhos. Vamos encontrar, pois, do lado interior, vales amplos e planícies de formação recente, ainda mal consolidadas, nas quais se destacam alguns alinhamentos e morros isolados, também cristalinos, mas em geral de rocha profundamente decompos-

<sup>1</sup> BAIÃO, Antônio et alii. *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, v. III, p. 30.

<sup>2</sup> As feições geomorfológicas desses maciços foram expostas por Francis Ruellan em "Evolução Geomorfológica da Baía de Guanabara e Regiões Vizinhas". *Revista Brasileira de Geografia*, ano VI, nº 4.



ta, como os morros do Castelo, São Bento, Santo Antônio, Conceição, Providência e outros.<sup>3</sup>

Nesse ponto, os alinhamentos do maciço e os vales que o entalam formam com as pequenas planícies uma unidade complexa, cuja caracterização se completa pela presença da baía que, formando enseadas sucessivas, completa o quadro regional. E é justamente nesse trecho que, junto às margens, a Guanabara apresenta suas maiores profundidades, ao pé dos morros e alinhamentos rochosos que chegam até ao mar. Entre esses morros contava-se o do Castelo, o sítio seiscentista, enquanto que as planícies e os vales citados viriam a constituir o sítio atual da cidade, juntamente com algumas encostas e os aterros progressivamente realizados.

Ao norte dos maciços costeiros, enquadrados entre estes e a escarpa majestosa da serra do Mar, estendem-se as planícies de nível de base da baixada da Guanabara, drenadas pelos rios que nela deságuam, rios esses cujos cursos inferiores, sujeitos à ação das marés, constituem um verdadeiro prolongamento da baía. Bem mais extensa do que em Santos, a baixada litorânea da Guanabara, embora parcialmente embrejada, dispunha de solos férteis, também regados por chuvas copiosas, embora não excessivas.<sup>4</sup>

Para leste e oeste, as terras baixas do recôncavo da Guanabara são prolongadas praticamente sem solução de continuidade, por outras áreas de baixadas que se estendem até a baía de Sepetiba, a oeste, e até a planície do baixo Paraíba, a nordeste. Para norte, ao contrário, a presença da serra do Mar barra desde logo o horizonte.

Esse acidente orográfico forma aí um paredão abrupto e contínuo que em muitos trechos se eleva a mais de 1.000 m de altitude. Justamente ao norte da Guanabara ele tem seu trecho mais elevado, na chamada serra dos Órgãos, que culmina a mais de 2.000 m de altitude. Barreira florestada, a serra isola a baixada do planalto interior, uma vez que, na zona em apreço, nenhum curso d'água conseguiu escavar seu vale muito para o interior, o que, aliás, é um dos elementos a provar a juventude tectônica da referida escarpa.<sup>5</sup> Contudo, embora nenhum curso d'água tenha conseguido rasgá-la, a serra apresenta alguns colos rebaixados graças a circunstâncias locais de origem tectônica ou, simplesmente, devido à concorrência da erosão nas duas vertentes, quando facilitada pela adaptação da rede hidrográfica à direção dos dobramentos (Governador Portela e Muri, por exemplo). Imediatamente ao norte da Guanabara, esses colos não descem a menos de 800 metros, mas, para oeste, nas chamadas gargantas de Rodeio - Humberto Antunes (450 m) e Governador Portela (650 m) são muito mais rebaixados.

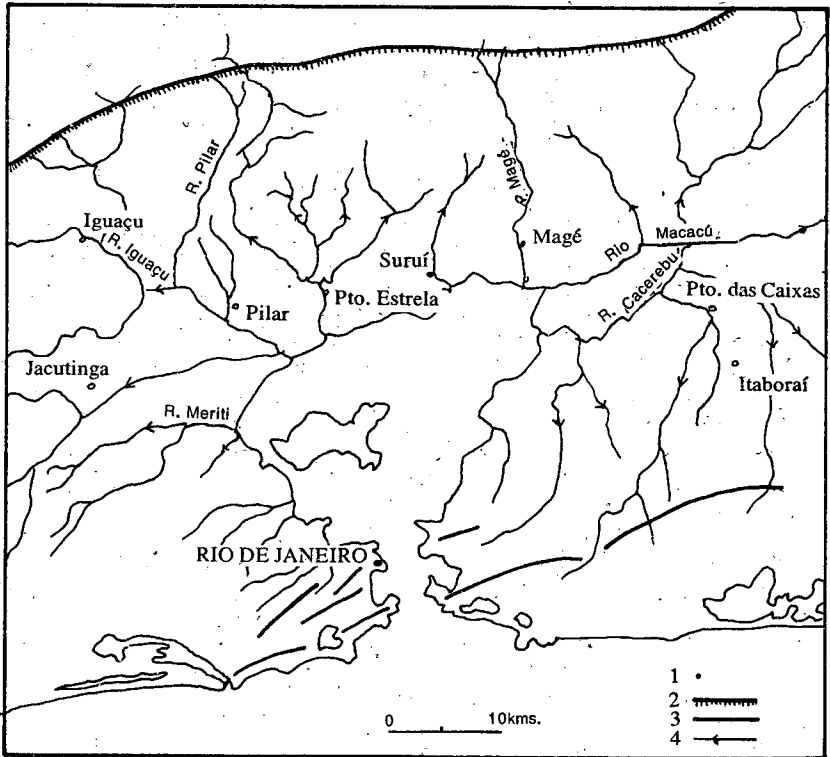
---

<sup>3</sup> A propósito da evolução morfológica desse trecho da Guanabara, vide Francis Ruellan em "Estudos Geomorfológicos na Zona Urbana do Rio de Janeiro", *Boletim Carioca de Geografia*, ano VI, nºs 3 e 4.

<sup>4</sup> Sobre os caracteres da baixada, vide L. M. C. Bernardes: *Livret-Guide nº 5 - Plaine Littorale et Region Sucrière de l'Etat de Rio de Janeiro*, cap. I.

<sup>5</sup> RUELLAN, Francis. Op. cit.

Comparando a barreira montanhosa que aqui como em Santos separa litoral e planalto, veremos que em ambos os casos havia colos rebaixados e vales notavelmente entalhados, na direção dos mesmos. No caso da serra do Mar na zona do Rio de Janeiro, havia mesmo entalhes bem mais profundos, como é o caso das já apontadas gargantas de Rodeio e Governador Portela.



**Posição do Rio de Janeiro em relação à Guanabara e seu re-côncavo.** Os terrenos pantanosos da baixada dificultavam a circulação terrestre e as comunicações que se faziam por via fluvial, aproveitando os baixos cursos sujeitos à ação das marés. 1 — A posição do Rio de Janeiro. 2 — A frente da serra do Mar. 3 — Alinhamentos montanhosos dos maciços litorâneos. 4 — Limite da influência das marés (cf. Ruellan: Revista Brasileira de Geografia VI, 4).

Nas características morfológicas do planalto, no entanto, reside a principal diferenciação entre as duas porções da serra do Mar acima referidas. Ao norte de Santos, a serra não é mais do que uma escarpa de planalto e es-

te, suavemente ondulado, funciona como um grande dispersor de drenagem. Ao norte do Rio de Janeiro, no entanto, o alto da serra é montanhoso, o planalto é compartimentado e cada unidade é isolada da outra por um alinhamento de serras. Cada um desses compartimentos, representados pelos vales dos diferentes cursos d'água que do alto da serra fluem para o interior, liga-se, contudo, com o grande eixo do vale do Paraíba. Por outro lado, este que, mais a oeste, aparenta-se a uma calha retilínea e estreita, ao norte do Rio de Janeiro amplia-se consideravelmente, pois seus afluentes da margem esquerda — o Paraibuna, o Pomba e o Muriáe — aí trabalharam ativamente, recuando suas cabeceiras até o coração do planalto mineiro.<sup>6</sup>

Completando estes aspectos morfológicos, que mais havia reforçando o contraste? Ao norte do Rio de Janeiro, a floresta pujante, interrompida apenas pelos altos cimos campestres e abruptos rochosos, quase inacessíveis, dissimulava os pormenores de um relevo enérgico. Em São Paulo, para lá da borda da escarpa, a vegetação aberta e desimpedida das manchas de campos somava-se à topografia suave das formações sedimentares do Alto Tietê, do Alto-Médio Paraíba ou da Depressão Paulista.

### **Importância da Guanabara e seu Recôncavo no Delimitamento das Primeiras Funções do Rio de Janeiro.**

A Guanabara, como elemento fundamental da posição do Rio de Janeiro, desempenhou para os destinos da cidade papel da maior importância. Constituiu a baía abrigo seguro para as naus, contra as tempestades do oceano e, também, contra corsários inimigos. Em seu recesso, podia-se refugiar toda uma esquadra. A própria barra da baía, estreita e difícil, onde morros escarpados se erguem como baluartes, constituiu a principal linha de defesa. E, como foram as razões militares que motivaram o estabelecimento em causa, logo no primeiro século construíram-se fortificações à entrada da barra, nos locais onde hoje se erguem os fortes de São João e de Santa Cruz (São Teodósio e da Guia, naquela época).

Estabelecidos no Rio de Janeiro, conseguiram os portugueses, pelo domínio da Guanabara, garantir a continuidade de sua obra colonizadora, ameaçada anteriormente pelas investidas dos franceses. Já em 1560, ao recomendar ao rei de Portugal a fundação da cidade, Nóbrega adiantara que, com ela "ficaria tudo guardado, assim a capitania de São Vicente como a do Espírito Santo que agora estão bem fracas e os franceses lançado de todo fora e os índios melhor sujeitar".<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Sobre as possíveis razões desse fato, vide Francis Ruellan em "Estudo Preliminar da Geomorfologia do Leste da Mantiqueira", *Boletim Carioca de Geografia*, ano VI, 1951.

<sup>7</sup> LEITE, Pe. Serafim. *Cartas do Brasil e Mais Escritos do Padre Manuel da Nóbrega*, p. 369.

Não somente em relação ao litoral de São Vicente e do Espírito Santo era vantajosa a posição da Guanabara. Na verdade ela tinha a desempenhar importante papel em relação às ligações com o sul da colônia. Porto protegido com aguadas abundantes, o Rio se tornou escala obrigatória em toda e qualquer viagem para o extremo sul da colônia e do continente.

Por outro lado, ao correr das constantes lutas de período colonial, a Guanabara não desmereceu o valor estratégico que revelara inicialmente, confirmando sua vocação como base de apoio para operações militares. Foi o ponto de apoio para a fundação da Colônia do Sacramento e, quando as lutas pela posse da mesma exigiram o estabelecimento mais para o sul do centro de coordenação das operações, esta função caberia ao Rio de Janeiro.

Se do alto do morro do Castelo a povoação controlava a entrada da barra, ela também dominava o interior da baía, onde logo se distribuíram as primeiras sesmarias e se fundaram os primeiros engenhos. Para a ocupação e o aproveitamento agrícola desse amplo *arrière pays* a que corresponde a baixada, a Guanabara contribuiu de modo decisivo, pois era a via de acesso natural para esse recôncavo, toda a circulação se fazendo através de suas águas e dos baixos cursos dos seus tributários.

A semelhança do Recôncavo Baiano, constituiu-se rapidamente na baixada da Guanabara importante área agrícola "não muito vasta, é verdade, mas suficientemente grande para manter o prestígio da cidade até a segunda metade do século XVIII.<sup>8</sup> Para essa área a Guanabara serviu de eixo e escoa-douro. Aliás, como bem salientou Caio Prado Jr., é a facilidade do transporte por água uma das causas que fixaram aí o povoamento<sup>9</sup>, uma vez que as comunicações terrestres na baixada aluvial eram extremamente difíceis.

Sendo bem mais dilatada do que em Santos, a baixada da Guanabara comportava o desenvolvimento de uma área canavieira de relativa importância, capaz, por si só, de fazer do Rio de Janeiro um porto bastante movimentado. Inaugura-se, assim, a função do Rio de Janeiro como entreposto comercial e porto exportador para a metrópole. Era estreita a dependência entre os engenhos da baixada e a cidade, graças às comunicações diretas por via aquática pelos rios do recôncavo e a própria baía. Isso se fazia sentir de tal modo que, por muito tempo, o Rio de Janeiro concentrou toda a atividade urbana e nenhum outro aglomerado se desenvolveu, até o fim do século XVII, na área agrícola do Recôncavo e tampouco na margem oriental da baía apesar da fundação, quase contemporânea, da aldeia de São Lourenço.<sup>10</sup>

Até o início do século XVIII era esse papel de porto de açúcar a base de sua riqueza nascente e a principal atividade do Rio de Janeiro, tendo sobrepujado a função militar original. Nesse século construíram-se os grandes conventos e as igrejas principais da cidade<sup>11</sup>, que, já não se confinando no

<sup>8</sup> AB' SÁBER, Aziz Nacib & BERNARDES, Nilo. *Livret-Guide* nº 4.

<sup>9</sup> PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia*.

<sup>10</sup> A respeito, vide L. M. C. Bernardes - *Livret-Guide* nº 5 e Alberto Ribeiro Lamego, *O Homem e a Guanabara*.

<sup>11</sup> Foram a ermida da Candelária (1604), as igrejas de São José (1633), Parto (1653), Ajuda (1678), Camo (1648), Glória (1671), Conceição (1634), Livramento (1670), São Cristóvão (1627) e os conventos de Santo Antônio e São Bento.

morro do Castelo, instala-se na planície, lançando ao longo de alguns caminhos as diretrizes de seu crescimento. A função portuária deslocara para a praia o centro econômico e logo o administrativo e religioso da cidade que tinha como eixo a Rua Direita, na qual era bem expressiva a presença de trapiches, armazéns, igrejas e também fortificações.

Essa função de porto a serviço da produção açucareira do recôncavo da Guanabara perdurou até o colapso dessa economia, já no século XIX. Mesmo depois da descoberta das Minas e da abertura do Caminho Novo de Garcia Rodrigues Pais não deixou o Rio de Janeiro de ser um grande porto de açúcar.<sup>12</sup>

Toda a produção escoava-se diretamente para o Rio, único centro intermediário e consumidor, facilmente acessível aos engenhos que no fim do século XVII eram em número de cento e vinte.<sup>13</sup> Através de numerosos pequenos portos fazia-se a remessa dos produtos agrícolas para a cidade, mas nenhum deles, nessa fase canavieira, cresceu a ponto de se tornar um povoado. "Uma cidade única e um só porto satisfiziam as necessidades de intercâmbio de toda a vasta zona do recôncavo, onde um produto básico de uma indústria esparsa em núcleos numerosos, de toda parte era atraído para o mercado monopolizador do Rio de Janeiro".<sup>14</sup>

### **A Serra do Mar e as Relações com o Planalto: Conquista da Função de Capital**

A encosta abrupta da serra do Mar, logo ao norte do Rio de Janeiro e, também, o relevo movimentado de sua vertente interior entravaram, por algum tempo, uma ampliação das funções da cidade e seu maior desenvolvimento a partir desse ponto. Contudo, essa presença da serra do Mar a interceptar ou, pelo menos, dificultar qualquer comunicação do Rio de Janeiro com o interior, veio contribuir, no decorrer da evolução desta cidade, para a expansão de sua função comercial e portuária. Localizado a uma certa distância da frente montanhosa, graças à existência de várias gargantas, vias naturais para a travessia da serra, situadas sobretudo a noroeste da cidade, o Rio de Janeiro concentrou o comando de um feixe de estradas que, aos poucos, se foi estabelecendo, ligando-se à Guanabara.

Examinando o desenvolvimento das funções comerciais dos aglomerados urbanos, Max Sorre<sup>15</sup> assinala esse caso de cidades que, gra-

<sup>12</sup> No pesado resgate pago pela cidade em 1711, parte importante cabia às caixas de açúcar. No Governo do Conde de Resende, segundo Lamego (op. cit.), a exportação açucareira ainda era vultosa, em um só ano o Rio de Janeiro tendo exportado para Lisboa 384.074 arrobas de açúcar e 1.194 pipas de aguardente, enquanto que para o Porto, tora o que ia para Viana e Ilhas, seguiram 445.273 arrobas de açúcar e 134 pipas de aguardente.

<sup>13</sup> COSTA, Nelson. *História da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Jacinto Editora, 1933.

<sup>14</sup> LAMEGO, A. R. Op. cit.

<sup>15</sup> SORRE, Max. "L'Habitat". *Les Fondements de la Géographie Humaine*, tome III.

ças à existência de um obstáculo, por vezes montanhoso, adquirem função de metrópole e conclui categoricamente dizendo que "a alguma distância das grandes cadeias de montanhas erguem-se cidades mestras: sem a montanha, cujos cumes se perfilam no horizonte, compondo para a planície um admirável pano de fundo, essas metrópoles, ponto de concentração de tráfego, não teriam adquirido sua importância".

Situada a distância relativamente grande da serra, pois a faixa de baixada nesse trecho é bem mais ampla do que em Santos, mesmo assim, graças à Guanabara e aos cursos d'água do recôncavo, alcançava-se com facilidade a base da escarpa e, o que é mais importante, através de vales diferentes, o que levava a diversos colos de passagem e não apenas a um, como no caso de Santos. É verdade que, em São Paulo, o aproveitamento de uma única via de acesso ao interior em nada dificultava a difusão das comunicações, pois as condições naturais do planalto facilitavam a instalação de um núcleo do qual se irradiassem as vias de penetração. No caso do Rio de Janeiro, no entanto, o alto da serra, como vimos anteriormente, não apresentava as mesmas possibilidades para o desenvolvimento de um aglomerado que viesse a exercer a mesma função que São Paulo. Desse modo, coube ao Rio de Janeiro, através das sucessivas vias de comunicação que se foram estabelecendo com o planalto, enfeixar finalmente (já no século XIX), as funções que mais ao sul seriam desempenhadas por São Paulo, a elas aliando as de Santos, pois continuou a ser antes de tudo um porto.

Não se pode esquecer, no entanto, que a ausência de uma trilha indígena ligando a Guanabara ao planalto foi a princípio um fator negativo da posição do Rio de Janeiro. Por outro lado, a natureza hostil e montanhosa desse trecho serrano fluminense aliou-se a esse fato para manter intransponível a barreira da serra durante dois séculos, as comunicações do Rio de Janeiro com o planalto se realizando através de Parati.<sup>16</sup>

Através dessa ligação com Parati foi que o Rio de Janeiro recebeu os primeiros carregamentos de ouro das Minas Gerais, pois, mesmo com esse percurso indireto, era mais vantajoso concentrar aqui a produção do que em São Paulo ou Santos. Era longo e difícil o trajeto das Minas até Taubaté e daí a Parati, seu transbordo para as embarcações que o traziam ao Rio de Janeiro consistindo também num problema. Além do mais, Parati não oferecia condições de defesa contra possíveis ataques de corsários atraídos pela presença do metal precioso. Data de 1697 a Casa da Moeda do Rio de Janeiro, para a qual vinham as barras de ouro de Taubaté e Parati e desde 1693 tinha o Governador do Rio de Janeiro jurisdição sobre os negócios das Minas.<sup>17</sup>

Em vista disso, foi mandado abrir ainda nos primeiros anos do século XVIII um caminho direto das Minas para o Rio de Janeiro. Aproveitando o entalhe escavado no planalto mineiro pelo rio Paraíba, depois de transposto o Paraíba, o caminho procurava a garganta de Governador Portela, e o

<sup>16</sup> Era o antigo caminho dos Guaianases desde logo aproveitado pelos portugueses, como o caminho do mar em Santos para as ligações com o planalto.

<sup>17</sup> COSTA, Nelson. Op. cit.

vale do rio Santana para alcançar a baixada e a Guanabara. Se no trecho ao norte do Paraíba o trajeto do caminho das Minas praticamente não sofreu alteração, na serra fluminense as diversas variantes que surgiram atestam sobre as dificuldades da circulação nessa área.<sup>18</sup>

Para o Rio de Janeiro, a abertura dessa via, o caminho novo de Garcia Rodrigues Pais, representou um progresso sem precedentes e seu porto se tornou, em alguns anos, o escoadouro do planalto. Achava-se, realmente, mais próximo das Minas que São Paulo e, "apesar da gente de São Paulo ter sido a primeira a penetrar na região de mineração do Brasil Sudeste, o Rio de Janeiro ia consumir rapidamente uma captura econômica e administrativa. Cada um dos dois centros fez valer, a seu tempo, as vantagens de sua posição."<sup>19</sup>

Aliás, o deslocamento das relações comerciais das Minas para o sul não foi imediato, os caminhos da Bahia, de São Paulo e de Rio de Janeiro dividindo entre si por algum tempo o comércio das minas.<sup>20</sup>

Graças às vantagens da posição da Guanabara, bem mais próxima que Salvador das Minas Gerais e do extremo sul da Colônia é que o Rio de Janeiro arrebatou àquela cidade a função de capital.

A grande vantagem de Salvador residira, como a princípio no caso da Guanabara, nas condições naturais de seu porto e na existência de uma extensa baía formando um recesso amplo, pelo qual se estabeleciam contatos fáceis com as ricas terras do Recôncavo e os vales que aí vêm ter. E mais ainda, não havia no caso da Bahia nenhuma barreira montanhosa a interceptar as comunicações com o interior. Por outro lado, era bem menor que para a Guanabara a distância da Metrópole, o que tornava menos difíceis os contactos com a mesma.

Contudo, com a expansão da colonização em direção do sul e o interesse especial revelado pela Metrópole por esta parte de seus domínios, aos poucos o Rio de Janeiro foi assumindo papel preponderante.

Desde as primeiras décadas depois de sua fundação, a cidade do Rio de Janeiro por várias vezes fora sede de um governo geral para as capitanias do sul, o que refletia o interesse político da metrópole em melhor controlar o domínio desta área, apoiando as penetrações que se faziam nesse sentido. A própria fundação da Colônia do Sacramento se deve ao governo

---

<sup>18</sup> Já o segundo caminho alcançando o vale do Piabanha pelo colo do Secretário acompanhava-o até o alto da Serra e descia pelo Inhómirim até a Guanabara. O terceiro, que seria também chamado de Caminho Novo, viria por Sacra Família, Maxambomba e Meriti, sendo o caminho de terra, em oposição aos outros que utilizavam a navegação até a base da serra (Capistrano de Abreu - *Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil*).

<sup>19</sup> AB'SÁBER, Aziz Nacib & BERNARDES, Nilo. Op. cit.

<sup>20</sup> Em Augusto de Lima Jr. - *A Capitania das Minas Gerais*, lêmos que até 1721 os caminhos do Rio e São Paulo rendiam juntos em média 11 arrobas e meia de ouro em direitos de entrada, Nesse mesmo período, o da Bahia rendia 15. Até 1724 as cifras do caminho da Bahia atingem 25 arrobas de direitos e, estacionando, decresce depois a insignificantes quantias. De 1722 em diante, os caminhos de Rio e São Paulo elevam suas arrecadações a 26 e 32 arrobas, mantendo altos níveis durante todo o decorrer do século.

geral do Rio de Janeiro que, exercendo sua jurisdição sobre o extremo sul, teve que enfrentar depois não somente a manutenção da colônia platina mas também as guerras que se sucederam por sua posse.

Essas razões, ligadas à política expansionista da metrópole em direção ao Rio da Prata, se por diversas vezes tinham dado ao Rio de Janeiro a função de capital do Sul, não podiam garantir-lhe a permanência. Eram razões políticas, mas o Brasil tinha ainda como centro econômico as capitanias do Nordeste, pois era o açúcar que garantia, desde o início da colonização, a prosperidade econômica da colônia.

Para que o Rio de Janeiro suplantasse Salvador, definitivamente, e se tornasse a capital de toda a colônia, foi preciso que a descoberta do ouro deslocasse para o sul o eixo econômico do país. A crescente ameaça contra a Colônia do Sacramento não seria bastante, talvez, para acarretar essa mudança sem caráter definitivo. Mas a abertura do caminho terrestre, drenando para o Rio de Janeiro o ouro das Minas foi, sem dúvida, fator de maior importância. Desde 1697, além de incluir as capitanias do extremo sul, a jurisdição do Rio de Janeiro se estendia também sobre os negócios das Minas e, no ano seguinte, a capitania de São Paulo, exceto para os casos de justiça, fica igualmente subordinada ao Rio de Janeiro. Mas foi com as comunicações diretas entre as Minas e o Rio de Janeiro que esta cidade adquire definitivamente sua preponderância. Em 1722, segundo Augusto de Lima Júnior, consuma-se a captura econômica das Minas, em favor do Rio de Janeiro, pois desta data em diante as arrecadações no caminho da Bahia decrescem a cifras insignificantes. "Fica patente o deslocamento progressivo das relações comerciais para o sul, começando o surto do Rio de Janeiro que, alguns anos mais seria a capital do vice-reinado, transferida da Bahia pela importância das minas de ouro que exerceriam, com seu intenso potencial econômico, tão decisiva influência nos destinos do Brasil."<sup>21</sup>

A transferência oficial da capital da colônia para o Rio de Janeiro, que só se efetuou em 1763 veio, pois, responder a esse deslocamento do eixo político e econômico do Brasil do Nordeste para Sudeste do país.

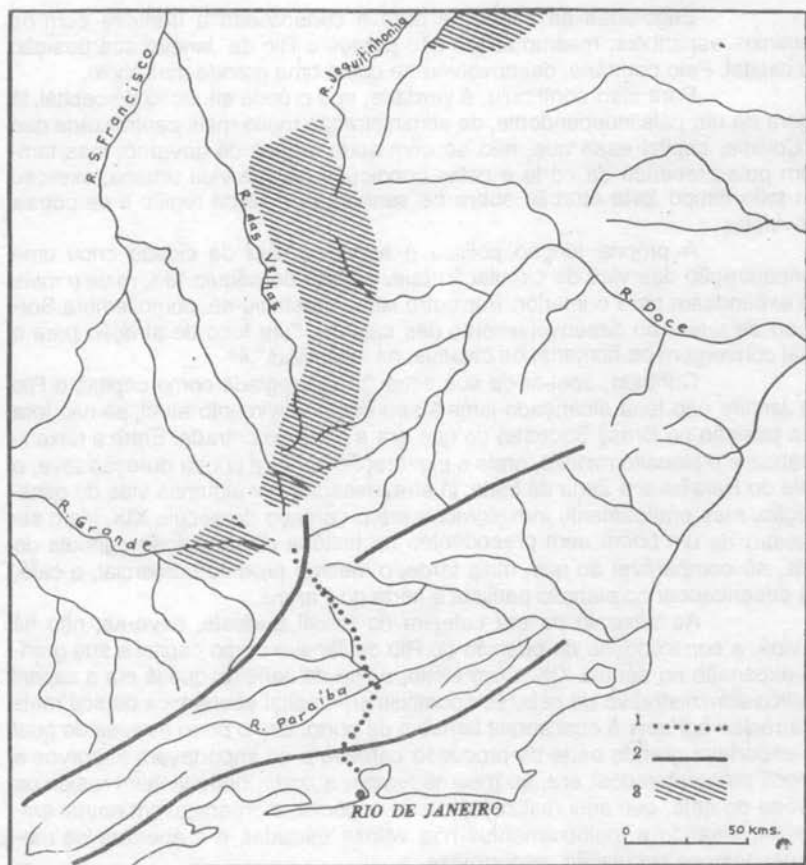
Se a conquista da função de capital não trouxe, de fato, para os governadores do Rio de Janeiro, um poderio político e administrativo muito maior, a presença dos vice-reis veio modificar grandemente a vida e o aspecto da cidade. As ruas são ainda estreitas, os quarteirões nem sempre retangulares, mas a área urbana estende-se consideravelmente e numerosos melhoramentos são então introduzidos.<sup>22</sup> O núcleo urbano que mal chegara à Rua

<sup>21</sup> LIMA JR., A. de. Op. cit.

<sup>22</sup> Alguns desses melhoramentos respondiam à necessidade de defesa da cidade, agora mais cobiçada por ser esquadro das Minas (fortes da Conceição e da ilha das Cobras, Arsenal de Marinha e de Guerra). Outros estavam ligados a sua função portuária, como a construção de um cais de pedra na atual Praça Quinze e de diversos trapiches e do mercado de escravos na Saúde e no Valongo. Outros visavam a equipar convenientemente a capital: construção de Aqüeduto, de chafarizes, cobertura dos encanamentos das Ruas da Vala e do Cano, calçamento de ruas, iluminação dos logradouros públicos, construção do Passeio Público.



da Vala no começo do século XVIII, no final desta centúria estendia-se até o Campo de Santana. Graças a árduos trabalhos de aterros e drenagem constituíra-se, sobre brejos e lagoas, aquilo que no século XIX seria chamado a "cidade velha". Com seus arrabaldes, germe dos atuais bairros, o Rio de Janeiro, já não era um pequeno porto e centro regional, na estreita dependência de uma próspera região agroindustrial, o Recôncavo. Com suas ligações com as



**Posição do Rio de Janeiro em relação ao planalto mineiro.** 1 — Traçado aproximado do caminho aberto por Garcia Rodrigues Pais ligando ao Rio de Janeiro o planalto mineiro. 2 — Os grandes obstáculos orográficos que se interpunham à penetração a partir do Rio de Janeiro. 3 — Regiões auríferas e diamantíferas de Minas Gerais das quais o Rio de Janeiro se constituiu como porto.

Minas Gerais e com São Paulo, adquire então função muito mais ampla. Torna-se o porto do ouro, e assume o papel de capital, o que lhe iria favorecer enormemente o desenvolvimento daí por diante.

## O Papel da Evolução Econômica do Brasil Sudeste no Florescimento da Capital

Esgotadas as minas de ouro e consolidada a fronteira com os domínios espanhóis, mesmo assim não perdeu o Rio de Janeiro sua posição de capital. Pelo contrário, desenvolveu-se como uma grande metrópole.

Para isso contribuiu, é verdade, sua própria situação de capital, já agora de um país independente, de administração muito mais centralizada que a Colônia, capital essa que, não só com seus órgãos de governo, mas também pela presença da corte e pelas condições de sua vida urbana, exerceu em todo tempo forte atração sobre os senhores rurais da região e de outras províncias.

A própria função política e administrativa da cidade criou uma concentração das vias de circulação que, a partir do século XIX, mais e mais se expandiram para o interior. Por outro lado, constituiu-se, como lembra Sorre ao se referir ao desenvolvimento das capitais, "um foco de atração para o qual convergem os homens, os capitais, as iniciativas".<sup>23</sup>

Contudo, apesar de sua situação privilegiada como capital, o Rio de Janeiro não teria alcançado jamais seu desenvolvimento atual, se não fora sua posição no Brasil Sudeste, de que era a porta de entrada. Entre a faixa litorânea e o planalto mineiro, onde a exploração aurífera pouca duração teve, o vale do Paraíba e a Zona da Mata, já atravessados por algumas vias de penetração, mas praticamente inexplorados até o começo do século XIX, iriam ser o teatro de um *boom* sem precedentes na história da ocupação agrícola do país, só comparável ao que, mais tarde, o mesmo produto comercial, o café, iria desencadear no planalto paulista e norte do Paraná.

Ao advento da era cafeeira no Brasil Sudeste, deve-se, não há dúvida, a consolidação da posição do Rio de Janeiro como capital e sua grande expansão no século XIX. Com efeito, o Rio de Janeiro, que já era a capital político-administrativa do país, se constituiu em capital econômica de sua mais rica região agrícola à qual servia também de porto. Era o porto através do qual se exportava grande parte da produção cafeeira e se importavam escravos e artigos manufaturados; era, ao mesmo tempo, a corte, onde vinham residir os barões do café, que aqui realizavam seus negócios e organizavam novas empresas, visando a melhoramentos nas velhas estradas e à abertura de modernas vias de circulação, as ferrovias.

Foi, portanto, com o advento da era cafeeira e o repovoamento, em novas bases, do Brasil Sudeste, que floresceu, realmente, o Rio de Janeiro, não só como capital política e administrativa, mas como capital econômica,

<sup>23</sup> SORRE, Max. Op. cit.

porto e centro comercial servindo a uma vasta área. Não podemos esquecer que a riqueza e a estabilidade do Brasil Imperial tinham por base sobretudo o café e que, naquela época, era o Rio de Janeiro a capital econômica da região cafeeira, função de que usufruía as vantagens das quais mais tarde veio se beneficiar São Paulo.

Foi da própria cidade do Rio de Janeiro que partiu a onda-cafeeira. Alcançando o planalto, ela veio dar nova vida aos caminhos que procuravam a baixada, as velhas estradas das Minas e de São Paulo e outras que se foram abrindo, buscando as margens da Guanabara ou os rios que nela desá-guam.<sup>24</sup>

Outros caminhos, no entanto, não procuravam o Rio de Janeiro e sim, pequenos portos da baía de Ilha Grande, ou do litoral fluminense a leste da Guanabara.<sup>25</sup> Mas novos fatores entraram então em jogo, tornando mais completo o domínio do Rio de Janeiro em toda sua região metropolitana.

Não podemos esquecer que o século XIX seria o século dos grandes progressos da técnica e, conjuntamente, a construção das estradas de ferro e o aumento de calado dos navios mercantes reforçaram a posição metropolitana do Rio de Janeiro, levando ao abandono os pequenos portos de tão efêmera prosperidade.

A posição da capital como porta de entrada para a baixada e o planalto fluminense, a Zona da Mata, o planalto mineiro e o sul do Espírito Santo foi, desse modo, reforçada pela construção da rede ferroviária. Esta, vencendo a serra do Mar, em suas diferentes gargantas e alcançando pelo litoral a área agrícola de Campos, o norte fluminense e o sul do Espírito Santo, garantiu para o Rio de Janeiro extensa região metropolitana, o que vale dizer, contribuiu decisivamente para o desenvolvimento da metrópole. Em 1864, a Estrada de Ferro Dom Pedro II chega a Barra do Piraí e em 1871 alcança Porto Novo do Cunha, uma das portas de entrada para a Zona da Mata. Em 1875, a mesma estrada chega a Cachoeira, aí fazendo junção com a linha procedente de São Paulo, ficando, assim, dividida a área de influência das duas capitais. Com a construção da ferrovia no vale do Paraíba, há uma inversão nas comunicações, até então transversais ao vale, agora capturadas pelo Rio de Janeiro e Santos. Diversas pequenas linhas férreas foram estabelecidas para servir as zonas fluminenses destacadas pela sua produção cafeeira, outras procuraram o sul de Minas. Para o Rio de Janeiro fluiu a riqueza oriunda dos cafezais do planalto, ampliando-se, assim, seu comércio e iniciando-se sua indústria.

Antes do fim do século XIX, o Rio de Janeiro concentrava, pois, todo o movimento comercial da área cafeeira fluminense e a maior parte da

---

<sup>24</sup> Em 1835 foram melhorados os caminhos de São Paulo e Minas Gerais e, também, nas primeiras décadas do século, abriram-se outros para Cantagalo, Carmo e Mar da Espanha.

<sup>25</sup> Angra dos Reis, Mangaratiba, Mambucaba, Itaguaí foram beneficiados por essa circulação transversal, como mais a leste Barra de São João e Macaé também tiveram seus dias de prosperidade.

mineira, através das estradas de ferro. E mesmo o centro canavieiro do baixo Paraíba, que fora independente economicamente por mais de um século, passa a girar na órbita do porto do Rio de Janeiro, depois de sua ligação ferroviária à Guanabara. Mais além, em direção ao planalto espírito-santense, também é a ferrovia que dilata a zona de influência do Rio de Janeiro, ao mesmo tempo que se expande o povoamento, sempre impulsionado pelo avanço da onda cafeeira.

Graças à posição chave do Rio de Janeiro em relação a grande parte do que hoje se chama Brasil Sudeste, constituiu-se, pois, a atual região metropolitana do Rio de Janeiro que, se pouco se estende para o sul, onde sofre a concorrência da influência da metrópole paulista, amplia-se consideravelmente para o norte, com os progressos da circulação rodoviária nessa direção, alcançando, além do estado do Rio, todo o Espírito Santo e o norte e centro de Minas, além da já citada Zona da Mata e de uma parte do planalto sul mineiro.

O Rio de Janeiro já não é, há muito, o maior porto cafeeiro e, nesse setor, sua participação tende a declinar dia a dia mais, com o esgotamento paulatino dos cafezais de sua região de influência, embora nela também estejam incluídas áreas de desbravamento recente, como o norte do Espírito Santo. Por outro lado, já não controla inteiramente o comércio de toda a vasta região acima citada, pois cresce dia a dia a penetração da influência paulista. Contudo, toda essa vasta área do Brasil Sudeste a ele permanece estreitamente vinculada. Pelo porto do Rio de Janeiro sai o café ainda produzido na região, mas saem também para os outros estados ou para o exterior, o aço de Volta Redonda, os minérios de Minas Gerais, além de grande variedade de produtos. Por outro lado, a própria cidade representa hoje com a vasta zona urbana que a circunda, um amplo mercado em função do qual gira grande parte da economia de sua região metropolitana.

Nos dias de hoje, embora o café já não exista em grande parte dessa região, sua produção agrícola, pastoril ou industrial destina-se em sua maior parte ao mercado constituído pela grande aglomeração do Rio de Janeiro. Seu excedente populacional fornece a mão de obra para as fábricas e os serviços, essa sendo a região de procedência da maior parte dos brasileiros não cariocas residentes na capital. Para toda essa extensa área, o Rio de Janeiro é ainda a capital econômica e não só política: a Guanabara ainda garante o porto, as gargantas da serra do Mar, as vias de passagem. O abruto da serra favorece a solução do problema da energia e o vale do Paraíba mantém-se como o eixo da circulação Rio-São Paulo, seus afluentes balizando algumas das estradas para Minas Gerais. A posição do Rio de Janeiro em face dessa vasta área, densamente povoada, onde a industrialização está em franco progresso e a agricultura entra agora em fase de renovação, garante-lhe uma função comercial e portuária importante e também industrial, refletindo-se em seu rápido crescimento.

Se foi o ouro que fez o Rio de Janeiro, apesar de sua situação pe-

---

\* N. E. Registre-se que o artigo foi escrito quando o Rio de Janeiro ainda era a capital do país.

riférica, voltar-se para o interior, e o café, dando raízes seguras a essas vinculações, contribuiu para assegurar-lhe função de comando na economia de toda uma vasta área do Brasil Sudeste que hoje constitui a região metropolitana da capital do país, seu porto, apoiado na rede ferroviária e rodoviária, manteve sempre vivos esses contactos, garantindo-lhe sua função de metrópole. Com efeito, mesmo deixando de ser capital, o Rio de Janeiro continuará a ser, sem dúvida alguma, uma grande metrópole e isso, graças às múltiplas vantagens de sua posição geográfica.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, J. Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Rio de Janeiro, Sociedade Capistrano de Abreu, Livraria Briguiet, 1930. 217 p.
- AB'SÁBER, Aziz Nacib e BERNARDES, Niilo. "Vallée du Paraíba, Serra da Mantiqueira et région de São Paulo. *Livret-Guide n° 4 du XVIII ème Congrès International de Géographie*. Rio de Janeiro, U.G.I., Comité National du Brésil, 1956. 278 p. il.
- BAIÃO, Antônio et alii. *História da expansão portuguesa no mundo*. Lisboa, Ática, 1940. v.3. 519 p., il.
- BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. "Plaine littorale et région sucrière de l'Etat de Rio de Janeiro". *Livret Guide n° 5 du XVIII ème Congrès International de Géographie*. Rio de Janeiro, U.G.I., Comité National du Brésil, 1956. 187 p., il.
- DIAS, Carlos Malheiro. *História da colonização portuguesa no Brasil*. Porto, 1924. v. 3. 395 p., il.
- LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O homem e a Guanabara*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia. 1948. 294 p., il.
- LEITE, Pe. Serafim. *Páginas da História da Brasil*. São Paulo, Editora Nacional, 1937. 260 p.
- *Cartas do Brasil e mais escritos do Pe. Manuel da Nóbrega*. Introdução, notas históricas e críticas. Coimbra, 1955. 687 p.
- LIMA JR., Augusto de. *A capitania de Minas Gerais*. Rio de Janeiro, Zélio Valverde, 1943. 329 p., il.
- PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. São Paulo, Brasiliense, 1945. 388 p.
- RUELLAN, Francis. "Evolução geomorfológica da bacia de Guanabara e das regiões vizinhas". *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, ano VI, n. 4, 1944. p. 445-508.
- Estudo preliminar da geomorfologia do leste da Mantiqueira. *Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro, ano IV, n. 2-3-4, 1951. p. 5-15, il.
- Estudos geomorfológicos na zona urbana do Rio de Janeiro. *Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro, ano, IV, n. 3-4, 1953. p. 5-13.
- SORRE, Max. *Les fondements de la Géographie Humaine*. Paris, Armand Colin, tome III, L' Habitat, 1954. 499 p., il.

## As Grandes Vias de Comunicação do Setor Ocidental da Baixada da Guanabara, nos Primeiros Séculos da Colonização (\*)

Lysia M. C. Bernardes

Ao contrário de Santos, que sempre se ligou ao planalto paulista por uma única via de acesso, o Rio de Janeiro, em vista da necessidade do estabelecimento de comunicações diretas com as Minas e, mais tarde, em face da expansão do povoamento no planalto fluminense e mineiro, veio a se constituir como o ponto de convergência de um verdadeiro leque de estradas e caminhos.

O esgalhamento da rede de circulação não se faria depois de alcançado o planalto, como em São Paulo, mas a partir da própria baixada. Para esse fato teriam contribuído diversos fatores, dos quais podemos destacar: 1) a presença de uma rica rede fluvial bastante esgalhada, convergindo para o Recôncavo da Guanabara e cujos altos cursos entalham profundamente a escarpa da serra; 2) o rebaixamento acentuado da escarpa da serra e seu desdobraamento no setor a noroeste da Guanabara; segundo Ruellan ("Estudo Preliminar de Geomorfologia do Leste da Mantiqueira," *Boletim Carioca de Geografia*, ano IV, n.ºs. 2, 3, 4), neste trecho rebaixado na serra do Mar se encontraria o eixo do *ensellement* de direção NW-SE que, mais para o norte, seria responsável pelo rebaixamento do setor oriental da Mantiqueira; 3) a compartimentação do planalto fluminense, especialmente ao norte da Guanabara. Esta seria devida ao tectonismo (Ruellan, "Evolução geomorfológica da bacia de Guanabara e das regiões vizinhas," *Revista Brasileira de Geografia*, ano VI, nº 4, p. 445-508), responsável pela formação de blocos falhados separados por falhas normais ao grande escarpamento ou, então, simplesmente, ao profundo entalhamento dos vales que dissecam o planalto, sobretudo os que nascem nos trechos serranos mais elevados, em face da proximidade relativa do nível de base do Paraíba. Não havia, pois, no planalto fluminense uma zona de dispersão de drenagem que guiasse a circulação e, sim, vales quase paralelos, isolados uns dos outros por divisores de difícil acesso e levando, cada qual, a um colo no alto da serra.

Na Baixada, de duas maneiras se faria a circulação: 1) por via fluvial até o limite da navegabilidade dos baixos cursos e a partir dos portos aí estabelecidos pelo sopé dos morros até a base da serra; 2) por terra firme, contornando os trechos mais freqüentemente alagados e aproveitando, sempre que possível, as zonas de colinas e morros que circundam as baixas planícies.

(\*) Transcrito do *Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro, 14 (3-4):57-63, 1961.



Reprodução de uma parte do Plano da Capitania do Rio de Janeiro, capital do Estado do Brasil, levantado no ano de 1784 e copiado por José Fernandes Portugal em Pernambuco. O traçado dos três principais caminhos referidos no texto foi reforçado.



## A Circulação até o Início do Século XIX

Foi pelo setor ocidental da baixada que se estabeleceram as primeiras ligações do Rio de Janeiro com o planalto, as únicas, aliás, até o século XIX, com exceção do caminho de São Paulo, que data da segunda metade do século XVII. Visavam os primeiros caminhos a comunicar com o Rio de Janeiro as Minas Gerais que aí encontraram o seu porto de eleição. Mais tarde, com a expansão do povoamento no planalto mineiro (em especial no planalto sul) e nos trechos serranos fluminenses percorridos pelos referidos caminhos, passaram a transitar, pelos mesmos, mercadorias várias, destinadas aos centros mais povoados do litoral e da baixada, como por exemplo, gêneros de subsistência de certo valor como fumo, queijos, carnes salgadas, frutas, o açúcar produzido em alguns engenhos do planalto, varas de porcos e boiadas vindas do sul de Minas. Estas sobretudo a partir de meados do século XVIII, quando, na planície campista, a criação de gado passou a dar lugar aos engenhos de açúcar. Para facilitar a passagem dessas boiadas é que se teria aberto um caminho de contorno da Guanabara, ligando os vários núcleos de povoamento que se situaram nos diferentes vales que descem a serra.

Até o início do surto cafeeiro no vale do Paraíba, eram três as vias de acesso ao planalto que partiam do setor ocidental do recôncavo da Guanabara. Entroncavam-se em um único caminho antes da travessia do rio Paraíba em Paraíba do Sul, daí buscando, no rumo do norte, o vale do Paraíba e as Minas Gerais.

O primeiro desses caminhos, aberto por Garcia Rodrigues Pais e já em circulação nos primeiros anos do século XVIII, foi desde logo conhecido como o Caminho Novo, em oposição ao Caminho Velho que, por Parati, alcançava o vale do Paraíba, entroncando-se no caminho de São Paulo às Minas.

Descendo da Borda do Campo (atual Barbacena) pelo vale do Paraíba, abandonava-o pouco abaixo de Simão Pereira, e, cruzando o rio, ia ter diretamente ao Paraíba em Paraíba do Sul. Das margens do Paraíba tomava o caminho o rumo geral de SSW e, passando por Pau Grande (perto da estação de Avelar) e pelo atual Pati do Alferes, alcançava a serra do Couto. Trecho da serra do Mar a oeste do bloco soerguido da serra dos Órgãos, a serra do Couto permitia a passagem relativamente fácil da bacia do Paraíba para a dos altos formadores do Santana, chegando-se, então, à frente escarpada voltada para a baixada e drenada pelos afluentes do Iguaçu. Saint-Hilaire (*Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*), que iria percorrer essa estrada, designaria esse trecho da serra como serra da Viúva.

Do sítio do Couto, o caminho de Garcia Pais alcançava a baixada pelo vale do Pilar, afluente do Iguaçu, acompanhando-o até a sede da freguesia do Pilar. Aí dois rumos se podia tomar: descer pelo rio até a Guanabara e o Rio de Janeiro, ou chegar a esta cidade por terra, atravessando o rio Iguaçu e, em dois dias, alcançando Irajá.

Este primeiro caminho das Minas ao Rio de Janeiro figura em todos os mapas do século XVIII e às vezes tem o nome do Caminho do Couto.

como é também chamado por Pizarro e Araújo (*Memórias Históricas do Rio de Janeiro*. Instituto Nacional do Livro, Rio de Janeiro, v. V., p. 58).

Mesmo assim, têm sido numerosos os autores que lhe indicam um trajeto totalmente errado em território fluminense.

A fim de evitar o trajeto pelo baixo vale do Pilar e a travessia do Iguaçú em sua planície inundável, uma variante seria aberta, ainda nas primeiras décadas do século XVIII, no trecho do Caminho Novo, no sopé da serra. Em lugar de descer o vale do Pilar, a referida variante desviava-se para oeste, circundando as planícies formadas por este e outros afluentes da margem esquerda do Iguaçú, que ia atravessar o local onde surgiria o povoado de Iguaçú, freguesia em 1712 (N. S<sup>a</sup> da Piedade do Iguaçú) e vila no século seguinte. Pizarro (op. cit., v. IV, p. 214), referindo-se à freguesia do Iguaçú, chama-a de N. S<sup>a</sup> da Piedade do Caminho Velho, por ser o caminho de Garcia Pais o mais antigo na região.

É a esta variante que se refere Saint-Hilaire (op. cit., p. 26), quando, em sua *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais* diz que "deixando Iguaçú, entramos nessa estrada que chamam o caminho de terra". Por este alcançou ele o caminho do Couto já na serra, acompanhando-o até adiante de Pau Grande, onde bifurcou para a fazenda Ubá, às margens do Paraíba. Voltando de São João del-Rei, Saint-Hilaire (*Viagem do Distrito dos Diamantes e Litoral do Brasil*, p. 232-3) esteve novamente na fazenda Ubá e não quis refazer em sentido inverso o mesmo trajeto. Tendo chegado ao alto da serra, onde a região se torna montanhosa ("é aí que termina a bacia do Paraíba e que se entra na grande cadeia paralela ao mar"), preferiu seguir a "estrada do Pilar" que aí se separa do caminho de terra, a variante aqui referida. A existência desta variante, mencionada por Saint-Hilaire como caminho de terra, mas que não pode ser confundida com o caminho de Terra Firme de que trataremos a seguir, é confirmada pelos mapas do século XVIII.

Na Carta Corográfica da Parte Oriental da Província do Rio de Janeiro de 1841 (cuja data, porém, parece ser anterior) aparece esta variante que, dos afluentes da margem esquerda do Iguaçú alcança o alto vale do Pilar, figurando aí a indicação "passo da Marambaia" de que não vimos referência em outro lugar. A serra do Couto neste mapa e também na Planta da Província do Rio de Janeiro de 1830 tem o nome de Manga Larga.

O segundo caminho aberto na serra, que logo se tornaria o mais importante, era uma variante do Caminho Novo de Garcia Pais. Abandonando este ao sul do Paraíba (no local hoje conhecido como Encruzilhada), seguia para SE na direção do vale do Fagundes e de seu afluente Secretário, que acompanhava antes de ganhar o Piabanha, cujo curso seguia até o alto da serra. Daí descia à baixada pelo vale do Inhomirim ou Estrela, até o porto da Estrela, de onde se alcançava por água o Rio de Janeiro.

Patenteado este caminho antes de 1715 (Pizarro, op. cit., nota 45, p. 55, v. V.), deve-se sua abertura a Bernardo Proença e já na década de 1720 passou ele a ser muito transitado. Pizarro a ele se refere como "o caminho novo da serra dos Órgãos para as Minas Gerais" e como a Estrada Geral das Minas. Era a grande estrada de Vila Rica a mais freqüentada das que le-

vavam às Minas, como assinala Saint-Hilaire, que comenta o seu grande movimento e a descreve minuciosamente em sua *Viagem às Nascentes do Rio São Francisco e pela Província de Goiás* (t. 1, cap. 1). Numerosos são os autores que se referem a esta estrada, descrevendo com minúcia seu traçado, por ser a mais freqüentada. Apresentava a estrada da Estrela às Minas um inconveniente sério, o de exigir o emprego da via fluvial e marítima, pois, em face das más condições de drenagem da baixada, nunca chegaram a se constituir em vias importantes as variantes terrestres que, do Porto da Estrela, procuravam contornar pelo oeste as baixas planícies do recôncavo, indo se entroncar nos outros caminhos de terra acima assinalados.

O terceiro caminho surgiria mais a oeste e seria este também uma variante do de Garcia Pais. Ia se caracterizar por ser trajeto de terra firme, pois dispensava o percurso por água e também a travessia da planície pantanosa do Iguçu, que contornava pelo oeste. Seria conhecido como o Caminho de Terra Firme e com esta designação consta de diversas cartas do século XVIII (l. Jorge Lobo, 1778 e Plano da Capitania do Rio de Janeiro levantado em 1784 e outras).

Não se tem conhecimento da data exata em que se começou a circular neste caminho que, abandonando a bacia do Iguçu pela zona de mórros que separa esta da dos afluentes da margem esquerda do Guandu, atravessava os altos cursos de alguns dentre estes, antes de enfrentar a subida da serra do Tinguá, contraforte da serra do Mar quase isolado, a oeste e noroeste, do conjunto do planalto, pelo recuo da erosão no vale do rio Santana. Vencido o maciço do Tinguá, o caminho atravessava o alto vale do Santana e alcançava, na vertente de sua margem direita, a borda do planalto, aí conhecida como serra da Manga Larga. Passada a serra, chegava o caminho citado à freguesia de Sacra Família do Tinguá (criada em 1750) e daí, seguindo no rumo de NE, alcançava o velho caminho do Couto (ou de Garcia Pais) em Pau Grande, pouco além de Pati do Alferes.

Em Pizarro (op. cit., v. V, p. 56), encontram-se referências à abertura do caminho da Terra Firme e à criação da Freguesia de Sacra Família em 1750 "com o título de Sacra Família do Caminho Novo do Tinguá". O caminho que consta dos mapas e é referido por outros autores da época como o caminho de Terra Firme teria sido, pois, aberto, depois do de Bernardo Proença e antes de 1750. Alberto Ribeiro Lamego (*O Homem e a Serra*, Conselho Nacional de Geografia), em seu mapa dos caminhos de penetração no desbravamento da terra fluminense, designa-o como caminho do Tinguá.

Saint-Hilaire parece não ter percorrido esse caminho de Terra Firme. Aquele que designa como caminho de terra e que seguiu em sua viagem pela província do Rio de Janeiro e de Minas Gerais era a variante acima citada que, passando por Iguçu, evitava o vale do Pilar.

# A Integração do Recôncavo da Guanabara na Área Metropolitana do Grande Rio de Janeiro(\*)

Maria Therezinha de Segadas Soares

A expansão do Grande Rio de Janeiro pela baixada da Guanabara representa uma fase nova e uma nova feição de seu desenvolvimento. Durante séculos, a cidade lutou para construir seu solo urbano. Expandiu-se, vencendo as condições desfavoráveis do sítio, e tem agora diante de si as vastas extensões de baixada do recôncavo da Guanabara. Nessa ampla área, por toda parte onde o sistema de comunicações e a distância permitam contacto diário e permanente com a metrópole, sentimos hoje a presença do Rio de Janeiro.

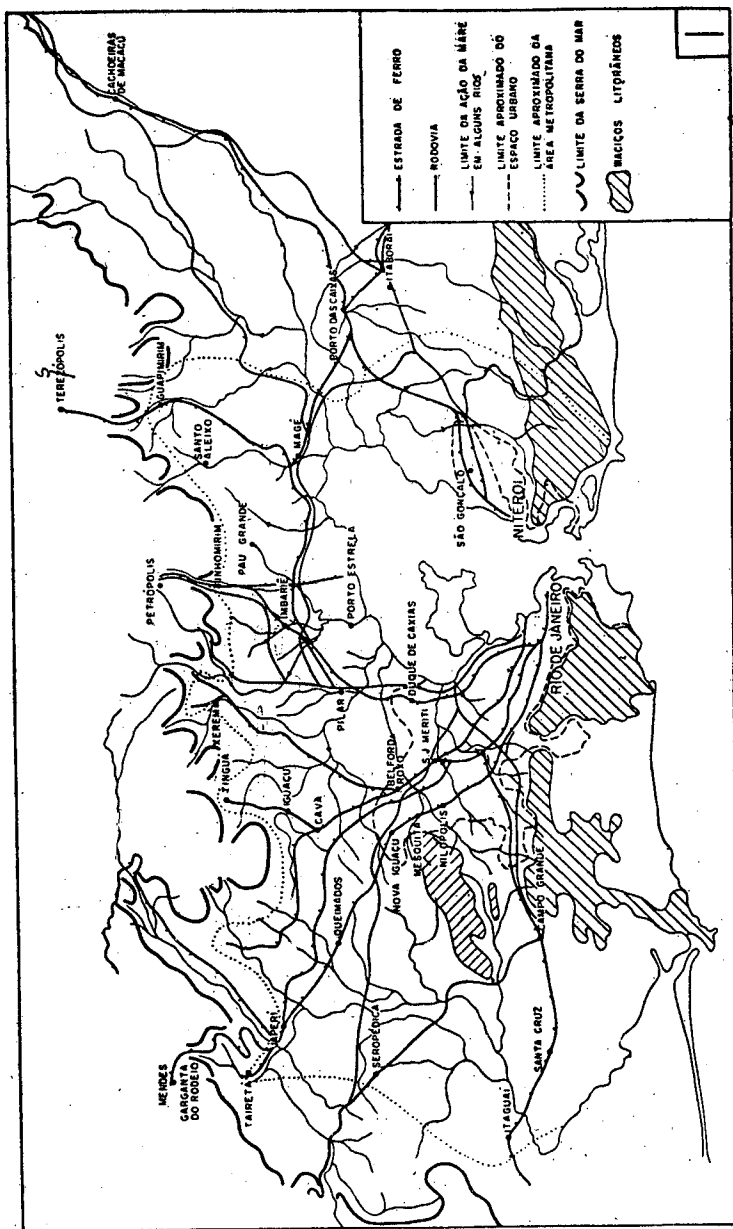
São as próprias características da região da baixada, assim como sua posição intermediária entre a metrópole e seu *arrière-pays*, os elementos que favorecem o que já foi qualificado de tendência irreprimível da capital de dilatar-se por todo o recôncavo da Guanabara (Lamego, 1948, p. 133). No passado, esses elementos contribuíram para o estabelecimento de uma ligação profunda entre a cidade e seu recôncavo<sup>1</sup> e hoje são em grande parte responsáveis pela incorporação da baixada à área metropolitana do Grande Rio de Janeiro. A dispersão, a descontinuidade são aspectos característicos do modo pelo qual se processa essa integração, que é orientada, em suas grandes linhas, pelas vias de circulação. São elas os principais agentes dessa incorporação e os elos a ligar as diversas áreas nas quais, de diversas formas, se vem realizando a urbanização do recôncavo.

## Os Elementos da Integração

A presença de extensas áreas de topografia plana ou suave, propícias à atividade e à instalação humana, a inexistência de relevos impedindo as comunicações terrestres entre o núcleo inicial e principal da metrópole e seu recôncavo são alguns dos elementos que possibilitaram a expansão da cidade em direção à baixada da Guanabara. A eles cabe parte da responsabilidade pela força com que se vem realizando, atualmente, a ampliação do espaço urbano da metrópole nessa direção, em detrimento da expansão para outras áreas, ainda não urbanizadas, dentro do próprio estado da Guanabara.

(\*) Excerto do artigo "Nova Iguaçu: Absorção de uma Célula Urbana pelo Grande Rio de Janeiro". *Revista Brasileira de Geografia* (Rio de Janeiro), 24(2):3-28, abr./jun. 1962.

<sup>1</sup> Pizarro (1945-1946), em toda a sua obra, usa com grande frequência a expressão "a cidade e seu recôncavo" para expressar, assim, a íntima relação e as ligações múltiplas entre o Rio de Janeiro e as freguesias da baixada da Guanabara.



Mapa geral da área metropolitana do Rio de Janeiro.

A baixada da Guanabara não se apresenta em toda a sua extensão como ampla planície uniforme e bem drenada. Nela podemos distinguir certa variedade de formas topográficas, cujo arranjo na paisagem vem orientando a ocupação da região. No setor que nos interessa mais particularmente e que se estende ao norte do estado da Guanabara, essa diversidade de paisagens da baixada é evidente e teve a maior importância para a ocupação humana, desde os primórdios da colonização.

A orla costeira da bafa, baixa e ainda mal consolidada, constituída de sedimentos continentais e marinhos e recoberta, em parte, por manguezais, é o primeiro dos elementos constitutivos da baixada. Essa paisagem, todavia, não se limita à orla costeira. Ela penetra para o interior, às vezes por dezenas de quilômetros, ao longo do baixo curso dos diferentes rios que vêm desaguar na bafa, não sendo muito amplas, no sentido da largura, essas planícies embrejadas, balizadas de um lado e do outro por alinhamentos de colinas ou de morros. É ao longo do curso desses rios que elas mais se desenvolvem, penetrando para o interior como uma cunha até a zona dos morros, onde parecem esgueirar-se entre as meias-laranjas acompanhando os diversos vales afluentes. Tais planícies, que resultam da colmatagem recente desses baixos vales afogados<sup>2</sup>, pouco se elevam acima do nível do mar e, em seu trecho mais próximo à orla da bafa, são alcançadas pela ação da maré, que penetra no curso inferior de todos esses rios, às vezes por dezenas de quilômetros. Mais acima, a drenagem já se faz em condições mais satisfatórias e as inundações só ocorrem periodicamente.

Além das planícies e brejos, outros elementos caracterizam a baixada. Colinas suaves e bastante amplas de dorso regular e pequena altitude dispõem-se em diferentes níveis.<sup>3</sup> Intercalam-se essas colinas com as planícies acima referidas, e compõem, com elas e mais alguns alinhamentos de morros, o quadro natural de vasta porção do recôncavo, que serve de apoio à

---

<sup>2</sup> Em consequência da oscilação do nível relativo das terras e dos mares, a uma fase de escavamento intenso, durante a qual a erosão fluvial reativada entalhou os vales da região, abaixo do nível do mar atual, seguiu-se um movimento positivo e o afogamento dos baixos cursos que posteriormente seriam entulhados por sedimentos flúvio-marinhos. A respeito dessa paisagem dos baixos vales afogados, hoje preenchidos por aluviões, mas às vezes ainda mal colmatados, assinala Ruellan (1945) que "a partir do momento em que entram na baixada, seu perfil longitudinal é de certo modo quebrado, terminando por uma linha sub-horizantal até a bafa, enquanto as vertentes do vale, cada vez mais afastadas uma da outra, acabam por submergir sob os aluviões recentes".

<sup>3</sup> Colinas mais baixas de cumes regulares que, semeadas na planície, quebram a monotonia da mesma, constituíam o sítio de eleição para a instalação humana e quando próximas umas das outras eram aproveitadas pelas vias de circulação. Acima dessas colinas que se dispõem em níveis de 15 a 20 metros e de 35 a 40 metros (Ruellan, 1945), morros mais elevados formam unidades bem individualizadas, com altitudes que se enquadram sobretudo entre 50 e 65 metros e, já na zona que precede a serra, se elevam a mais de 80 metros. Só recentemente têm sido incluídos nos loteamentos.

quase totalidade das vias de circulação e que já foi alcançada pela vaga de urbanização. As meias-laranjas completam o quadro natural da baixada. Elas surgem isoladas em meio à zona das colinas e planícies e, para o interior, tornam-se mais freqüentes e mais próximas umas das outras, constituindo verdadeira zona de morros. De vertentes quase sempre convexas, ostentam eles, nos cortes das estradas, espesso manto de decomposição e, ao contrário das colinas acima referidas, já alcançam níveis mais elevados, superiores a 50 e mesmo 60 metros. Nessa zona de morros, as meias-laranjas, freqüentemente, se apresentam separadas por estreitas várzeas inundáveis e a sucessão de seus cumes arredondados já constitui transição para as formas mais vigorosas e os desníveis mais acentuados que antecedem a frente da serra do Mar.

Se as planícies embrejadas da orla ainda pantanosa da baía, assim como a região de morros, de topografia vigorosa, não oferecem grandes atrativos para a ocupação de tipo urbano, as planícies e baixas colinas constituem tipo de relevo extremamente favorável à solução do problema do crescimento de uma grande cidade. É sobre essa área que se vem realizando, atualmente, a rápida expansão da metrópole carioca. O relevo quase plano facilita a instalação de vias de comunicação, assim como a abertura de loteamentos.

A topografia suave e quase plana constitui hoje uma vantagem, facilitando a expansão urbana, porém, a ela se liga um elemento negativo que, por muito tempo, dificultou ou mesmo impediu a dilatação do espaço urbano nessa direção: o pântano. A drenagem insuficiente tornava pantanosas quase todas as planícies, dificultando a sua ocupação. O problema do encharcamento dessas extensões planas já tivera de ser enfrentado por todos aqueles que a ocuparam em diferentes épocas. Por outro lado, o brejo sempre fora um obstáculo ao estabelecimento de comunicações terrestres entre a cidade e o seu recôncavo.<sup>4</sup> A própria região, porém, possuía outros elementos que lhe permitiriam solucionar essa dificuldade. A multiplicidade de rios que deságuam na baía de Guanabara, à margem da qual está a cidade do Rio de Janeiro, possibilitou no passado a utilização do transporte por via aquática para evitar

<sup>4</sup> Pizarro (1945-1946) faz em sua obra inúmeras referências à existência de áreas pantanosas na baixada e ao prejuízo que isso trazia para as comunicações terrestres. No volume III, p. 19, por exemplo, há o seguinte: "da serra da Cachoeira (maciço Mendanha-Gericinó). . . por onde se divide a mesma freguesia (a de São João de Meriti) com a de Santo Antônio de Jacutinga, se forma, junto à fazenda de São Mateus, um pântano do qual nasce o rio Piçim, cuja grossura é aumentada por outras águas que descem de lugares altos ou depositadas pelas chuvas. Para esse pantanal, aflui a Cachoeira Grande que misturadas umas às outras águas, confluindo igualmente às dos lagos e campos por que passam, se ensoberbecem a ponto de negarem passagem em direitura à Matriz (da freguesia de São João de Meriti) e permitem a entrada a barcos grandes. Impedido por isso o trânsito da Estrada Geral para o distrito da freguesia de Pilar, por cujo caminho se vai à serra dos Órgãos, mandou a Câmara fazer, em lugar que lhe pareceu mais apto, uma ponte para facilitar a comunicação dos moradores do continente e também o comércio das Minas Gerais".

a área pantanosa. Por outro lado, as abas das montanhas que enquadram a baixada da Guanabara permitiram a adoção de um itinerário terrestre que possibilitava contornar a parte encharcada.

Essa quase continuidade da faixa não pantanosa e, ao mesmo tempo, não montanhosa, deve-se à presença dos maciços litorrâneos. No setor oeste da Guanabara, a existência do maciço do Mendanha-Gericinó permitiu que em suas abas se apoiassem as vias de circulação terrestre, ligando o Rio de Janeiro ao recôncavo. Com sua extremidade oriental — a chamada serra de Madureira — projetando-se até quase a orla semipantanosa da baía, esse maciço não chegou a barrar as comunicações que se faziam paralelamente à mesma. Pelo contrário, permitiu que, aproveitando as suas abas colmatadas, aí viessem enfeixar-se quase todas as vias de circulação que partem do Rio de Janeiro em demanda do interior.

Além do problema do estabelecimento de comunicação entre a metrópole e o recôncavo, o próprio problema do encharcamento das planícies já tivera de ser enfrentado por aqueles que a ocuparam no passado, através da abertura de valetas e canais e da constante desobstrução dos preguiçosos cursos fluviais. Esse aspecto negativo da baixada só foi solucionado satisfatoriamente quando o próprio governo federal tomou em suas mãos o problema e criou o Serviço de Saneamento da Baixada Fluminense, em 1936, realizando grandes obras de drenagem e recuperação da maior parte da região. Isso tornou possível a incorporação das planícies e mesmo das baixadas dos rios principais à área urbanizada.

O pântano poderia, pois, ter-se constituído como obstáculo sério à ocupação da baixada se as vantagens de sua posição não a fizessem tão preciosa aos olhos dos homens a ponto de merecer que, em todas as épocas, enorme esforços fossem dispendidos para o seu dessecamento.

A posição do recôncavo da Guanabara foi outro elemento de primordial importância, em todas as fases de sua evolução até a fase final de integração na área metropolitana de uma grande cidade. Situado entre um porto excelente e um vasto interior montanhoso, o recôncavo partilha de todas as vantagens da posição que deram ao Rio de Janeiro, durante dois séculos, a sua condição de metrópole do país.

A proximidade de um porto, dotado de excepcionais qualidades foi, desde cedo, da maior importância para a baixada, pois aí se estabeleceram culturas e exportação, como a cana, o anil, a cochoilha, nos primeiros séculos da colonização, o café, na primeira metade do século XIX, e a laranja, a banana e o abacaxi, no século atual. A implantação de cada uma dessas culturas contribuiu de maneira decisiva para o povoamento da região. Essa proximidade favoreceu, ainda, a multiplicação de certas indústrias nas amplas extensões da baixada, pois é através do porto que chegam certas matérias-primas necessárias ao trabalho industrial ou que são exportados produtos manufaturados para o resto do país ou mesmo para o exterior. Essas indústrias têm grande importância na marcha da urbanização para o recôncavo, pois são, freqüentemente, as pioneiras da ampliação do espaço urbano.

A vizinhança da serra do Mar constituiu-se, também, desde os primeiros tempos, fator ponderável na evolução do recôncavo. No início da



colonização da região, o temor de suas abruptas escarpas e da densa floresta que a recobre contribuiu, de certo modo, para a estabilidade inicial do seu povoamento. Por outro lado, a multiplicidade das vias de passagem natural — as gargantas — no trecho da serra do Mar que limita ao norte a baixada da Guanabara, e o fato de cada uma dessas gargantas dar acesso a um compartimento do planalto levou à multiplicação das vias de circulação entre a cidade e o interior montanhoso, as quais passavam obrigatoriamente pela baixada. Finalmente, a possibilidade de mais fácil penetração para o planalto mineiro, devido ao acentuado recuo das cabeceiras de alguns dos afluentes da margem esquerda do rio Paraíba do Sul, no trecho situado ao norte da Guanabara, contribuiu também para alargar a zona de influência do Rio de Janeiro e, com isso, aumentar a importância e intensificar o movimento das estradas que cruzavam a baixada.

Ao analisar a importância da existência de obstáculos, dentre eles a montanha, para que uma cidade adquira a categoria de metrópole, lembramos Sorre (Sorre, 1952, t. III, p. 238) que “a alguma distância das grandes cadeias de montanhas erguem-se cidades mestras: sem a montanha, cujos cumes se perfilam no horizonte, compondo admirável pano de fundo, essas metrópoles, ponto de concentração da circulação, não teriam adquirido sua importância.” Essa frase que faz ressaltar um dos fatores de maior relevo para que o Rio de Janeiro tenha alcançado a categoria de metrópole encerra também a explicação da importância do recôncavo da Guanabara, como zona de passagem obrigatória para o estabelecimento de ligações e de relações entre a aglomeração e o seu *arrière-pays* montanhoso. À sua posição intermediária deve o recôncavo ter sido desde cedo recortado por vários caminhos que se dirigiam para o interior e, atualmente, é, sem dúvida, uma das áreas mais bem aquinhoadas do país, no que se refere ao transporte ferroviário e rodoviário. Assim como o Rio de Janeiro é a “porta de entrada para toda a Baixada Fluminense, a Zona da Mata, o planalto mineiro, e o sul do Espírito Santo” (Bernardes, L. M. C., 1959, p. 185) é a baixada da Guanabara passagem obrigatória para o acesso a essa região metropolitana do Rio de Janeiro. As numerosas estradas construídas para servir às comunicações da capital com seu *hinterland*, desde as primeiras estradas de ferro até as modernas rodovias, tem apoiado a ampliação do espaço urbano na direção do recôncavo, assim como a sua incorporação à área metropolitana do Grande Rio de Janeiro.

Contou, ainda, a baixada, até pouco tempo, com um elemento de sua posição geográfica que foi da maior importância em sua evolução: a vizinhança da capital do país, o que sempre lhe garantiu a atenção especial da parte das autoridades governamentais e da iniciativa privada. Durante longo tempo, não houve barreiras administrativas nem delimitações de caráter militar e religioso entre a capital e o recôncavo da Guanabara, estando este dentro dos limites do “termo” da cidade do Rio de Janeiro. Assim sendo, zelava esta por aquela, dotando-a de numerosos melhoramentos, como estradas, canais, pontes e assegurando-lhe serviços religiosos e contingentes militares. Era o recôncavo precioso para o provimento das crescentes necessidades em alimentos da capital que crescia, para a manutenção de suas relações com o

interior, assim como serviria ele de local de residência para uma elite rural que possuía interesse na cidade.

O recôncavo, como diz Saint-Hilaire<sup>5</sup>, abrigando forte densidade de população rural, pontilhado de pequenos povoados, onde a igreja — capela ou matriz — e a venda eram os focos de atração para a numerosa e modesta classe dos trabalhadores da terra, o recôncavo, fornecedor de hortaliças, leite, cereais, lenha e outros produtos à cidade já exercia, desde o século XIX, o papel de verdadeira zona rural de uma aglomeração que tinha a estimular seu crescimento, sua condição de capital, além das funções de centro comercial e financeiro e de uma incipiente função industrial.

Do extraordinário crescimento da capital nesse século<sup>6</sup>, decorrente do desenvolvimento de novas funções e da ampliação das antigas, resultou a necessidade de mais amplo espaço para sua expansão e foi na baixada próxima que ela o encontrou. Preciosa para as necessidades de expansão da metrópole, essa região foi alvo de várias iniciativas governamentais que visavam a beneficiar a própria capital do país, com o seu saneamento, a instalação de colônias agrícolas, a retificação e pavimentação de estradas antigas e a construção de novas, a eletrificação ou melhoria de condições técnicas da rede ferroviária. Nela, também, foi e vem sendo aplicada boa parte dos capitais particulares originários da metrópole em empreendimentos diversos tais como loteamentos, instalação de indústrias, empresas de transportes coletivos e outros.

Atualmente, graças à sua posição privilegiada e às condições favoráveis que oferece à expansão urbana, é em direção à baixada da Guanabara que se vem verificando, com maior intensidade, a ampliação do espaço urbano e da área metropolitana do Grande Rio de Janeiro. Aplica-se ao caso em apreço a observação de Sorre de que “quanto mais cresce a cidade, mais as considerações de espaço passam para o primeiro plano e se sobrepõem a todo o resto” (Sorre, 1952, t. III, p. 211). As vastas extensões planas ou quase planas da baixada, depois de saneadas, passaram a atrair a metrópole que crescia, levando-a a desprezar outras áreas de sua própria jurisdição, como as baixadas de Jacarepaguá e Sepetiba, menos qualificadas; por diversos fatores; para servir à expansão da urbe. A arremetida impetuosa da vida urbana pelo recôncavo vem-se fazendo sem planejamento, sem continuidade, deixando para trás espaços vazios que só aos poucos vão sendo preenchidos. No entanto, apesar da anarquia que caracteriza a progressão da cidade nesse sentido, ela tem-se subordinado em suas grandes linhas ao elemento urbanizador por excelência, que são as vias de circulação.

---

<sup>5</sup> A esse respeito ver Saint-Hilaire, *Viagem pelo Distrito dos Diamantes e Litoral do Brasil*, São Paulo, Editora Nacional, 1941, p. 246 – 256, e *Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Gerais*, São Paulo, Editora Nacional, 1938, t. I, p. 61.

<sup>6</sup> O Rio de Janeiro possuía, em 1890, uma população de 522.651, a qual passou para 811.443 em 1906. O recenseamento de 1920 já acusava um total de 1.157.873 habitantes, enquanto pelos censos de 1940 e 1950 a população era, respectivamente, de 1.764.141 e 2.377.451.

## Os Agentes da Integração

As vias de circulação têm sido os agentes, a espinha dorsal de toda a ocupação e urbanização da baixada da Guanabara. No povoamento do récôncavo, assim como no estabelecimento de suas relações com a cidade, tiveram as vias fluviais ou terrestres a maior importância, possibilitando desde logo os rápidos progressos da ocupação agrícola da região e dando origem, no século passado, ao surgimento de aglomerados vários, que tiveram nestes "instrumentos da civilização humana" (Sorre, 1954, t. II, p. 405) a sua razão de existir. Neste século, a técnica moderna, revolucionando os meios de transporte, possibilitou a expansão desmesurada da cidade nessa direção.<sup>7</sup> Ao longo desses tentáculos gigantes, que são as ferrovias e rodovias, a metrópole cresceu inicialmente, para depois preencher os espaços intermediários com uma poeira cada vez mais densa de construções.

A baixada da Guanabara, mesmo antes do estabelecimento de qualquer ligação com o interior, já era privilegiada em matéria de vias de comunicação, devido à presença da Guanabara, complementada pela rica rede fluvial que atravessa a planície, vindo lançar-se na baía. Os rios principais e seus numerosos afluentes bastaram, nos primeiros tempos, para a necessidade de circulação e escoamento dos produtos da área em questão, dos quais a cana-de-açúcar era o principal. Canoas eram utilizadas para o transporte das cargas, através dos trechos menos profundos ou mais difíceis e, onde a navegação se tornava mais favorável, embarcações maiores recolhiam a mercadoria. Numerosíssimos eram os "portos", simples locais de embarque à margem dos rios ou os "portos de pronto embarque" na própria orla da baía (Pizarro, 1946).

Contudo, nessa primeira fase da ocupação da baixada da Guanabara, que corresponde à multiplicação dos engenhos de açúcar e na qual houve o predomínio da circulação fluvial, nenhum desses pequenos portos cresceu a ponto de assumir funções urbanas. "É que as curtas distâncias que separavam os engenhos da cidade, as facilidades proporcionadas pelo transporte flúvio-marítimo e a própria situação financeira dos colonos, empenhados aos comerciantes do Rio de Janeiro, que lhes adiantavam o capital em troca da produção agrícola, quase impossibilitavam a presença de intermediários naqueles portos" (Lamego, 1948, p. 140). Assim, as vias fluviais, se contribuíram grandemente para os progressos da ocupação da região, não geraram aglomerados e, pelo contrário, cooperaram, mesmo, para sua inexistência. Por outro lado, seriam essas vias flúvio-marítimas que, possibilitando a concentração dos produtos num só entreposto — o Rio de Janeiro — e o fácil

<sup>7</sup> Clozier (1945), ao correlacionar a expansão suburbana das cidades com os progressos nos meios de transporte, acentua que "os transportes, por sua regularidade e sua velocidade, libertam a mão-de-obra dessa concentração forçada, o operário que pode escolher um domicílio a seu gosto, mesmo fora dos limites urbanos . . . As grandes cidades desde logo tomam extensão tentacular, transformam-se em vasta região urbana cujas dimensões se ampliam na escala do deslocamento de seus habitantes".

contacto dos moradores do recôncavo com a cidade iriam contribuir para o crescimento desta, tornando-a um porto bastante movimentado.<sup>8</sup>

Se as vias fluviais da baixada da Guanabara não geraram aglomerados durante o apogeu do ciclo do açúcar nessa região, também os caminhos de acesso ao interior do século XVIII — o Caminho Novo de Garcia Rodrigues Pais, a variante de Bernardo Proença e o Caminho de Terra Firme — por sua vez, só contribuíram de início para dar maior importância à cidade do Rio de Janeiro, que teve ampliada sua área de influência e se foi projetando cada vez mais, alcançando em 1763 a situação de capital da Colônia.

À medida, porém, que à margem dos ditos caminhos se estabeleciam "roças", ranchos e vendas, houve intensificação do tráfego entre o *hinterland* fluminense e mineiro e o Rio de Janeiro, movimento esse de mercadorias volumosas e passageiros, que tinham interesse em ver facilitado e encurtado o percurso até a cidade, através da adoção da via fluvial na baixada. A utilização do transporte flúvio-marítimo, por pessoas e mercadorias oriundas do interior pelos caminhos já citados ou da própria baixada, apresentou, de início, inconvenientes vários como a necessidade de transbordo, a impossibilidade de sua utilização, pelo gado numeroso que vinha do planalto para o litoral e, principalmente, os perigos a que estavam sujeitos pessoas e volumes preciosos que adotavam a via aquática, como encalhes, águas revoltas, grandes ventanias, temporais e mesmo naufrágios. Saint-Hilaire refere-se ao medo que os mineiros, "e não são poucos", tinham do mar (Saint-Hilaire, 1938, t. I, p. 26) e Pizarro assinala que para o conduto dos "Reais Quintos" procurava-se evitar o mar (Pizarro 1946, t. IV, p. 214).

Assim, antes que a onda cafeeira desse origem a um complexo aparelhamento para armazenagem e transporte regular de mercadoria volumosa, o itinerário terrestre através da baixada foi muito utilizado por pessoas, animais e mercadorias que provinham do interior ou que para lá demandavam. Nas ligações terrestres entre a cidade do Rio de Janeiro e o interior, qualquer que fosse o itinerário adotado no planalto e na serra pelos caminhos do século XVIII, tinham os viajantes de contornar a orla pantanosa do recôncavo, caso desejassem evitar a via fluvial. No setor ocidental da baixada o traçado desse "caminho de terra"<sup>9</sup> era determinado pela necessidade de fugir à zona pantanosa que se desenvolvia nos terrenos marginais ao chamado trecho marítimo (Góis, 1934, p. 16) dos rios Faria, Irajá, Meriti, Sarapuí, Iguaçú, Pilar e Inhomirim. Esses terrenos se apresentavam permanentemente embrejados nos trechos sob a influência da maré ou eram periodicamente alagados por ocasião das cheias, nas partes em que o terreno adjacente tinha altitudes su-

<sup>8</sup> No governo do Conde de Resende, o Rio de Janeiro já exportava, num só ano, 384.074 arrobas de açúcar, 23.792 de arroz e 1.194 pipas de aguardente para Lisboa e 445.273 arrobas de açúcar, 136.736 de arroz e 134 pipas de aguardente para o Porto, "afora o que ia para Viana e para as ilhas". A exportação de anil para Portugal atingira 4.922 arrobas (Lamego, *O Homem e a Guanabara*, 1948, p. 148).

<sup>9</sup> Pizarro (1945-1946), em toda sua obra, utiliza a denominação de *caminho de terra* para qualquer itinerário que na baixada dispensasse a via fluvial. Esses *caminhos de terra* não devem ser confundidos com o Caminho de Terra Firme.

periores às preamares máximas. Pizarro faz numerosas referências às cheias e aos pântanos existentes em certas áreas das freguesias de São João de Meriti e Santo Antônio de Jacutinga (Pizarro, 1946, t. III). Entre essa região permanente ou periodicamente alagada e o sopé das elevações maiores que a enquadram — os maciços costeiros — um verdadeiro corredor não encharcado, formado pela acumulação dos detritos oriundos dessas elevações, era utilizado pela via terrestre.

Após a travessia do rio Sarapuí, essa via se bifurcava. Um ramo tomava a direção norte, passando por Santo Antônio de Jacutinga e infletia depois para leste, nele indo entroncar o Caminho da Serra, o Caminho Novo e a variante de Proença, cognominada de Estrada Geral. O outro ramo tomava a direção noroeste e, encostando-se à extremidade oriental da serra de Madureira, onde estava situado o engenho de Maxambomba, germe da futura Nova Iguaçu, procurava galgar a serra do Mar num ponto em que ela apresenta altitude muito menor, além de possuir um contraforte — a serra do Tinguá — que, tornando a subida mais longa, diminui de muito a declividade. Esse caminho que, uma vez no planalto, entroncava com o Caminho Novo, foi aberto para que se pudesse “por terra firme comunicar com aquela (Minas Gerais), e facilitar igualmente o giro do comércio, sem dependências da passagem por mar, como foi de necessidade a princípio, desde o porto da Estrela até o da capital” (Pizarro, 1946, t. V, p. 55). Aparece nas cartas com o nome de “Caminho de Terra Firme” e foi muito utilizado na segunda metade do século XVIII e início do XIX.

Apesar da importância que os caminhos do século XVIII tiveram nas relações entre o *hinterland* e o Rio de Janeiro, poucas modificações trouxeram à paisagem humana da baixada. Essa se caracterizava, então, pela dispersão dos estabelecimentos, facilitada pela existência dos incontáveis pequenos embarcadouros à margem dos rios através dos quais era remetida a produção até a capital. Somente quando a crescente produção cafeeira do planalto criou a necessidade de encurtar e facilitar o percurso é que a via fluvial foi adotada com regularidade na baixada, em conexão com novas estradas ou variantes das antigas. Nos pontos de encontro de dois domínios de circulação diferentes, surgiram, então, as primeiras aglomerações da baixada. A Iguaçu vinha ter a Estrada do Comércio, a Estrela, a “Estrada de Estrela a Minas pelo Mar de Espanha”, a Magé, a “Estrada de Magé aos Portos” e a Porto das Caixas, à Estrada de Nova Friburgo e Cantagalo.<sup>10</sup> Eram esses aglomerados os pontos em que se estabelecia o contacto de dois domínios de circulação onde os modos de transportes diferiam e onde, em consequência, uma ruptura de carga, com as manipulações dela decorrentes, tornava-se indispensável. Essa ruptura de carga tornava necessária a existência de um estabelecimento permanente, de uma cidade. No entanto, mesmo esses aglomerados como Iguaçu, Estrela e Magé que, à margem dos rios da baixada, progrediram com o transbordo de mercadorias e de passageiros e foram,

<sup>10</sup> Esses caminhos podem ser vistos na *Carta da Província do Rio de Janeiro*, 1840, 1:200.000.

por isso, elevados à categoria de vilas, jamais atingiram a categoria de verdadeiros centros urbanos.

Essas aglomerações, que se desenvolveram em certos portos fluviais da baixada, não deveram sua existência às necessidades de organização da zona circundante e sim às necessidades do movimento de mercadorias e de viajantes vindos de regiões distantes, facilitando-lhes o escoamento de sua produção e o provimento de suas necessidades. Apesar de elevadas à categoria de "vilas", na primeira metade do século XIX, em decorrência da importância que adquiriram neste tráfego entre o porto e seu *hinterland*, elas não apresentavam muitas das características que fazem de um aglomerado uma verdadeira cidade. Nessas vilas-entrepósitos, a maioria das pessoas que animavam sua vida e lhes davam movimento eram elementos em trânsito, que ali estavam de passagem ou para tratar de negócios, como tropeiros, viajantes, mercadores, comissários de café, sendo a população estável pequena e constituída, predominantemente, por negociantes, botequineiros e ferradores. Os elementos de escol da região, isto é, os grandes proprietários rurais, não residiam no aglomerado, limitando-se, por vezes, a ter aí uma casa para os dias de festa. Quanto ao trabalhador da terra, só o das imediações da vila dela se serviria para suas escassas necessidades, pois o grande número de "vendas" espalhadas pelos caminhos da baixada tornava desnecessária sua ida até o aglomerado. Só mesmo a função religiosa e a função administrativa e judiciária davam à aglomeração um esboço de função regional, atraindo, por vezes, os moradores de uma área mais ampla. Além da instabilidade da população dessas vilas, pode-se aplicar a elas o que disse Blache, sobre os aglomerados industriais, localizados em meio rural: "no fundo, a instância a que obedecem essas individualidades simiurbanas lhes é exterior: concurso de capitais, direção comercial, tudo isso vem de fora e é isso, precisamente, que constitui por excelência a cidade".<sup>11</sup> É a autonomia que dá às aglomerações o caráter de verdadeiros centros urbanos, e autonomia as vilas-portos da baixada jamais tiveram. Simples "vilas-entrepósitos" viviam do impulso que lhes davam os comerciantes e os comissários de café do Rio de Janeiro; eram acima de tudo depósitos, onde ficavam as mercadorias com destino ao interior (fardos de fazenda, sal etc.) ou os produtos que desciam da serra, principalmente o café, aguardando praça nas embarcações que os levariam até o porto do Rio de Janeiro.<sup>12</sup>

O grande beneficiário dessa rede de caminhos flúvio-terrestres, que para drenar o café se estabeleceu entre o planalto e a metrópole, foi o Rio

<sup>11</sup> Sorre (1952, p. 172) cita essa frase notável de Vidal de La Blache, assinalando o caráter artificial, a ausência de autonomia e a ausência de diferenciação dos elementos do povoamento desse tipo de aglomerado.

<sup>12</sup> Até mesmo o movimento do foro dessas cidades lhes era dado, em grande parte, por causas em que estavam interessadas pessoas do Rio: "o foro do Iguazu era importante não só pelo número de causas da própria vila e de todo o extenso Iguazu, como de fora, relativos aos negócios comerciais da metrópole com a vila. Nos dias de audiência, a vila enchia-se de cavaleiros, carros de passeio, puxados a excelentes parselhas de animais" (Reis, 1933, p. 152).

de Janeiro. Como capital econômica da região cafeeira, grande entreposto para o seu abastecimento e financiador da produção e de sua complexa organização comercial, a capital viu aumentar, enormemente, a importância do seu porto, do seu comércio e de suas finanças, crescendo em riqueza, em população e em área, no decorrer do século XIX. Por sua vez, a multiplicação de estradas, canais e caminhos secundários na baixada, a melhoria e maior conservação dos mesmos, por iniciativa da própria metrópole, a maior frequência dos meios de transporte para o Rio, os múltiplos interesses comerciais que ligavam o Rio de Janeiro e os portos da baixada faziam com que cada vez mais a população do recôncavo se sentisse ligada à capital, que crescia. Além disso, de todos os pontos do recôncavo convergia para a cidade, através das vias fluviais ou dos caminhos terrestres, grande variedade de produtos agrícolas destinados ao abastecimento de sua crescente população. Assim, os rios do recôncavo e caminhos terrestres, vias de comunicação de que se serviram a cana e o café, lavouras comerciais à procura de um porto, contribuíram de maneira importante para estabelecer e manter uma unidade real e duradoura entre o Rio de Janeiro e o seu recôncavo, até meados do século XIX. Essa unidade só seria comprometida pelo aparecimento das estradas de ferro, pois ligando diretamente o litoral da baía ou, depois, a própria capital à base da serra do Mar e, logo a seguir, ao planalto, elas iriam, de início, contribuir para que se desfizessem os laços profundos que durante três séculos haviam unido o Rio à baixada da Guanabara.

A necessidade de livrar o crescente tráfego de mercadorias e, acima de tudo, o café, das inconveniências ligadas ao transporte fluvial, como a dependência da maré nos baixos cursos, o baixo nível das águas no tempo das secas, o constante entulhamento dos rios e canais, levaria os homens esclarecidos da época a pensarem na possibilidade de se construírem estradas de ferro que chegassem até o pé da serra. Já em 1840, surgira a idéia de se construir uma estrada, ligando um ponto da baía de Guanabara — porto de Sarapuá — à vila de Iguaçú: em 1854, Mauá concretizava projeto semelhante, ligando o porto de Piedade à Raiz da Serra, iniciando a era ferroviária no Brasil. Logo depois, essa estrada seria prolongada até Petrópolis e Areal, servindo a toda a região que convergia para o Piabanha. Em 1858, a Estrada de Ferro D. Pedro II inaugurava o seu primeiro trecho, no qual se compreendiam as estações de Maxambomba e Queimados, prolongando-o no fim do mesmo ano até Belém (atual Japeri). Em poucos anos alcançava o vale do Paraíba (1864). Era mais uma garganta galgada pela ferrovia, era mais uma região servida pela ferrovia, eram, enfim, as vilas-portos da baixada que seriam abandonadas, por desnecessárias, com o advento da ferrovia.

Não foi, porém, a ferrovia a única responsável pela decadência dessa aglomeração: se a região a que elas pertenciam lhes fornecesse os elementos necessários à sua sobrevivência, elas não teriam entrado numa decadência tão profunda ou mesmo desaparecido. No entanto, a própria região, isto é, a baixada da Guanabara, antes mesmo do estabelecimento da estrada de ferro, já entrara numa fase de grande decadência em sua vida agrícola. A concorrência campista no que se refere à cana, a própria concor-

rência do planalto quanto ao café, o cansaço das terras<sup>13</sup> eram as causas dessa decadência.

O abandono do cultivo das várzeas, com as valas e regos que tornavam as terras mais enxutas, o desinteresse pela conservação e limpeza dos rios e canais, com o advento da estrada de ferro, fizeram reaparecer ou dilatar os brejos, tornando, novamente, insalubre esta região que já consumira tanto esforço humano para o seu dessecamento. Finalmente, "a abolição da escravatura veio coroar um processo de decadência econômica, que já se iniciara na baixada da Guanabara, meio século antes. (Mendes, 1950, p. 81). "Parecia que a zona rural do estado volveria, num quarto de século, a capoeiras fechadas, que a parte alagada do território — essa baixada que era um pesadelo — aumentaria de extensão, que o despovoamento se acentuaria" (*Álbum do Estado do Rio de Janeiro*, 1922).

A baixada da Guanabara passou a ser somente uma zona de passagem rápida, pois o impaludismo dizimava aqueles que ousavam permanecer na região. As populações fugiam dessa zona amaldiçoada e nada havia que pudesse retê-las ou atraí-las. Nas vilas, as casas eram demolidas para venda dos materiais, enquanto outras, abandonadas, iam aos poucos sendo despojadas por gente da própria zona rural. O mato crescia nas ruas e nos cemitérios, as igrejas tornavam-se ruínas. Porto das Caixas, Estrela, Iguaçú, aglomerações que viviam exclusivamente de sua função de intermediárias, entraram numa rápida e profunda decadência e foram sendo abandonadas por seus moradores. Iguaçú teve a sua situação de vila-fantasma reconhecida pelas autoridades estaduais, que transferiram a sede do município de Iguaçú para a estação de Maxambomba, futura Nova Iguaçú, situada numa zona mais salubre, à margem da linha-tronco da Central do Brasil. Magé, por estar mais distante da metrópole, exercendo o papel de centro local para a população da área vizinha, conseguiu sobreviver, apesar de decadente. Permaneceu num estado de vida quase latente, até que novas atividades lhe restituíram alguma animação.

Se as aglomerações do recôncavo agonizavam com o estabelecimento das ferrovias e a crise econômica em que se debatia a região, o Rio de Janeiro nada mais fazia senão crescer em função da rede ferroviária que se constituía e que ampliava e melhor servia sua área de influência. Situada no ponto de convergência do amplo leque de estradas que em poucos decênios se constituiu, lucrou enormemente com a introdução desse novo meio de transporte que drenava para seu porto todo o café do planalto fluminense e mineiro. Crescia como porto, crescia como entreposto de mercadorias para o interior, crescia como centro político, administrativo e cultural. O Rio do final do século XIX acumulava funções, atraía e herdava populações, iniciava o seu crescimento como centro industrial.

No alvorecer do século XX, a metrópole, como primeiro centro industrial do Brasil, encabeçava a produção industrial do país, constituindo a in-

<sup>13</sup> Mendes (1950, p. 51) refere-se ao cansaço das terras na região do recôncavo da Guanabara, já nos fins do século XIII. "São frequentes nesses relatórios enviados pelos capitães-mores dos distritos as referências a *terras todas muito cansadas*".



dústria têxtil e a de alimentação a parte principal do conjunto. Os capitais acumulados, a tradição comercial que ligava a metrópole a um amplo e populoso *arrière-pays*, a rede de estradas que facilitara e intensificara essas ligações e a disponibilidade de mão-de-obra foram elementos que contribuíram para o desenvolvimento da indústria no Rio de Janeiro. De onde viria a mão-de-obra para a indústria e para outras realizações que o próprio crescimento da capital impunha? A mão-de-obra viria sobretudo do estado do Rio, levado à falência pela marcha progressiva do café para São Paulo, e, particularmente, da baixada próxima, tão ligada, por seu passado, à capital. O *Album do Estado do Rio de Janeiro*, comemorativo do centenário da Independência, comenta de maneira muito peculiar esse êxodo rural dos fluminenses:

Juntou-se contra nós o estupendo e talvez prejudicial de uma infinidade de indústrias, de que a maioria se apóia no protecionismo alfandegário excessivo, em detrimento da fortuna e do bem-estar do povo; esse interminável estabelecimento de fábricas atraiu o trabalhador rural mais próximo, aquele que mais rapidamente e com menor dispêndio podia entrar para oficinas e salas de fiação; dos campos do Rio de Janeiro veio a maior porção do operariado nacional, que trabalha nas fábricas da capital da República ou da capital do estado. As obras de saneamento e embelezamento da capital federal, feitas em verdadeiras vertigens de grandeza, com pagamento de salários elevados, concorreram grandemente para o abandono das lavouras.

Para satisfazer as necessidades da nova função do Rio de Janeiro — a função industrial —, o recôncavo contribuiu, pois, com parte apreciável do seu contingente humano. No entanto, em face dessa expansão, o Rio precisaria de mais espaço, não só para acomodar essa onda populacional que para ele acorria, como para instalar as suas indústrias, que se tornavam cada vez mais numerosas. O crescimento demográfico e a multiplicação de suas indústrias fizeram com que o Rio de Janeiro, a partir da metade do século XIX, quando a introdução de novos meios de transporte urbano o permitiu, ampliasse grandemente a sua área urbana, buscando vales e pequenas planícies das imediações e utilizando, inicialmente, o bonde como instrumento dessa expansão do espaço urbano. Em 1898, assinalava Rui Barbosa o papel relevante desse novo tipo de transporte no crescimento da cidade:

O bonde foi, até certo ponto, a salvação da cidade. Foi o grande instrumento, o agente incomparável do seu progresso material. Foi ele que *dilatou a zona urbana*, (o grito é nosso), que arejou a cidade, desaglomerando a população, que tornou possível a moradia fora da região central.

Seriam, porém, as estradas de ferro, através do estabelecimento das chamadas linhas suburbanas (Noronha Santos, 1934, t. I, p. 482), os agentes primordiais da expansão da cidade em direção ao recôncavo da Guanabara. Paradas e estações se multiplicaram, rapidamente, ao longo das quatro linhas ferroviárias que partiam da cidade: a linha-tronco e a linha auxi-

liar da Estrada de Ferro Central do Brasil, a Leopoldina e a Estrada de Ferro Rio Douro.<sup>14</sup> Ao iniciar-se o século XX, já o crescimento do Rio de Janeiro e de seus subúrbios assim era descrito por Aureliano Portugal em *Documentos Censitários*, 1951, p. 3.

A continuidade da cidade propriamente dita é tal que, em grande parte, se torna impossível estabelecer limites entre as paróquias urbanas e as chamadas suburbanas. Todo o percurso da Estrada de Ferro Central do Brasil, até além da estação de Cascadura, é marginado de habitações, formando, sem quebra de continuidade, inúmeras ruas, que a freqüência e a rapidez do transporte incorporam naturalmente à cidade. O mesmo se dá com relação à vasta planície servida pelas linhas suburbanas do norte, da Melhoramentos do Brasil e da Rio Douro. Esses subúrbios não têm existência própria, independente do centro da cidade; pelo contrário, a sua vida é comum e as relações íntimas e freqüentes; é a mesma população que moureja, no centro comercial da cidade, com a que reside neste, sendo naturalmente impossível separá-las.

O crescimento desses subúrbios se faria com muito maior rapidez e intensidade, ao longo da linha-tronco da Central do Brasil. Com a direção geral de oeste-noroeste, essa via férrea, ao deixar a cidade, apoiava-se nas elevações que acompanhavam o sopé da serra da Carioca. Somente ao chegar a Deodoro, alcançava a baixada, para atravessar a ampla depressão, ocupada pelos vales do Acari e do Meriti e que separa os maciços litorâneos do estado da Guanabara da serra do Mendanha-Gericinó. Dirigindo-se para noroeste, a linha da Central alcançava, então, a borda oriental desta serra, que contornava para, logo depois, alcançar a zona dos morros que precede a frente da serra do Mar. Desse modo, a não ser na travessia da baixada dos

---

<sup>14</sup> Ao se estabelecerem as linhas férreas, partiram elas do centro do Rio de Janeiro, o que permitia à população suburbana, em suas migrações de trabalho diárias, desembarcar na área central. As ferrovias procuravam evitar os trechos demasiadamente planos ou alagados ou os morros e colinas mais elevados. A linha da Leopoldina, insinuando-se entre as colinas de São Cristóvão, rumava para o norte, contornando a bafa. Ela se manteve a certa distância do litoral e, evitando a planície costeira pantanosa, aproveitou as abas colmatadas de uma série de morros. A oeste desta linha, colinas e morros de até mais de 100 metros separam-na da zona da Estrada de Ferro Central do Brasil. A linha-tronco da Central toma o rumo geral oeste-noroeste e encosta-se na baixada ao sopé da serra de Madureira cujos sedimentos formam uma faixa mais consolidada que foi procurada por essa ferrovia para a instalação de seus trilhos. Na estação de Deodoro, esta linha se subdivide, seguindo o tronco principal para o norte e penetrando no município de Nova Iguaçu, em direção à serra do Mar; o outro ramal se destaca em Deodoro e segue para oeste por entre o maciço Mendanha-Gericinó e o maciço de Pedra Branca, dirigindo-se para Campo Grande. Antes do saneamento da baixada o crescimento dos subúrbios da Central depois de Deodoro fez-se preferentemente ao longo desse ramal. Entre a linha-tronco da Central e os trilhos da Leopoldina instalaram-se duas outras ferrovias: a linha Auxiliar e a Estrada de Ferro Rio Douro.

rios Meriti e Acari, que a ferrovia procurava transpor no seu trecho mais estreito a montante, a Central evitava a planície sujeita a inundações. Facilmente se iriam, pois, constituir os divertentes subúrbios, em suas margens, sem que o problema da insalubridade e do encharcamento, com que se defrontavam as áreas servidas pelas demais linhas férreas, se apresentasse af tão grave.

O grande fator que iria, inicialmente, dificultar a expansão urbana em amplo setor ao norte do Rio de Janeiro seria a insalubridade de grande parte do recôncavo da Guanabara, contra a qual vários governos haviam lutado, sem grande êxito. A deficiência de estudos, principalmente sobre o regime dos cursos d'água, a maneira errada de atacar o problema e, acima de tudo, a falta de continuidade administrativa foram as causas de seguidos insucessos (Góis, 1934, p. 22).

Um dos objetivos fundamentais a ser alcançado com o saneamento da Baixada Fluminense e, particularmente, da baixada da Guanabara, era tornar o abastecimento da capital da República independente de transportes longos e dispendiosos. No entanto, era o recôncavo da Guanabara por demais precioso para o Rio, para que a ele se confiasse o puro e simples papel de zona rural. A metrópole necessitava dessa área para instalar sua população em rápido crescimento e para localizar suas indústrias, pois ela preenchia todos os requisitos necessários à concretização desses dois objetivos. Iniciados, intensivamente, a partir de 1936, os trabalhos de saneamento da baixada constituíram o primeiro passo para a sua recuperação, a que se seguiu o combate direto à malária.<sup>15</sup>

Uma vez saneada a baixada, nada mais impediu a expansão da cidade em direção ao recôncavo, ao longo não só da linha-tronco da Central, mas, também, das demais estradas de ferro que cortavam grandes trechos de planícies embrejadas, como era o caso da Leopoldina, da Rio Douro e, em escala um pouco menor, a Linha Auxiliar.

Gradativamente, cada estação foi sendo ocupada, cercada; verdadeira massa humana se precipitou sobre as zonas da baixada mais próximas da cidade, ao mesmo tempo que numerosas indústrias para af se dirigiram em busca de terrenos amplos e baratos, abundância de água, proximidade, facilidade e menor custo da mão-de-obra. Impostos mais baixos e outras vantagens que as próprias municipalidades da baixada ofereciam contribuíram, também, para atrair populações, capitais e indústrias para essa região.

As várias melhorias introduzidas nos transportes ferroviários iriam trazer maior adensamento da população nas áreas mais próximas da capital e um avanço da área metropolitana do Rio de Janeiro para zonas cada vez mais distantes. A eletrificação da Central, o uso das máquinas diesel na Leopoldina e na Rio Douro, diminuindo o tempo de percurso, ampliaram a área em que era possível o contacto diário com a cidade, ao mesmo tempo que a instituição de

<sup>15</sup> Com a criação do Serviço de Malária da Baixada Fluminense, foi iniciada em 1947 nova fase de combate à malária, abandonando-se o ataque ao transmissor na fase larvária e passando-se a fazê-lo na fase alada, através da detetização domiciliária. No município de Duque de Caxias o número de casos baixou de 7.044 no ano de 1947 para zero em 1957, o que dá uma idéia da importância do D.D.T. no saneamento da baixada.

uma tarifa única nas linhas suburbanas tornava economicamente possível, para as massas proletárias, essa localização na baixada, em áreas muito distantes dos locais de trabalho. Como fator importante dessa progressão da metrópole na direção do recôncavo, o estabelecimento de uma complexa rede rodoviária não só ampliaria a área de penetração da ferrovia, mas funcionaria também ela própria como agente urbanizador.

A contribuição da rodovia para a integração do recôncavo da Guanabara na área metropolitana do Grande Rio de Janeiro tem sido notável, mas é preciso distinguir o papel de dois tipos diferentes de rodovia, para bem compreender o modo de atuação de cada uma como agente da expansão do espaço urbano. De um lado, temos as modernas rodovias principais, como a Rio — Petrópolis, a Presidente Dutra, a estrada das Bandeiras e a rodovia de contorno da Guanabara; de outro, as estradas secundárias que se irradiam de diferentes pontos, penetrando toda a baixada até a base da serra do Mar.

As grandes rodovias não têm atraído populações para suas margens com o mesmo vigor demonstrado pelas ferrovias, no passado e mesmo nos dias atuais, e isso devido ao altíssimo preço da terra, resultado de especulação desenfreada. Sua contribuição para o progresso do espaço urbano tem sido mais indireta, facilitando o transporte de passageiros para áreas situadas entre as vias principais, através de estradas secundárias que a elas vêm ter e à margem das quais se instalam preferentemente as indústrias. São essas vias secundárias, estaduais ou municipais que, irradiando-se a partir das estações das estradas de ferro, possibilitam a ocupação de ampla área interna. Estabelecem elas, também, ligações entre vários pontos de linhas ferroviárias diferentes, ou, ainda, entre essas e as principais rodovias. Tais estradas secundárias são da maior importância para a urbanização da baixada da Guanabara, pois, riscando a mesma em todos os sentidos, vêm permitindo a sua ocupação por numerosa população, que se utiliza de pequenos ônibus e lotações para alcançar as estações de estrada de ferro e, por meio delas, atingir o Rio de Janeiro. Assim, apesar da multiplicação e da importância crescente das rodovias, é, ainda, a ferrovia o principal agente da ampliação do espaço urbano e da integração da baixada na área metropolitana do Rio de Janeiro.

## As Formas da Integração

A expansão da metrópole carioca em direção ao recôncavo da Guanabara, ao longo de todas essas vias de circulação, não está se realizando somente como uma onda que progressivamente se derramasse sobre a baixada. Essa expansão se processa, também, de forma descontínua e desordenada: núcleos esparsos, de origens diferentes, vão sendo soldados por imensa massa de construções ou permanecem isolados, como verdadeiros vanguardeiros da urbanização. Os espaços vazios vão sendo preenchidos, mas, também, de maneira desordenada, devido à extrema dispersão das construções, que é facilitada pelas próprias características da região, já analisadas. Aliás, a dispersão do povoamento na baixada da Guanabara era uma característica assinalada por Saint-Hilaire (Saint-Hilaire, 1938, t. I., p. 61) que

a atribua à facilidade para o estabelecimento de comunicações entre os diversos pontos. Hoje, também, a extrema facilidade no estabelecimento de interligações, assim como para a instalação de construções residenciais ou industriais decorrente das condições topográficas favoráveis da região, levam a uma grande dispersão do povoamento de tipo urbano do recôncavo.

Apesar da maneira desordenada pela qual se vem realizando a ampliação do espaço urbano da metrópole e a incorporação da baixada à sua área metropolitana, várias formas podem ser reconhecidas nesse processo de urbanização. A ampliação espontânea dos aglomerados em torno das estações ferroviárias, os loteamentos constituídos na vizinhança dessas estações ou à margem das rodovias secundárias que delas partem, os loteamentos ou instalações industriais ao longo das rodovias principais, o crescimento de núcleos urbanos antigos do recôncavo ou de núcleos modernos de caráter puramente industrial são formas pelas quais se processa a marcha da urbanização sobre os campos da baixada da Guanabara.

A constituição espontânea de núcleos em torno das estações ferroviárias é a forma mais antiga pela qual começou a se realizar a dilatação do espaço urbano do Rio de Janeiro em direção à baixada. Ao lado de cada estação, casas iam-se dispondo espontaneamente, algumas lojas surgiam, uma pracinha tomava forma e aos poucos iam crescendo esses aglomerados que, de início, tinham forma longitudinal, alinhando-se às margens dos trilhos, para só depois crescerem num sentido transversal à linha férrea. As condições de habitabilidade nas zonas centrais da cidade tornando-se mais difíceis e as facilidades proporcionadas pelo transporte numeroso e barato do centro para os longínquos arrabaldes levaram a um crescente movimento da população para a periferia. Esse movimento, antes de processado o saneamento da baixada, limitava-se, como vimos acima, às localidades situadas ao longo da linha da Central que contorna o maciço costeiro e a serra de Madureira, sempre apoiada em sua base. Após o saneamento, porém, uma ocupação espontânea por uma população cujas atividades estavam sempre ligadas ao Rio de Janeiro, foi-se verificando em todas as estações das demais linhas férreas da baixada cuja distância permitisse contacto diário com a cidade. Como, porém, houvesse melhoria constante do número e da rapidez das composições, assim como rápido progresso do comércio e da indústria em zonas mais excêntricas da metrópole, as distâncias entre os locais de residência e os locais de trabalho, por um ou outro motivo, se tornaram menores, permitindo a ocupação de estações cada vez mais distantes. Hoje, esses núcleos suburbanos de povoamento espontâneo, em torno das estações ferroviárias, podem ser encontrados nas partes mais longínquas dos municípios de Nova Iguaçu, Duque de Caxias e mesmo na parte ocidental do município de Magé.

Contudo, a forma mais generalizada pela qual se vem realizando atualmente a incorporação da baixada à área metropolitana do Rio de Janeiro é o loteamento. Alguns aspectos peculiares da estrutura agrária desta região favoreceram a sua "colonização planejada" (Tricart, 1950). A grande propriedade improdutiva aí persistiu até pouco tempo atrás, apesar da vizinhança imediata de uma grande cidade, e tal fato encontra explicação na maneira pela qual se veio processando a evolução da região no decorrer do século XIX,

culminando com o abandono das lavouras e a volta à situação de encharcamento e insalubridade dos primeiros tempos da colonização. A imprestabilidade da terra para qualquer fim e a insalubridade foram as razões da permanência da grande propriedade. A modificação dessa situação, pelo saneamento da baixada, iria colocar à disposição dos capitais da metrópole vizinhas grandes unidades fundiárias que facilitavam certos tipos de empreendimentos, dentre eles os loteamentos. As necessidades de moradia de uma população que crescia rapidamente, assim como a extraordinária desvalorização da moeda, levando a população da metrópole à prática generalizada de aplicar suas pequenas economias na compra de lotes nessa área, aliadas às facilidades proporcionadas pela rede de estradas da região foram fatores do enorme êxito desse tipo de empreendimento e da extraordinária valorização das terras da baixada. Não pôde ela, assim, depois de saneada, se reconstituir como zona agrícola, apesar de ter sido este o objetivo inicial de seus saneadores.

O loteamento, porém, não significa ocupação real da área. Como dizem Geiger e Mesquita:

A especulação com terrenos tornou-se fato independente, que se processa a distâncias enormes das áreas urbanas ou edificadas e no interesse de pessoas que não estão em condições ou interessadas em construir; muitos lotes ficam longo tempo desocupados e certamente assim continuarão e o loteamento que transforma paisagens rurais em urbanas também transforma terras cultivadas em terrenos baldios.

Os loteamentos hoje estão disseminados por toda a baixada, desde a orla litorânea da baía de Guanabara, onde têm caráter turfístico, até o sopé da serra. Entretanto, sua ocupação real está em relação com a maior proximidade da massa urbana da metrópole, com a vizinhança das estações de estrada de ferro ou ainda com as rodovias secundárias que a elas vêm ter. Mesmo, porém, nessas áreas realmente ocupadas, há extrema dispersão das construções, em cada um dos incontáveis loteamentos. Todavia, consideramos essas áreas de baixa densidade de construções, situadas, por vezes, em zonas distantes da metrópole e mesmo separadas por grandes vazios, como incluídas na área metropolitana do Rio de Janeiro e, se o fazemos, é em vista do fato de seus habitantes não terem a menor ligação com o meio rural, deslocando-se, diariamente, para o centro da cidade ou para outros pontos da metrópole, a fim de exercerem a sua profissão. Os capitais para a realização desses loteamentos, as companhias e os técnicos que procedem à sua abertura, a própria venda dos terrenos é feita, freqüentemente, por corretores de companhias imobiliárias sediadas no "centro" do Rio de Janeiro.

Na ocupação real dos loteamentos da baixada, as modernas rodovias pavimentadas, que a recortam, vêm permanecendo com suas margens bastante vazias, como já foi assinatado, quer pelos altíssimos preços das áreas para instalações industriais, quer pelo custo elevado dos terrenos nos loteamentos residenciais, que geralmente são adquiridos por pessoas da cidade, visando a sua valorização, quer, ainda, pelo alto custo das passagens

rodoviárias. Enquanto estações ferroviárias situadas já no sopé da serra, como Japeri, Taireté, Vila Inhomirim e outras apresentam núcleos de povoamento suburbano recente, as modernas rodovias como a Rio — Petrópolis, a Rio — São Paulo e a do contorno da Guanabara, em áreas muito mais próximas da metrópole, apresentam suas margens destituídas de construções residenciais, apesar dos loteamentos já serem numerosos. Nota-se, pois, retração das indústrias e das populações em relação a essas rodovias e, por um percurso através das mesmas, pela baixada da Guanabara, não se tem, absolutamente, idéia das grandes densidades de população, que podem ser encontradas um pouco mais além, ao longo ou entre as vias férreas. Assim, apesar do grande número de áreas loteadas que margeiam as rodovias, são ainda as ferrovias as principais orientadoras da efetiva ocupação urbana da baixada.

Outra forma pela qual se vem realizando a integração do recôncavo na área metropolitana do Rio de Janeiro é a localização da indústria em meio rural. Cada vez mais o recôncavo se torna o parque industrial da metrópole. Essas indústrias, que têm no Rio de Janeiro o financiador, o principal consumidor, o importador de sua matéria-prima, o expedidor e o orientador de sua produção, vêm sendo, freqüentemente, as pioneiras da ocupação urbana da baixada. Apesar de se apoiarem sobre mão-de-obra de caráter predominantemente local, concentram em torno de si técnicos e trabalhadores especializados provenientes e, geralmente, residentes na metrópole, assim como servem de catalisadoras de um povoamento espontâneo ou organizado. A abundância de água, a possibilidade de ter energia própria em função da proximidade da serra, a facilidade para a aquisição de grandes áreas (que não as situadas à margem das novas rodovias) por preços ainda acessíveis, a rede rodoviária que recorta a baixada, assim como a facilidade no estabelecimento de conexões com essa rede são os fatores principais que atraem a indústria para a baixada, sendo muito grande o número de estabelecimentos isolados ou de importantes concentrações industriais que aí podem ser encontradas. Se, na segunda metade do século passado, foram as indústrias as vanguardistas da expansão urbana do Rio de Janeiro para os vales e pequenas planícies pantanosas das imediações da cidade, hoje, também, elas representam o mesmo papel, sendo uma das formas pioneiras da expansão da metrópole para o recôncavo.

A integração de pequenos e antigos centros urbanos da baixada da Guanabara na área metropolitana do Rio de Janeiro é outro aspecto a considerar. A incorporação dessas aglomerações antigas da baixada ao Grande Rio de Janeiro vem-se realizando em função da sua maior ou menor proximidade da metrópole e da multiplicidade e facilidade dos transportes. Enquanto Nova Iguaçu, o mais próximo dos velhos núcleos, já está integrada no espaço urbano do Grande Rio de Janeiro, Magé, mais distante, servida por estrada de ferro deficiente e, até bem pouco tempo, por uma estrada de rodagem de segunda classe, mantém ainda certa autonomia. Apesar disso, já-se fez sentir, fortemente, sobre ela a influência da metrópole, de vários modos, estando por isso incluída em sua área metropolitana. Magé não é uma cidade-satélite por-

que as numerosas e importantes indústrias, que no município se localizaram, não procuraram a cidade para a sua instalação, preferindo instalar-se no meio rural, próximo às fontes de energia, de matéria-prima, de água e onde havia possibilidade de aquisição de enormes áreas por preços compensadores. A facilidade para o estabelecimento de comunicações em todas as direções, na baixada, é, como já foi visto, um dos fatores que permitem essa grande dispersão da indústria em meio rural, indústria que, muitas vezes, constrói a sua própria estrada de acesso à rodovia principal.

Magé não exerce nenhuma função correlacionada com concentração e embarque da produção agrícola e industrial do município, pois esses produtos vão em sua quase totalidade para a metrópole ou para outros pontos do país e são transportados, diretamente, em caminhões, através de rodovias. Finalmente, essa cidade não funciona nem mesmo como centro comercial para a totalidade de sua área municipal, por motivos diversos: as aglomerações industriais do município, como por exemplo, Santo Aleixo, Andorinhas, Pau Grande possuem comércio próprio, espontâneo ou mantido pela própria organização industrial, que serve a essa população numerosa e também à população das vizinhanças; os vários núcleos suburbanos do município de Magé que se constituíram em torno das estações da estrada de ferro são outros pontos de comércio; finalmente, com freqüência, são encontrados vendas e mesmo pequenos armazéns, abastecidos por atacadistas do Rio de Janeiro, ao longo das estradas secundárias, que bastam para as necessidades modestas da população rural. Assim Magé tem somente função comercial predominantemente local, isto é, limitada às circunvizinhanças da cidade, o que fica bem evidenciado pelas poucas linhas de transporte intramunicipais que convergem para a sede e o pequeno número de estabelecimentos comerciais. Por sua vez, a falta de compradores, não estimulando o comércio, faz com que este, além de pouco numeroso, seja pouco variado e de qualidade inferior, o que leva os próprios moradores da cidade ou do município a se dirigirem ao comércio do Rio para a aquisição de artigos especializados ou de melhor qualidade. Nessa cidade, é, também, muito freqüente o fato de residirem no Rio ou em Niterói as pessoas mais importantes, como altos funcionários dos postos ou repartições locais do governo federal ou estadual, médicos, advogados e, até mesmo, vereadores e prefeitos, comparecendo algumas vezes por semana a Magé. É, pois, esse núcleo antigo e tradicional da baixada da Guanabara uma cidade estagnada, uma vez que tendo perdido a sua modesta função regional, devido à concorrência da metrópole, não chegou à condição de cidade-satélite, devido à dispersão da indústria no meio rural, e não adquiriu a função de cidade-dormitório, devido à distância a que se acha do centro do Rio de Janeiro, correlacionada com a escassez e a má qualidade do transporte ferroviário e alto preço do transporte rodoviário. A expansão crescente da metrópole para o recôncavo, e a nova e excelente rodovia que contorna a orla da Guanabara — a Rodovia Amaral Peixoto — são fatores que, encurtando as distâncias, deverão contribuir para que, no futuro, esta cidade se integre no Grande Rio de Janeiro.

De tudo o que ficou acima exposto, depreende-se, pois, que o recôncavo é o complemento natural da cidade do Rio de Janeiro que, se nasceu

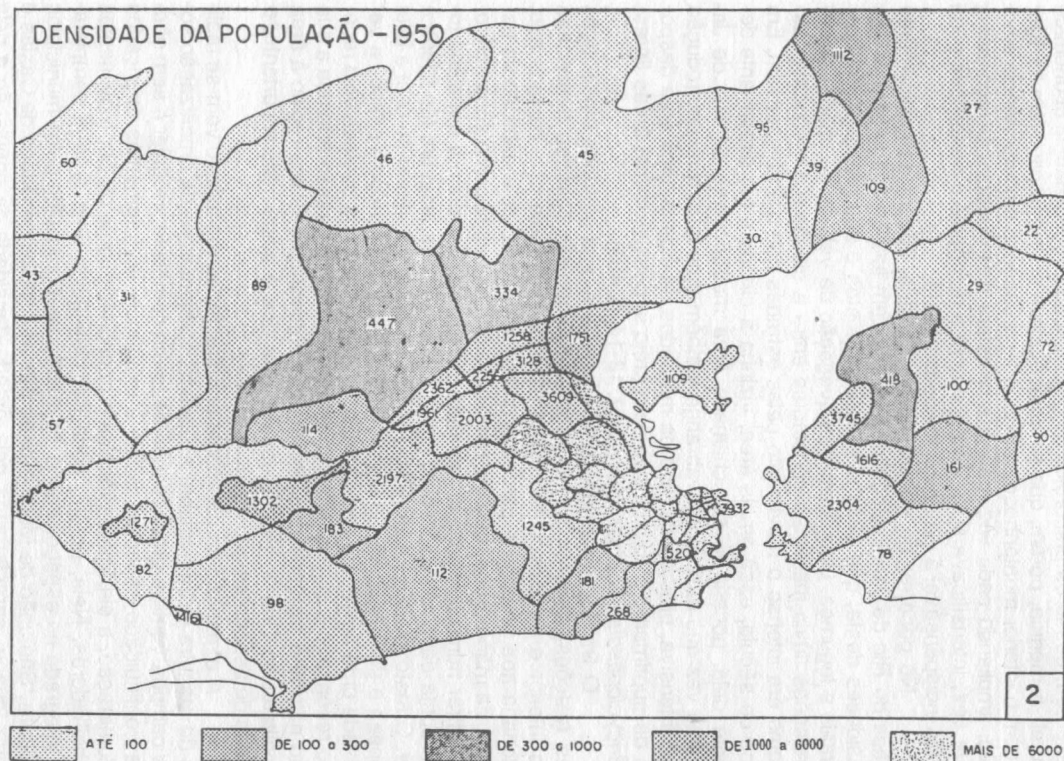


em uma de suas extremidades, parece ter sido para melhor zelar por esse conjunto integrado pela Guanabara e seu recôncavo. Constituiu este a primeira área sobre a qual a cidade exerceu a sua influência, foi o seu primeiro *hinterland*, a sua primeira região urbana, isto é, foi aquela área dentro da qual a urbe exerceu, desde os primórdios da colonização, predominância econômica e cultural. À medida, porém, que se estabeleciam e se multiplicavam as ligações com o interior montanhoso, a cidade foi crescendo em importância e população, ampliando cada vez mais a sua esfera de influência. O recôncavo, por sua vez, intensificava suas relações com a metrópole e se tornava cada vez mais indispensável à vida e às atividades desta.

No decorrer do século XIX, a baixada, apesar de politicamente desligada do Rio de Janeiro, continuou a viver em função dos capitais e das necessidades desta, que aí tinha seus entrepostos e seu grande fornecedor de cereais e legumes. Uma animada navegação de vela ou de vapor estabelecia relações flúvio-marítimas constantes entre a cidade e o recôncavo, assim como era intenso o movimento pelas estradas que o atravessavam. Em meados do século, essa ampla área, vizinha à cidade e tão diretamente dependente dela, poderia já ser chamada área metropolitana do Rio de Janeiro, uma vez que essa noção abrange também uma faixa rural de produção agrícola intensiva, produzindo para os mercados da cidade, uma área despoçada de suprimento d'água, áreas de recreio e, possivelmente áreas florestais (*Encyclopaedia of Social Sciences*, t. 13-14, p. 433).

O fim do século iria, porém, assistir a uma profunda modificação nessas relações, decorrentes do estabelecimento das ligações ferroviárias com o interior e do crescente desinteresse da metrópole pela baixada que, abandonada aos próprios e parcos recursos e privada, pela abolição da escravidão, da mão-de-obra que lhe permitia, ainda, subsistir como zona agrícola, iria entrar numa decadência profunda. Aos poucos, o brejo e a malária tomaram conta daquela região que, durante dois séculos, estivera tão ligada à cidade. O mato invadiu as estradas, os rios e canais entupiram-se com a falta de limpeza e de dragagem, as populações fugiram. A metrópole passou a ver na baixada uma ameaça a suas portas. O saneamento da baixada veio recolocar o recôncavo à disposição da metrópole, cuja progressão retomou a sua direção natural e histórica, possibilitando a reintegração dessa região à área metropolitana do Grande Rio de Janeiro e, o que é ainda mais importante, a ampliação do espaço urbano nesta direção.

A expansão da metrópole em direção ao recôncavo vem-se realizando de maneira extremamente acelerada. Essa marcha da urbanização sobre os campos vem-se processando de forma complexa, irregular e sem obrigatória continuidade espacial, devido à existência de fragmentos avançados da aglomeração, a ela ligados técnica e economicamente ou por movimentos de trabalhadores. Nela, porém, pode ser distinguida uma área já completamente integrada no espaço urbano da metrópole, constituída pelos municípios de Nilópolis, São João de Meriti e parte dos municípios de Duque de Caxias e de Nova Iguaçu, caracterizada pela grande densidade da população e pela continuidade e densidade das construções. A fotografia aérea é o melhor testemunho da incorporação de uma parte da baixada à aglomeração ca-



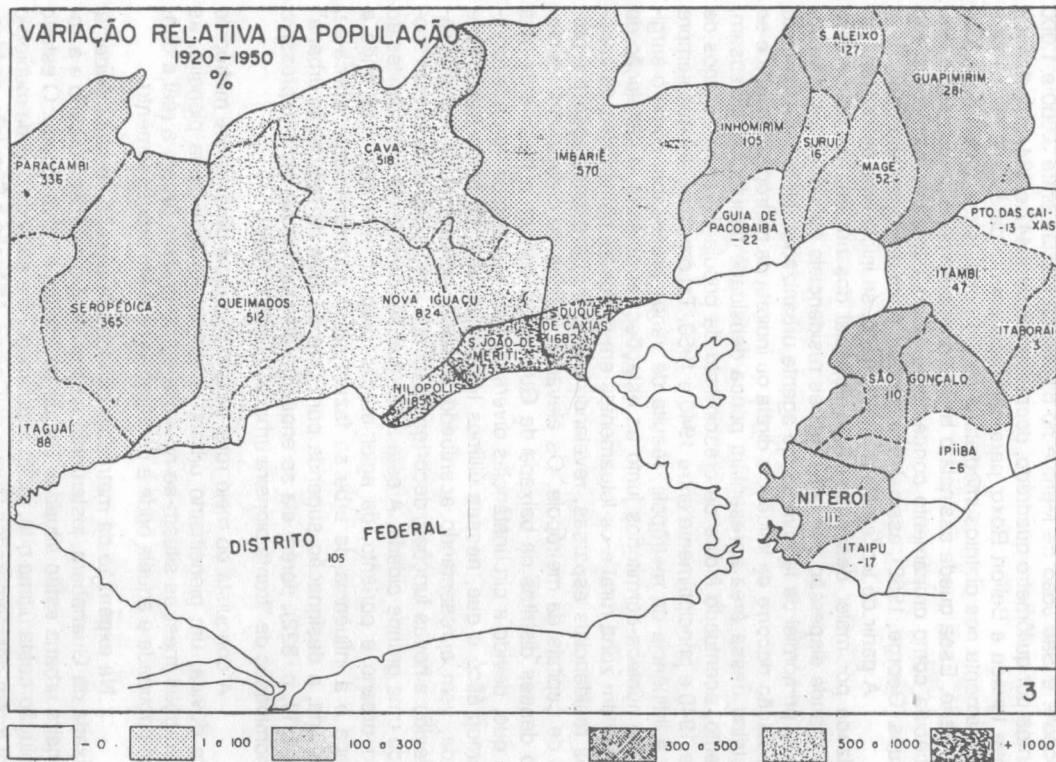
**Cartograma de densidade da população do Rio de Janeiro e dos municípios da baixada da Guanabara de 1950**

rioca, mas o simples exame das densidades de população é muito ilustrativo, comprovando que as altas densidades populacionais ultrapassam os limites administrativos dos estado da Guanabara. Os valores variam nos municípios de Nilópolis e São João de Meriti e no distrito de Caxias entre 3.000 e 1.000 habitantes por quilômetro quadrado, decrescendo para 447 e 334, nos distritos de Nova Iguaçu e Belfort Roxo, para cair rapidamente para 89,4, 46,0 e 44,6 respectivamente nos distritos imediatamente ao norte, isto é, Queimados, Cava e Imbariê. Essa queda assinala o limite da aglomeração propriamente dita, reconhecida como grupamento concentrado, cujos diferentes elementos são contíguos (George, 1952), assinalando também o fim da zona suburbana.

A partir do limite acima mencionado, se inicia uma outra área, caracterizada por maior descontinuidade espacial dos núcleos de povoamento, pela grande dispersão das construções residenciais ou industriais, pela importância primordial da ferrovia como agente urbanizador. Nela o crescimento da população decorre da influência direta ou indireta da metrópole vizinha e se os distritos dessa área apresentam pouca densidade populacional, acusam, entretanto, acentuado índice de crescimento da população entre os anos de 1920 e 1940 e principalmente entre 1940 e 1950. Tal crescimento, que sempre revela a influência da metrópole, resulta de vários processos, como o surgimento de núcleos-dormitórios junto às estações ferroviárias, a instalação de indústrias em zona rural e os loteamentos em profusão, pontilhados de construções residenciais esparsas, revelando o espírito de especulação e a presença de capitais da metrópole. Os elevados índices de crescimento demográfico desses distritos da baixada da Guanabara contam a história de uma região que, devido a circunstâncias diversas, veio a constituir verdadeiro vazío demográfico e que, nesses últimos tempos, apesar de ainda fracamente povoada, vem apresentando acentuado aumento porcentual de sua população, devido a novas funções, decorrentes da sua integração na área metropolitana de uma grande cidade. A esta zona, que se estende além dos limites do espaço urbano e portanto, da aglomeração propriamente dita, mas onde a presença e a influência da urbe se fazem sentir poderosamente, aplica-se, sem dúvida, a designação sugerida por Sorre de área de "gradação urbana" (Sorre, t. III, p. 322), porém ela se enquadra de modo muito mais expressivo na denominação de "frente pioneira urbana" (Tricart, 1950).

A conquista do meio rural pela expansão e uma grande metrópole é, sem dúvida, um pioneirismo urbano e, como em toda zona pioneira, as aglomerações mestras situam-se no limite entre as duas áreas: a real e densamente ocupada e aquela onde a penetração está em processamento.

Na expansão da metrópole carioca em direção ao setor ocidental da baixada da Guanabara, justamente no limite entre o espaço urbano e a zona pioneira urbana estão situadas Duque de Caxias e Nova Iguaçu. O estudo da evolução desta última que, muito mais antiga, é a sede do grande município do qual foram desmembrados Duque de Caxias, Nilópolis e São João de Meriti, permite a compreensão da maneira pela qual se processou e continua se processando a integração de um amplo setor da baixada à área metropoli-

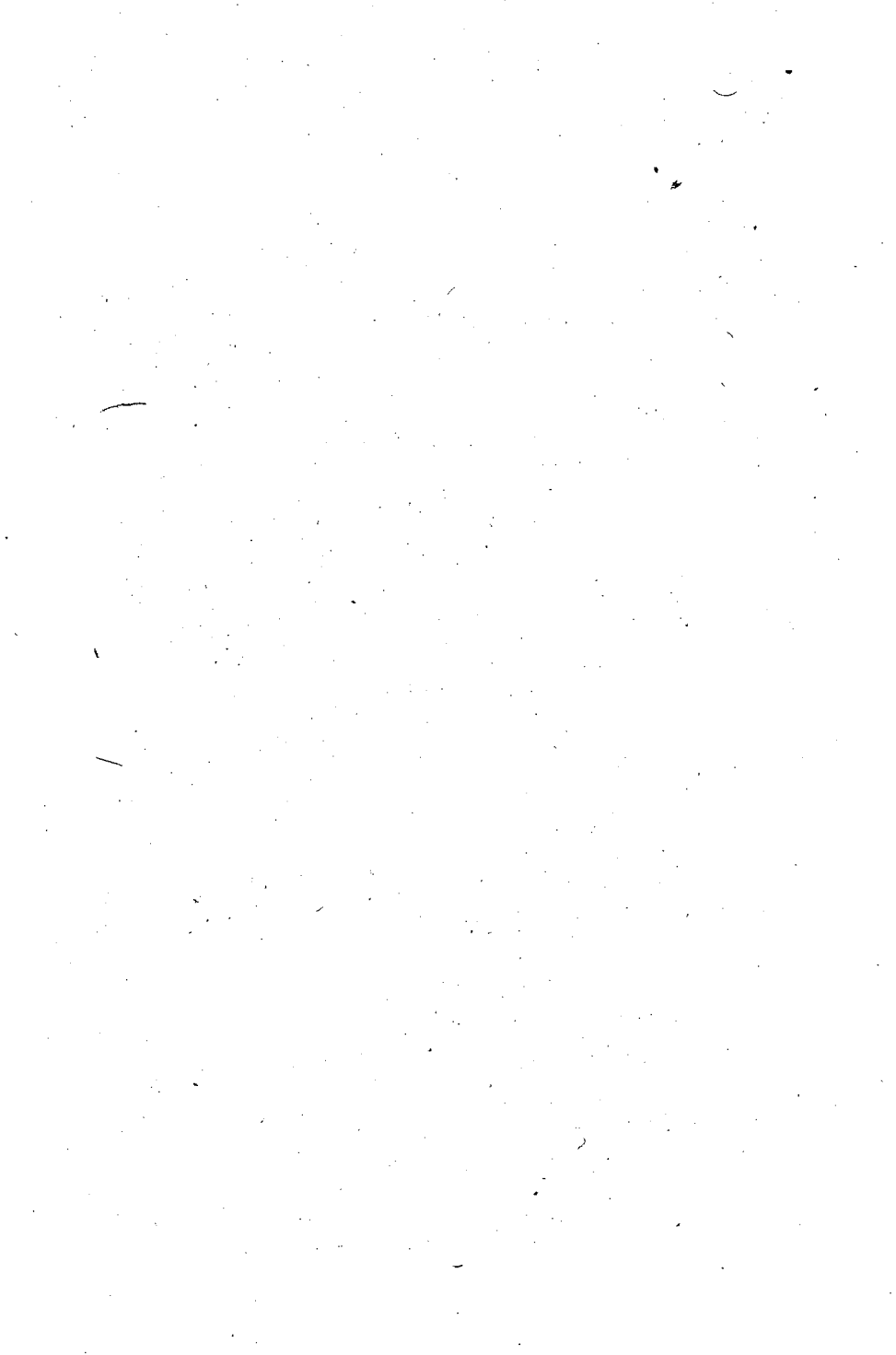


**Cartograma da variação da população do Rio de Janeiro e dos municípios da baixada da Guanabara entre 1920 e 1950**

tana do Rio de Janeiro. Sua posição na fronteira do espaço urbano, seu passado rico em conteúdo e autonomia, sua condição de sede de um dos mais importantes municípios do estado do Rio de Janeiro, sua paisagem peculiar e a intensidade de sua vida urbana conferem-lhe grande originalidade, fazendo com que Nova Iguaçu constitua fascinante assunto para o estudioso da geografia da metrópole carioca.



## **PARTE II**





## Considerações Sobre a Região do Rio de Janeiro(\*)

Lysia M. C. Bernardes

A região do Rio de Janeiro apresenta, ao mesmo tempo, características de uma região tradicional, criada pelas relações seculares entre o porto-capital e sua hinterlândia e características de uma região dinâmica, integrada no Sudeste Brasileiro, a macrorregião em que se situa a *core-area* do Brasil.

### Uma Região Tradicional

A expressão região tradicional aplicada com relação a um país novo e subdesenvolvido traduz, antes de mais nada, a idéia de uma cidade-porto, a qual, comandando o escoamento da produção regional, que exporta para mercados remotos, serve como intermediário único e direto entre a sua hinterlândia e o mundo exterior. Contudo, a região do Rio de Janeiro, já de longa data, é muito mais do que uma simples região de especulação.

1. A drenagem das riquezas regionais, sem dúvida, foi um dos elementos em função dos quais se forjou a região de influência do Rio de Janeiro, como ocorreu com, praticamente, todas as metrópoles regionais brasileiras.

A primitiva zona canavieira do litoral fluminense, a primeira hinterlândia do porto do Rio de Janeiro (com sua retaguarda de pecuária extensiva nos campos do baixo Paraíba), somaram-se no século XVIII as Minas Gerais e toda a extensa faixa periférica às mesmas. A partir do século XIX, acompanhando a expansão cafeeira e o deslocamento da fronteira agrícola, a partir do vale do Paraíba, através da Zona da Mata de Minas, o vale do rio Doce, o norte fluminense e o Espírito Santo, a função do Rio de Janeiro como centro coletor e exportador da produção regional se ampliou progressivamente.

2. Não foi apenas na drenagem da produção e sua exportação que se apoiou a influência do Rio de Janeiro sobre o espaço regional. É verdade que, para o povoamento inicial das Minas e das áreas de pecuária circundantes, a cidade litorânea não desempenhou senão um papel secundário. Contudo, para as zonas canavieiras da baixada da Guanabara e da baixada campista, como, mais tarde, para toda a extensa faixa cafeeira da encosta do planalto, o Rio foi o ponto de partida e a base do povoamento. Isso porque,

(\*) Transcrito de *Revista Brasileira de Geografia* (Rio de Janeiro), 33(4):99-107, out./dez. 1971. Publicado originalmente sob o título "Rio de Janeiro et sa Région" *La Régionalisation de l'Espace au Brésil*. Paris: CNRS, 1971, p. 163-169.

como os centros litorâneos de outras regiões brasileiras nos quais se apoiou a colonização, o Rio desempenhou o papel de comandar diretamente a ocupação inicial da maior parte de sua futura região.

Esse papel da cidade, precedendo e forjando a ocupação de sua futura área de dominância, tem que ser lembrado quando se procura analisar as relações que ela mantém ainda hoje com a região. E não se pode deixar de considerar qual a época e em que condições se processou tal povoamento. A antiguidade da função do Rio de Janeiro como ponto de apoio para a ocupação cafeeira de toda uma vasta área do Brasil Sudeste é, sem dúvida, um dos elementos importantes na explicação das características atuais da região. Basta lembrar que a maior parte da área em questão foi ocupada ainda no período da escravidão e que o seu declínio, em consequência do esgotamento dos cafezais, se iniciou antes da expansão industrial no Brasil Sudeste.

Ao salientar o papel do Rio de Janeiro como foco da expansão do povoamento em ampla faixa florestal que permanecera intocada até o século XIX, não se pode esquecer que, dos povoadores aí instalados, muitos eram mineiros que refluíram para o vale do Paraíba ou a Zona da Mata. Aí eles se tornariam fazendeiros, comerciantes, profissionais liberais e, até mesmo, industriais. Mais ainda nesses casos, era o Rio de Janeiro o centro sobre o qual se apoiariam em todas as suas atividades.<sup>1</sup> De fato, fornecendo muitos dos primeiros povoadores e a grande maioria dos escravos que iam fundar as fazendas, fornecendo aos fazendeiros, como aos moradores dos numerosos núcleos urbanos aí nascidos, todos os bens de que necessitavam e os serviços dos quais dependiam e, inclusive, financiando, em muitos casos, suas atividades, o Rio se assegurou o domínio da região em foco. Esse domínio se traduziu também pela abertura das vias de circulação, algumas estradas carroçáveis e, logo a seguir, as vias férreas, que seriam os vínculos dos quais dependeria a permanência dessas relações.

Uma densa rede de circulação ferroviária foi, assim, constituída para servir às áreas cafeeiras e veio reforçar os laços de dependência de toda a área para com a metrópole carioca, como ocorreria, igualmente, com S. Paulo em relação à sua região. O sistema ferroviário não obedeceu, contudo, a um plano de conjunto emanado da grande cidade. Muito pelo contrário, ele resultou da justaposição de grande número de iniciativas locais, o que originou grave prejuízo para o bom funcionamento dessa rede ferroviária como um todo.

A rede ferroviária não serviu apenas para a manutenção dos vínculos das antigas áreas cafeeiras com o Rio. Ela seria também prolongada, em algumas direções (o norte e o oeste de Minas e a zona de Diamantina), com o sentido de autêntica via de penetração, que buscava alcançar setores remotos da região, de ocupação tradicional baseada na atividade mineradora ou pastoril. Ainda nesse caso ela exerceu um papel importante na manuten-

<sup>1</sup> Essa primeira função de base de operações para a ocupação do território nem sempre é devidamente valorizada. A leitura do livro de Stanley Stein, *Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba*, sobre uma área cafeeira tradicional da região do Rio de Janeiro, esclarece sobre a importância dessa função.

ção e no reforçamento dos vínculos de dependência dessas áreas mais remotas em relação à metrópole carioca.

3. Um outro tipo de relação entre a grande cidade e sua hinterlândia iria se apoiar nessa rede de circulação, criada em função da riqueza cafeeira e, no caso das vias de penetração, no interesse de assegurar a ligação da capital do país com os setores periféricos da sua área de influência. Mais do que como porto escoador das riquezas regionais, o Rio de Janeiro influiu na construção do espaço regional como um grande mercado consumidor, cujas necessidades crescentes atuaram diretamente nas formas de ocupação que vieram a caracterizar a região.

Ao se iniciar o século XIX, o sul de Minas Gerais já se organizara em função do abastecimento do mercado carioca, ao qual se destinavam sua criação de bovinos e suínos, como sua produção de queijos, de toucinho, de fumo, etc.

Mais tarde, o crescimento do mercado carioca ditou as novas formas de ocupação do território, à medida que foi progredindo o esgotamento das áreas cafeeiras. O fornecimento de leite e derivados à grande metrópole veio a ser o denominador comum de todas as antigas áreas cafeeiras da região do Rio de Janeiro, o empobrecimento dos solos e a topografia enérgica dos morros também tendo contribuído para o domínio dessa atividade e seu caráter extensivo. Com efeito, somente algumas áreas da região abrigam uma atividade agrícola, mas esta se volta, em boa parte, para o mercado mineiro, como é o caso da produção açucareira e da cultura de fumo, circunscrita a alguns municípios da Zona da Mata. Já a pequena lavoura de cereais e feijão, embora em parte vise aos mercados locais, se destina, também, ao Rio de Janeiro, ainda que sofrendo a concorrência de outras áreas produtoras, distantes, mas mais novas e dinâmicas.<sup>2</sup>

Também para o seu abastecimento em carne o Rio de Janeiro atuou diretamente na organização do espaço regional. Uma pecuária extensiva fora estabelecida nas pastagens naturais do vale do São Francisco e áreas adjacentes desde o tempo da mineração, voltada para o abastecimento dos centros mineradores e, secundariamente, para a Bahia. Essa mesma área passaria mais tarde a engrossar o abastecimento do mercado carioca em expansão. Foi, no entanto, pela abertura de terras florestais para a criação e a engorda de bovinos, que o Rio de Janeiro, já neste século, veio a atuar mais diretamente na elaboração do espaço regional periférico. Criaram-se amplas áreas de pecuária de corte no nordeste e no norte de Minas Gerais, voltadas para o mercado carioca e, em função dessa atividade dominante, se estruturou toda a vida regional de amplos setores da região. Mais recente-

---

<sup>2</sup> Graças, inicialmente, às facilidades do transporte marítimo, o mercado do Rio de Janeiro originou um importante fluxo inter-regional para seu abastecimento em produtos alimentícios (arroz, feijão, milho, banha, etc.), favorecendo áreas remotas como o Rio Grande do Sul, que passaram a concorrer com as áreas produtoras da Zona da Mata. Hoje as condições do transporte são outras, mas a dispersão das áreas de abastecimento alimentar se mantém e se alarga.

mente, com a expansão do mercado e as facilidades da circulação rodoviária, uma nova área de engorda de gado se criou na zona do vale do rio Doce, também voltada para o Rio de Janeiro, enquanto que o norte de Minas Gerais passou a girar na órbita de Belo Horizonte.

4. O Rio de Janeiro também atuou na elaboração de sua região através da criação de uma atividade industrial. Essa atuação foi, no entanto, limitada, o que se explica pelo fato de que, à época em que se registrou, quando o Rio era o principal mercado consumidor do país e principal foco de implantação industrial, era ainda incipiente o processo de industrialização no Brasil.

O último quartel do século XIX assistira à ruína total das velhas plantações de açúcar da região do Rio de Janeiro, com exceção da zona de Campos, no Baixo Paraíba. E por essa mesma época teve início a decadência das mais antigas áreas cafeeiras, que a abolição da escravidão veio acelerar. Iniciou-se desde então um movimento de refluxo de população daquelas áreas para a grande cidade, que atraía, simultaneamente, fazendeiros e ex-escravos. E esse êxodo de fluminenses, mineiros e mais tarde capixabas se ampliaria mais e mais à medida que os cafezais fossem dando lugar aos pastos e que no Rio de Janeiro fossem se desenvolvendo novas atividades.

A mesma região que o Rio de Janeiro povoara passou a ser a principal fonte de migrantes que refluíram para a cidade em busca de novas oportunidades: oportunidades que para uns representavam simplesmente um emprego, mas que para outros se traduziam em aplicação de capitais que, dessa forma, passaram a ser drenados para a metrópole. A essa época já se havia processado uma expressiva acumulação de capitais no Rio de Janeiro, sobretudo pela atuação dos comissários de café que se incumbiam não apenas da exportação do produto mas, igualmente, das importações destinadas à sua clientela, da compra de escravos e, com freqüência, do financiamento da produção.

Em estreita ligação com a ampliação desse mercado consumidor que, favorecido pela expansão ferroviária e pela dilatação da fronteira agrícola, também se ampliava como centro distribuidor de mercadorias, inicia-se, a partir dessa época, a implantação de indústrias, seja na própria capital, seja nos centros mais prósperos de sua área de influência.

Multiplicam-se no fim do século XIX, no estado do Rio de Janeiro como na Zona da Mata de Minas Gerais, os grandes estabelecimentos têxteis, seguidos aqui e ali de outras indústrias, principalmente do gênero dos produtos alimentares. Se a iniciativa desses empreendimentos, à exceção de Petrópolis, foi sempre de caráter local, era a proximidade do mercado carioca que os fazia florescer. Dos centros industriais que datam dessa época, aqueles que mais facilmente se comunicavam com a metrópole, Petrópolis e Juiz de Fora, foram os que mais progrediram e se diversificaram. Por outro lado, as primeiras iniciativas que resultaram na implantação da indústria siderúrgica na região central de Minas Gerais, a partir da década de 1920, também se apoiaram diretamente no Rio de Janeiro: Esta metrópole era a sede da maioria das

empresas siderúrgicas e também o principal centro de comercialização e segunda transformação de sua produção.<sup>3</sup>

5. Dessa forma se estruturou em torno da metrópole do Rio de Janeiro uma vasta região, com base, essencialmente, na produção de bens que se destinavam ao consumo da metrópole ou à redistribuição pela mesma. Trata-se, antes de tudo, de uma região de produção, contendo setores especializados, todos eles dependendo originariamente do mercado carioca, ao qual se ligavam através da atuação de centros regionais de diferentes níveis, graças a uma rede viária razoavelmente equipada.

Em seu número, sua categoria, como em sua distribuição espacial e no tipo de função desempenhada, esses centros regionais foram condicionados pela posição relativa que apresentam em relação à metrópole carioca e às demais cidades de categoria hierárquica superior (São Paulo e Belo Horizonte), também situadas no sudeste brasileiro. Mas eles igualmente refletem a maior ou menor densidade da ocupação, traduzida, também, pela trama das vias de circulação e a intensidade da vida de relações de que participam.

Os centros regionais exibem, portanto, uma distribuição espacial extremamente irregular, no que refletem a diversidade dos quadros regionais e o caráter tradicional da região de que fazem parte. Por outro lado, exprimem um processo de transformação na vida de relações que está em consonância com a dinâmica regional atual, desencadeada com o processo de industrialização de alguns setores do Sudeste brasileiro, particularmente de São Paulo.

### **Uma Região Tradicional em Transformação**

A região do Rio de Janeiro, ainda que se mantenha em sua estrutura como uma região tradicional, vem participando das transformações recentes que afetaram todo o Sudeste brasileiro, seja em consequência do intenso processo de urbanização que se faz sentir em todo o país, particularmente nessa região, seja em consequência da expansão dos transportes rodoviários ou do processo de industrialização que, embora concentre seus efeitos particularmente em São Paulo, vem agindo, de forma decisiva, na reestruturação da vida regional.

1. Uma primeira tendência a assinalar diz respeito à acentuação da força direta da metrópole nas áreas mais próximas à mesma. Essa acentuação da força metropolitana se traduz, antes de mais nada, pela expansão rápida das áreas abrangidas pela aglomeração e a incorporação de novos municípios à sua área metropolitana. A integração cada dia maior à vida da aglomeração das áreas periféricas da Baixada Fluminense (Itaguaí e Maricá, por exemplo) e mesmo da zona serrana vizinha tem levado à progressiva am-

---

<sup>3</sup> Cite-se o exemplo da Cia. Brasileira de Usinas Metalúrgicas com altos-fornos em Barão de Cocais, em Minas, e um segundo estabelecimento em Neves, na aglomeração metropolitana.

pliação da área metropolitana.<sup>4</sup> Em toda essa ampla área se fazem sentir diretamente os influxos vindos da metrópole, na atração da população, na criação de estabelecimentos industriais (muitas vezes transferidos da Guanabara), como na distribuição direta de bens e serviços. Essa ampliação da força da metrópole nas áreas imediatas se faz sentir, também, fora dos limites da área metropolitana. Facilitada pela expansão dos transportes rodoviários, em particular das linhas de ônibus, acentua-se a dependência do comércio varejista do Rio de Janeiro em toda a faixa litorânea fluminense, em boa parte do vale do Paraíba e na própria Zona da Mata, cabendo a Niterói a atuação no litoral a leste da Guanabara.

Acentua-se, também, a força da metrópole uma modificação da organização da vida regional, com a dilatação da área procurada para atividades ligadas ao lazer. Tal área hoje se estende de Angra dos Reis a Macaé e, pela zona serrana e o vale do Paraíba, alcança a zona da Mantiqueira. Essa nova função, valorizando os terrenos, provocando o abandono de atividades agrícolas tradicionais, exigindo uma expansão das atividades de serviços, vem transformando consideravelmente toda a extensa área que alcança, área esta delimitada, aproximadamente, pela isócrona de 2h 30 min a 3h do núcleo metropolitano.

A acentuação da força da metrópole nas áreas circundantes também se exprime por uma expansão da atividade industrial na região a partir da própria metrópole. Sem dúvida, várias indústrias implantadas nas últimas décadas na região prendem-se a empresas de caráter governamental, como a Fábrica Nacional de Álcalis em Cabo Frio ou a Usina Siderúrgica de Volta Redonda. Mas outras há que se filiam a empresas particulares sediadas na metrópole da Guanabara, seja em estabelecimentos isolados, como os estaleiros da Verolme em Angra dos Reis, ou a fábrica de Leite Glória em Itaperuna, seja em centros onde se criaram indústrias diversificadas como no vale médio do Paraíba fluminense.

Nessa análise do revigoramento da atuação de uma metrópole de tipo tradicional sobre sua região de influência direta, verifica-se que nenhuma ou quase nenhuma transformação vem provocando o crescimento metropolitano no sentido de uma renovação agrícola da mesma. Cada vez mais se reduz a participação desse setor da região no abastecimento metropolitano e, com exceção da expansão das granjas avícolas e dos exemplos esparsos de criação leiteira intensiva, ou de produção hortícola, a influência da proximidade do Grande Rio sobre o meio rural tem sido quase sempre negativa.

2. No âmbito da região do Rio de Janeiro, vem-se observando, paralelamente às transformações acima assinaladas, o revigoramento da atuação das capitais regionais tradicionais e de alguns centros sub-regionais que se situam além da primeira faixa de domínio maior da metrópole, vale di-

<sup>4</sup> A cidade de Petrópolis, que os geógrafos têm considerado como um centro-satélite exterior à área metropolitana, foi nela incluída no estudo realizado por Doxiadis Inc. para o planejamento do estado da Guanabara.

zer, além de uma linha que, grosso modo, acompanha o vale do Paraíba em território fluminense.

Com efeito, os centros sub-regionais incluídos na faixa de domínio mais intenso da metrópole — Petrópolis, Nova Friburgo e, em plano inferior, Angra dos Reis e Macaé — nenhum progresso realizaram em sua função regional. Também refletem estabilidade, em sua atuação como centros da vida regional, duas cidades que se situam nos limites da área acima definida. São elas Barra Mansa e Campos, atuando respectivamente no sul de Minas Gerais (alto vale do rio Grande) e no norte fluminense. Essas duas cidades, embora mantenham suas áreas de influência, nenhuma intensificação vêm acusando nas suas relações de caráter regional. Pelo contrário, vêm perdendo terreno face à penetração da ação direta das metrópoles, seja Rio-Niterói, seja São Paulo, no caso do sul de Minas Gerais.

Ao contrário do que ocorre com os centros acima citados, constata-se o revigoramento da função regional de outros centros regionais tradicionais da região do Rio de Janeiro — Vitória e Juiz de Fora — ambos situados a maior distância da metrópole.

No que diz respeito a Vitória, o que se vem constatando resulta fundamentalmente do fato de que ela é uma capital estadual e conta, em seu favor, com os esforços de iniciativa governamental no sentido de aí se constituir um parque industrial, como, igualmente, no sentido de dotá-la de uma infra-estrutura de serviços que dispense o recurso à grande metrópole. Esse revigoramento de Vitória em sua função de capital regional, fundado nas vantagens de uma primazia político-administrativa, encontra apoio igualmente na sua condição de ponto de convergência das vias de circulação do estado e de terminal da E.F. Vitória — Minas Gerais, escoadouro do minério de ferro do vale do rio Doce.<sup>5</sup>

Juiz de Fora, ao contrário de Vitória, não goza de favoritismo de capital. Situando-se em território mineiro, quase a meio caminho entre o Rio de Janeiro e Belo Horizonte, a capital estadual sempre manteve dependência direta em relação à metrópole carioca, cuja influência retransmite à sua zona de influência. Esta abrange a conhecida Zona da Mata e alguns setores periféricos.

O esforço concentrado do governo mineiro em favor da capital estadual, traduzido em programas rodoviários e outras providências, não chegou a afetar fortemente a atuação de Juiz de Fora como capital regional. Apenas se refletiu em concorrência quanto à prestação de serviços e à distribuição de bens às zonas de São João del-Rei e Barbacena, como também à de Ponte Nova. No caso de Ponte Nova, a proximidade de Belo Horizonte, reforçada por estrada pavimentada, que não existe na direção de Juiz de Fora, de-

---

<sup>5</sup> Numerosos são os projetos federais ou estaduais que beneficiaram ou beneficiam Vitória, merecendo destaque o porto de Tubarão para o minério da CVRD, os planos da cidade universitária, a abertura da rodovia Belo Horizonte-Vitória, já em fase adiantada.

ciduiu por seu afastamento quase total em relação a esta, mas em São João del-Rei e Barbacena a situação pende mais em favor de Juiz de Fora.<sup>6</sup>

Em outro setor da Zona da Mata é a influência direta do Rio de Janeiro, através da Rio-Bahia, que está solapando a atuação de Juiz de Fora e facilitando o crescimento de centros secundários, particularmente Muriaé.

Contudo, apesar da pequena retração que já se verifica no âmbito de influência da capital da Zona da Mata, sua atuação como foco da vida regional vem se acentuando e não decrescendo. Isso se explica, em parte, porque esse setor da região vem registrando acelerado ritmo de urbanização. Embora nem sempre acompanhada de crescimento da atividade industrial, essa urbanização por si só já é responsável por uma elevação nos padrões de consumo, particularmente nos subcentros regionais da própria Zona da Mata e em outros, de áreas vizinhas, o que intensifica as relações com a capital regional.

É verdade que boa parte do abastecimento da zona em questão, em bens oriundos de São Paulo ou Rio, hoje se faz diretamente das fontes produtoras, mas há que se registrar, na quase totalidade dos casos, a atuação do revendedor, distribuidor ou representante, com sede em Juiz de Fora, intermediário na transação.<sup>7</sup>

Também para produtos industriais oriundos da zona central de Minas Gerais, Juiz de Fora representa a porta de entrada da Zona da Mata: muitos desses produtos sofrem em Juiz de Fora uma segunda transformação, e alcançam a partir daí a Zona da Mata e também a zona do Rio Doce e o nordeste de Minas.

A observação acima nos leva a lembrar a transformação que vem ocorrendo com a indústria local. De centro monoindustrial de caráter nacional essencialmente têxtil, que não encontrava na sua região nem a matéria-prima nem os mercados, Juiz de Fora vem evoluindo para uma ampla diversificação da sua indústria que, agora, se volta para a região: indústrias alimentares, bebidas, calçados, mecânicas, metalúrgicas e outras.

No que concerne aos serviços, vem, igualmente, a cidade mantendo uma primazia incontestável na sua região. Assim, por exemplo, se centros sub-regionais como Ubá ou Barbacena já possuem faculdades de Filosofia e Letras, Juiz de Fora tem posição ímpar com uma Universidade Federal que conta, inclusive, com escolas de Medicina e Engenharia, o que exprime claramente sua superioridade.

Dessa forma, apesar das modificações que vêm sofrendo os processos de comercialização em consequência da industrialização e da expan-

---

<sup>6</sup> Confirmada em estudo recente, esta afirmativa se apóia igualmente na maior oferta de lugares em ônibus, partindo dessas duas cidades, para Juiz de Fora do que para Belo Horizonte. (SPLAN, *Estudo para o Desenvolvimento Integrado de Juiz de Fora*).

<sup>7</sup> Esse papel de intermediário no abastecimento regional em bens industriais produzidos fora da região, Juiz de Fora o vem exercendo também com relação à região fluminense do Vale do Paraíba, pois muitas das firmas produtoras preferem deixar à sucursal da metrópole unicamente o abastecimento da própria área metropolitana.



são dos transportes rodoviários, e apesar do rápido progresso dos centros secundários da região quanto a seu equipamento terciário, Juiz de Fora age hoje sobre a sua região de forma mais vigorosa, como uma verdadeira capital regional, equipando-se com novos serviços e indústrias que encontram no mercado regional sua grande clientela.<sup>8</sup>

A transformação das capitais regionais tradicionais da região do Rio de Janeiro — Vitória e Juiz de Fora — que, de simples intermediários da grande cidade nas relações regionais, passam agora a atuar de forma múltipla, modificando o sentido dessas relações tradicionais e se equipando para outras funções mais complexas e de nível hierárquico superior, é um dos aspectos do dinamismo atual da região do Rio de Janeiro. Se tal transformação não acusa ritmo mais acelerado, isso se deve ao imobilismo dos quadros rurais. Tanto o Rio de Janeiro como as capitais regionais citadas e os centros menores enfrentam na organização da vida regional o grave problema do esvaziamento da vida agrícola de toda essa região tradicional, que os impulsos renovadores partidos das cidades ainda não modificaram.

3. Além dessa segunda faixa comandada pelas capitais regionais tradicionais, na área periférica da região de influência do Rio de Janeiro, são ainda mais expressivos o mecanismo de renovação e o dinamismo, ainda que certos setores permaneçam como que à margem desse processo, como é o caso do planalto do alto Rio Grande.

Essa faixa periférica da região do Rio de Janeiro é, a um tempo, a de mais antiga e mais nova ocupação, pois compreende a zona central de Minas Gerais, foco do ciclo da mineração do ouro, áreas tradicionais de pecuária da bacia do São Francisco e as áreas de ocupação relativamente recente do vale do rio Doce e do nordeste do estado.

A criação nessa área de uma capital para Minas Gerais foi a base de uma nova estruturação do espaço no setor noroeste da grande região de influência do Rio. Tendo por base sua função de capital político-administrativa, Belo Horizonte forjou sua própria região de influência que, da região central de Minas Gerais e da faixa que bordeja o Espinhaço, se expandiu amplamente para o oeste, o norte e o noroeste e, de modo muito mais limitado, para o sul e para leste, pois aí vinha de encontro à influência maior das metrópoles nacionais, São Paulo e Rio de Janeiro.

Impulsionada nos últimos quinze anos por forte dinamismo, que se apoiou na expansão dos transportes rodoviários, nos progressos da industrialização no quadrilátero ferrífero e na integração desse centro periférico na vida econômica do Sudeste, Belo Horizonte ganhou uma nova dimensão,

---

<sup>8</sup> Em estudo realizado pelo Conselho Nacional de Geografia sobre a hierarquia das cidades brasileiras, que levou em consideração o equipamento terciário de que dispõem, figura Juiz de Fora como centro regional de primeira grandeza, superequipado, juntamente com Campinas, Ribeirão Preto, Bauru, Pelotas e algumas capitais estaduais. Isso porque contam essas cidades com equipamento superior ao de todos os demais centros de primeira grandeza, igualmente subordinados de modo direto às metrópoles, mas com possibilidades menores de exercer uma atuação poderosa em suas áreas de influência (Roberto Lobato A. Correia).

de verdadeira metrópole regional, favorecida pelas relações estreitas que mantém com o Rio de Janeiro e São Paulo, as duas metrópoles nacionais.

Outras transformações recentes atestam esse dinamismo da faixa periférica da grande região de influência do Rio de Janeiro, cujos limites, para o norte, são os do próprio Sudeste e decorrem da expansão recente do povoamento nas áreas florestais que haviam permanecido intocadas no nordeste e também no norte de Minas. Velhos centros, como Montes Claros, renovam-se com a expansão da atividade de engorda em sua tradicional área de influência, ou novos focos de crescimento se expandem, como é o caso de Governador Valadares, para atender às áreas de ocupação recente, onde também a pecuária de corte é a maior fonte de riqueza regional.

A expansão das modernas vias de circulação, as rodovias, é um dos veículos de propagação desse dinamismo, pois é através das facilidades de transporte rodoviário que esses setores periféricos estão sendo integrados na vida regional do Sudeste. A importância do papel desempenhado pela rodovia pavimentada ressalta da comparação entre os dois centros citados, Montes Claros e Governador Valadares. O ritmo de expansão maior de Governador Valadares, cuja atuação regional é guiada pela rodovia Rio — Bahia, é superior ao de Montes Claros, de condição mais periférica e ainda mal servida quanto às modernas vias de circulação. Verifica-se, no entanto, que esses dois centros ainda guardam um caráter periférico, em relação ao Rio de Janeiro e ao Sudeste, e sua atuação ainda se limita quase que essencialmente à distribuição de bens e serviços a uma região de fraco poder de consumo.

Ao lado da permanência desse caráter periférico do setor mais remoto da região do Rio de Janeiro, atestada no tipo de função regional de suas cidades mais importantes, como no tipo de atividade dominante, a pecuária, cumpre salientar, entretanto, a tendência atual para um reforçamento da atuação desses centros e uma diversificação da economia regional, com base, principalmente, na implantação industrial.

Dessa forma, a tradicional região do Rio de Janeiro vem acusando modificações profundas em decorrência do dinamismo que tem por foco o núcleo urbano-industrial do Sudeste, representado pelo binômio Rio-São Paulo. Essas transformações, entretanto, têm-se processado com apoio na rede urbana estruturada em decorrência de uma situação passada, cujos reflexos se fazem sentir ainda hoje, revelando a força de permanência que caracteriza a vida urbana em áreas de ocupação tradicional.

## Expansão do Espaço Urbano no Rio de Janeiro(\*)

---

Lysia M. C. Bernardes

No período da Independência, ainda era o Rio de Janeiro uma cidade acanhada e de estrutura pouco diferenciada. Só no decorrer do século XIX adquiriu vigor e força de expansão que, imprimindo ritmo acelerado ao seu desenvolvimento, transformaram o velho burgo colonial em grande metrópole.

De núcleo fortificado visando a garantir a posse da Guanabara, após algumas décadas de existência a cidade já assumira uma nova função e, como porto da área canavieira do recôncavo da Guanabara, crescera a colina, iniciando timidamente a conquista da planície em sua primeira fase de expansão. A exploração das Minas Gerais seria, depois, outra força a impulsionar o crescimento da cidade que, como porto de ouro, foi elevada à categoria de capital da Colônia, tendo passado então por grandes transformações e ampliado sobremaneira seu espaço urbano. Mesmo assim, confinada a uma planície relativamente pequena, a cidade conservou, em sua estrutura e em sua paisagem, um caráter colonial, que subsistiria até depois da Independência.

Sómente a partir de meados do século XIX assumiria o Rio de Janeiro um novo caráter, graças não apenas a seu papel de capital político-administrativa do país mas, em especial, a sua função como porto e capital econômica e financeira da vasta região cafeeira que então se constituiu em território fluminense e mineiro.

Do pequeno aglomerado urbano que, na primeira metade do século XIX, já desempenhava a importante função de capital do Império, mas cujos traços dominantes eram ainda os de um aglomerado colonial, partiriam, então, as vagas de urbanização formadoras da metrópole complexa dos dias atuais. Surgiram rapidamente, a partir dessa época, numerosos bairros, o que foi facilitado pela melhoria nos meios de transporte coletivo decorrente da introdução dos bondes. Subúrbios, arrabaldes ou simples povoações existentes nos arredores da cidade transformaram-se em poucas décadas em bairros populosos. Por outro lado, a construção das primeiras ferrovias deu origem ao desenvolvimento de núcleos suburbanos em torno das estações, núcleos esses que, progressivamente, se iriam soldando, para constituir os bairros-subúrbios e a extensa zona suburbana atual.

---

(\*) Transcrito de *Revista Brasileira de Geografia* (Rio de Janeiro), 23(3):495-524, jul./set. 1961.

E a essas funções de capital política, financeira e administrativa do país, de porto e de metrópole regional para grande parte do Brasil sudeste, iria o Rio de Janeiro acrescentar mais uma, a industrial. Com ela, acelerou-se o ritmo de crescimento da aglomeração, hoje espalhada das praias oceânicas às baixadas e colinas do recôncavo da Guanabara.

Sucedendo-se ou superpondo-se, diversos foram, pois, os fatores que atuaram na expansão do Rio de Janeiro. Deixando de ser apenas um porto e constituindo-se numa verdadeira metrópole, a cidade ampliou e está ampliando consideravelmente seu espaço urbano, pela conquista de novos sítios. Das formas de adaptação do fato urbano às condições desses sítios e das transformações que neles se foram operando, bem como dos processos de crescimento do espaço urbano é que nos ocuparemos no presente estudo.

## **A Elaboração do Quadro Urbano e os Elementos do Sítio**

Na colina em que fora implantada, a cidade estava circundada pela planície embrejada que se continha entre o maciço costeiro e o mar. Impunha-se assim, de início, a luta contra esses três elementos — o brejo, o mar e a montanha — luta que seria uma constante na conquista do espaço urbano.

Em etapas sucessivas e atacando diversas frentes, simultaneamente, a cidade do Rio de Janeiro aumentou seu espaço urbano conquistando a planície, as colinas e os vales, avançando sobre os brejos, os mangues e também sobre a montanha e fazendo recuar a linha do litoral.

Foi a princípio lento o crescimento da cidade mas, paulatinamente, venceu o colonizador árdua luta contra o brejo na pequena planície que media entre os morros do Castelo, de São Bento, de Santo Antônio e da Conceição. Ampliando-se o espaço urbano para oeste a partir da praia de Manuel de Brito; uma a uma foram sendo dessecadas as lagoas e aterrados os brejos, com esse fim tendo sido abertas valas de drenagem ou desmontadas as abas dos morros. Contudo, ao raiar o século XIX, mal se completara a ocupação da planície limitada ao sul pelo morro do Desterro (Santa Teresa), ao norte pelo alinhamento Conceição-Providência e a oeste pela Lagoa da Sentinela, que, juntamente com os mangues de São Diogo, impedia que nesse rumo prosseguisse a ocupação da baixada. Tal área, que corresponde ao centro econômico-financeiro e administrativo da metrópole atual, abrigava um aglomerado modesto, caracteristicamente colonial, embora usufrísse da posição de capital da colônia e por ela se escoassem as riquezas das Minas Gerais. A esse espaço urbano assim delimitado, chamamos de "cidade velha", em oposição à "cidade nova" que, no decorrer do século XIX se iria constituir, em prolongamento, pelo dessecamento da lagoa da Sentinela.

Na segunda metade do século XIX, ao mesmo tempo que prosseguia a conquista da planície com a ocupação da "cidade nova", iniciava-se nova fase da ampliação do espaço urbano, marcada pela formação de bairros, nos diversos vales que entalham as encostas do maciço litorâneo. É a fase de

grande expansão do Rio de Janeiro capital do Império, mas, também, capital do café, a grande fonte de riqueza que, partindo das cercanias da cidade, galgara o planalto, povoando-o, multiplicando fazendas e criando cidades. E grande parte da riqueza assim engendrada era drenada para o Rio de Janeiro onde, em novos bairros, implantados nos vales aprazíveis ao pé do maciço, surgiam mansões senhoriais.

Com efeito, limitada em sua pequena planície pela montanha, o brejo e o mar, a "cidade velha" não podia abrigar toda a população que aflua para o Rio de Janeiro, cujas funções se haviam desdobrado. Foi preciso contornar a montanha, só atacada diretamente em Santa Teresa, o esporão mais avançado na direção do centro. E nos vales, até então ocupados por chácaras, progrediu a ocupação de caráter urbano. Surgiram, assim, os bairros de Catumbi, Laranjeiras, Rio Comprido, Tijuca, Botafogo e Gávea.

Limitava-se, contudo, o espaço urbano nesses vales a uma fímbria estreita ao longo de uma rua principal e algumas pequenas transversais que continuaram a ser emolduradas pelo verde-escuro da floresta. Na verdade, a montanha permaneceu quase intacta e, nos altos vales, de perfil muito acentuado e com vertentes bastante próximas, apenas algumas chácaras denunciavam a ocupação. Foi mais a jusante que se desenvolveu a ocupação de caráter urbano, aproveitando os trechos médios desses mesmos vales, já bastante amplos e caracterizados, a um tempo, por vertente de mais fácil acesso e por um maior desenvolvimento dos terraços. Aliás, nos terraços é não junto aos cursos d'água, se haviam constituído quase sempre os velhos caminhos de que se originaram as ruas principais desses bairros (Conde de Bonfim, Desembargador Isidro, Aristides Lobo — antiga Rua do Rio Comprido —, Santa Alexandrina, Marquês de São Vicente). Somente Laranjeiras e Catumbi fizeram exceção, alinhando-se as construções junto do fundo do vale.

Essa ocupação da secção média dos diferentes vales que entalam o maciço não se fez, pois, por contigüidade, uma vez que, em seu baixo curso, quase todos esses rios se perdiam em alagadiços, formando planícies amplas, mas de drenagem difícil. A conquista definitiva das planícies além da "cidade nova" somente no início do século XX veio a processar-se e resultou das obras de drenagem e canalização dos baixos cursos dos rios Comprido, Joana, Maracanã e Trapicheiro. Na mesma época, a Zona Sul também seria o teatro dessa luta contra o brejo, com a canalização do rio da Carióca (Laranjeiras). Mais recentemente, tem prosseguido a expansão do espaço urbano pela drenagem das planícies periodicamente alagadas dos baixos vales do Macacos e do Cabeça, à margem da lagoa Rodrigo de Freitas, bem como a do rio da Rainha, na Gávea e no Leblon.

A ocupação das planícies acima referidas já está ligada à nova fase do crescimento do Rio de Janeiro, iniciada no começo do corrente século. A dilatação do espaço urbano, que se evidenciara pela ocupação dos vales na fase anterior, vai-se processar agora de modo mais diferenciado, em resposta às necessidades decorrentes da transformação do Rio de Janeiro em uma grande metrópole.

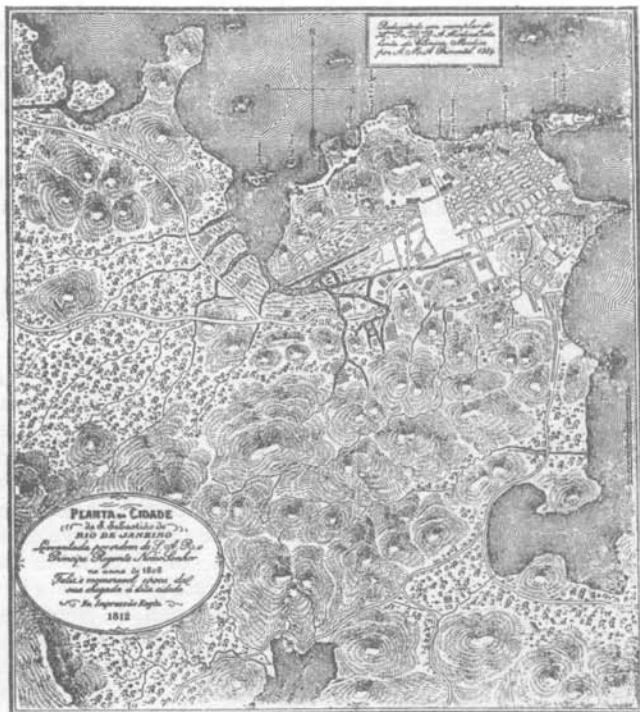


Fig. 1 — Planta da Cidade do Rio de Janeiro em 1808

Nessa reprodução de uma planta da cidade no começo do século XIX (Planta da Cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro levantada por ordem de S. A.R. o Príncipe Regente Nosso Senhor no ano de 1808), podemos reconhecer a notável ampliação do espaço urbano ocorrida no decorrer do século anterior.

Entre o alinhamento montanhoso Conceição — Providência e os morros de Santo Antônio e do Senado, estendeu-se a cidade até o que viria a ser o Campo de Santana. Em direção ao Saco de São Diogo já se haviam delineado alguns arruamentos, podendo-se reconhecer na planta as Ruas de Santana, General Caldwell e Moncorvo Filho (Rua Areal), bem como o caminho do Aterrado e o velho caminho que beirava o morro da Providência.

Entre os morros de Santo Antônio e do Senado, nos antigos Pantanaes de Pedro Dias, vemos as Ruas do Lavradio, dos Inválidos e do Resende, assinalando mais uma fase da luta contra o brejo. Também entre o morro de Santo Antônio e o mar, onde outrora existira a lagoa do Boqueirão, podem-se reconhecer os arruamentos da Lapa, do Passeio Público, as Ruas do Passeio e das Marrecas.

Não somente as planícies aluviais foram ocupadas. Toda a orla litorânea até a base dos morros dos Dois Irmãos foi incorporada ao espaço urbano. Na conquista da franja oceânica, novamente foi preciso vencer a montanha, que se opunha à expansão da cidade naquele sentido. Desta vez foram abertos túneis e os arruamentos se multiplicaram nas planícies e praias, respeitando, sempre, as encostas montanhosas nas quais, algumas décadas mais tarde, as iriam dependurar-se.

Ao mesmo tempo, ao longo das ferrovias, extensa área suburbana desenvolveu-se no sopé do maciço litorâneo, contornando-o pelo norte. Apoiou-se, também, o espaço urbano nas rasas cristas isoladas e nas colinas, em diversos níveis, não muito elevadas, que separam os fundos de vales geralmente pantanosos. Desse modo, acompanhando as ferrovias, ampliou-se substancialmente, desde o início do século atual, o perímetro urbano. Mantinha-se, contudo, como característica, a descontinuidade do espaço edificado.

Entre as linhas das quatro ferrovias que em demanda do interior seguem entre o sopé do maciço e o litoral da Guanabara, apoiadas sempre que possível nos níveis de colinas, permaneceram grandes claros que só agora estão sendo preenchidos, graças à expansão dos transportes rodoviários. Igualmente notável é o exemplo das baixadas pantanosas que, algumas vezes bem próximas à cidade, foram deixadas em abandono até recentemente. É o caso da baixada de Manguinhos, entre São Cristóvão e Bonsucesso. Por outro lado, sendo algumas dessas baixadas, como as dos rios Acari e Meriti, normais ao eixo das vias de comunicações ferro ou rodoviárias, estas foram forçadas a transpô-las, mas sua incorporação ao espaço urbano não se processou imediatamente. Saltando esses obstáculos, cuja ocupação era dificultada pelas más condições de drenagem, o casario prosseguiu sempre, ocupando, de preferência, as baixas colinas, deixando para trás amplos vazios a serem posteriormente preenchidos.

A agregação de novas parcelas de espaço urbano tem-se feito também no Rio de Janeiro, já de longa data, às expensas da baía. Com efeito, já a atual Praça Quinze de Novembro e o último alinhamento de quarteirões próximo ao mar naquele trecho resultaram de aterros que ampliaram progressivamente, desde o século XIX, o terreiro do Paço e a praia do Peixe, no coração da "cidade velha", permitindo ainda a construção do cais e do mercado. Ao longo de toda a orla da Guanabara, da Glória a Botafogo e à Urca, como também nas margens da lagoa Rodrigo de Freitas, pode-se reconhecer a importância da faixa conquistada ao mar. Ela se destina a facilitar a circulação e também ao embelezamento, nas enseadas de Botafogo e Glória, no Flamengo e no morro da Viúva. Lembremos ainda que ela também serviu para a constituição de novos quarteirões e de um aeroporto, junto ao centro da cidade, ampliando a área conquistada pelo desmonte do morro do Castelo. Ainda desse modo se constituiu todo um bairro, o da Urca, aos pés do morro desse nome e do Pão de Açúcar.

Por sua vez, a zona portuária se deve às obras de entulhamento de diversas pequenas enseadas: a da Prainha, a da Saúde, a do Valongo e da

Gamboa (1908), graças ao desmante do morro do Senado, em cuja esplanada logo surgiram também novos arruamentos.

Foram, pois, incorporados à cidade sítios os mais diferentes. Em cada setor, por vezes dentro do mesmo bairro, essa incorporação de novas áreas se efetuou de modo diverso e em época diversa. Daí a enorme variedade da paisagem urbana do Rio de Janeiro, onde, freqüentemente, a nitidez das suturas entre os diversos quadros trai a pluralidade, no tempo e no espaço, dos processos de expansão.

## Processos da Conquista do Espaço Urbano

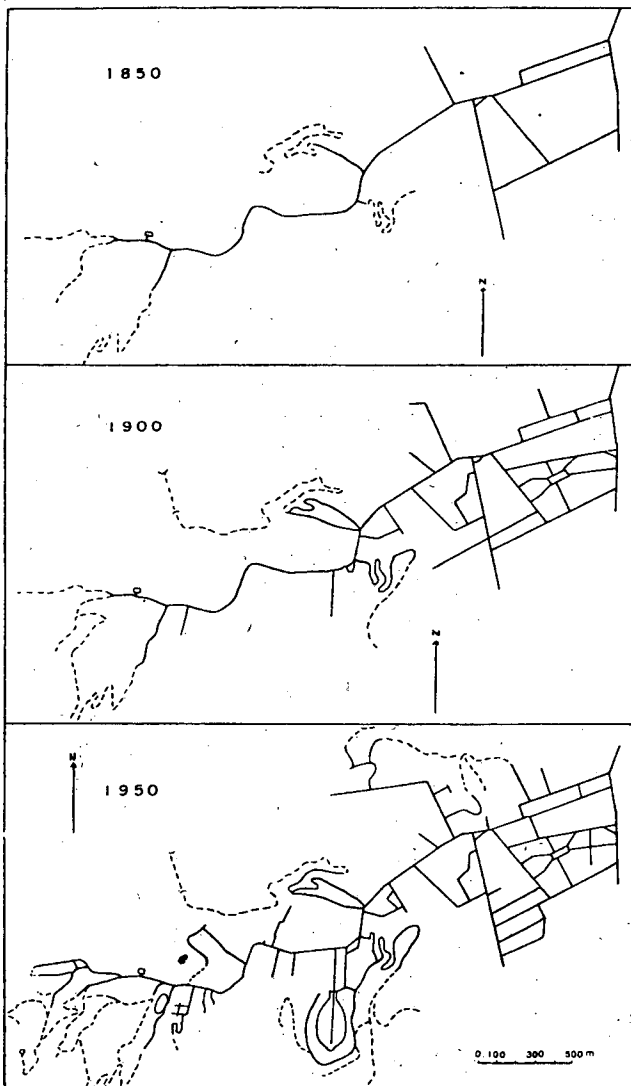
As diversas formas pelas quais se processou o crescimento do Rio de Janeiro, desde os seus primórdios, refletindo-se na estrutura fundiária da área urbana e também no próprio traçado dos lotes e dos arruamentos, influem de modo considerável na paisagem atual da cidade.

Como no caso da maioria das cidades brasileiras, nenhum plano preconcebido orientou essa expansão que se fez ao sabor das circunstâncias do momento, resultando o traçado, no mais das vezes, da adaptação às injunções dos sítios difíceis.

Se nas elevações — os morros da Conceição e da Providência estão a lembrá-lo — dominava o traçado sinuoso, quase labiríntico mesmo, característico das velhas cidades em acrópole do mundo mediterrâneo, nas planícies e nos vales progressivamente conquistados, era grande a variedade dos traçados, em decorrência das condições locais da topografia e dos processos de crescimento aí verificados. São muito numerosas, e geralmente foram as primeiras, as ruas presas às abas dos morros, nas bordas da planície. O primeiro exemplo nos é dado pelas Ruas da Misericórdia, São José e Ajuda, apoiadas no sopé do morro do Castelo. Mesmo na ocupação dos vales, como vimos acima, a linha de penetração seguia comumente pelos terraços ou pela baixa encosta. Apesar de evitar a proximidade do talvegue e o perigo das inundações, resultou sinuoso o traçado de quase todos os eixos da circulação nos bairros. Essas ruas surgiram quase sempre dos velhos caminhos, ao longo dos quais o povoamento progressivamente se adensou. Quanto às transversais, geralmente resultaram de iniciativas isoladas, particulares ou não, abrindo-se a nova via em uma antiga chácara ou em um trecho recuperado ao pântano ou ao mangue. Exemplos de arruamentos planejados são casos excepcionais no velho Rio de Janeiro. As Ruas do Lavradio, Gomes Freire, Inválidos e suas transversais, abertas no último quartel do século XVIII entre os morros de Santo Antônio e do Senado, onde existira antes o "Pântano de Pedro Dias", estão nesse caso. E mesmo nos bairros surgidos no século XIX ou XX, traçado regular, previamente planejado, só é encontrado em áreas restritas como em Vila Isabel e Ipanema.

Na maior parte da cidade, portanto, refletindo o modo pelo qual se processou o crescimento urbano, pode-se reconhecer a dominância de um traçado quase espontâneo que, de certo modo, respeitou as imposições do meio e, mesmo nas planícies, desconheceu planos ou normas preconcebidas.





O bairro de Laranjeiras, no vale do rio da Carioca, originou-se da subdivisão de antigas chácaras ao longo de um velho caminho. Totalmente ocupado em seu trecho médio e baixo, o vale das Laranjeiras está hoje sendo atacado em suas encostas mais íngremes até agora inaproveitadas.

Esse fato da quase espontaneidade e da irregularidade dos traçados tem sido apontado como uma das características da cidade portuguesa na América, em contraste com a que resultou da colonização de origem espanhola.

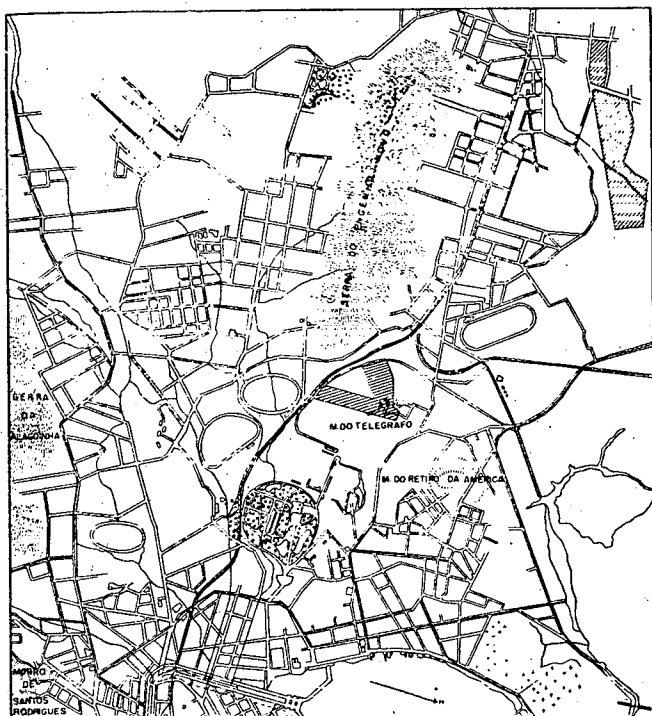
A estrutura fundiária atual também reflete no Rio de Janeiro as modalidades diversas da expansão da cidade e, ao mesmo tempo, as fases de seu crescimento.

Nota-se o predomínio absoluto no centro do Rio de Janeiro dos lotes de testada pequeníssima e muito fundo, fato, aliás, freqüente nas velhas cidades brasileiras. Eram esses lotes ocupados por sobrados ou casas térreas, coladas umas às outras, formando quase sempre quarteirões bastante pequenos. Tal estrutura fundiária reflete a grande valorização do espaço urbano desde os primeiros anos da instalação na planície e, segundo diversos autores, as dificuldades da conquista da baixada embrejada teriam contribuído para que cada metro de frente fosse muito valorizado. À lentidão dos meios de transporte se pode, no entanto, com mais segurança, atribuir esse aspecto compacto, característico de todos os velhos núcleos urbanos anteriores à revolução nos transportes.

No centro do Rio de Janeiro, somente nas avenidas superimpostas, no começo do século XX, ao traçado primitivo, são encontrados lotes de testada mais larga, por sua vez denunciados por um tipo de construção característico daquela época de renovação.

Contrastando com a "cidade velha" e também com a chamada "cidade nova" a ela contígua, os bairros surgidos no século XIX seriam caracterizados por maior irregularidade, seja na forma ou no tamanho dos quarteirões, seja na sua estrutura fundiária. Ao longo dos logradouros que, percorridos pelas linhas de bondes, se transformariam na espinha dorsal de alguns desses bairros, ainda vão predominar, às vezes, os lotes estreitos e as casas de frente de rua, coladas umas às outras. Já havia, contudo, maior número de exceções à regra e, em certas artérias que datam dos meados do século, como a Rua do Catete, é sensivelmente maior a freqüência de lotes de testada mais larga.

No conjunto dessa zona residencial constituída pelos bairros originados da grande expansão do espaço urbano a partir de meados do século XIX, a heterogeneidade é absoluta. Nada daqueles quarteirões regulares, tão comuns nas cidades européias. Intercalados com amplas mansões cercadas de jardins, há lotes estreitos, com casas de "parede-meia", pequenas lojas destinadas ao comércio, ou à prestação de serviços e, mesmo, pequenas "vilas" (ruas particulares sem saída) de residência operária que, muitas vezes, se alargam na parte central do quarteirão. É comum haver o predomínio dessas casas modestas, de parede-meia, e das vilas em certos setores de cada bairro, geralmente naqueles onde se instalaram fábricas, algumas das quais hoje já desapareceram, substituídas por novos loteamentos. Isso se verifica em certos pontos na Gávea, de Laranjeiras, de Botafogo e também da Tijuca. Às vezes, é na mesma rua, lado a lado, que se verifica o contraste entre mansões senhoriais e pequenas casas de frente de rua. Não há exemplo mais expressivo que o da Rua Jardim Botânico.



**A Tijuca, São Cristóvão e o Engenho Novo no início do século XX** (Cf. Planta da cidade do Rio de Janeiro compreendendo todos os melhoramentos executados pelo Governo e Prefeitura Municipal, 1907).

Grandes vazios ainda permaneciam entre São Cristóvão e os loteamentos isolados de Fábrica das Chitas, Aldeia Campista e Vila Isabel. Estes vazios eram atravessados apenas pelos principais eixos de circulação: de um lado, as Ruas Hadock Lobo e Mariz e Barros, de outro, a Rua São Francisco Xavier, transversalmente ao vales dos rios Joana, Maracanã e Trapicheiro. Alcançando, juntamente com a estrada de ferro, a estreita passagem entre o morro do Telégrafo e a serra do Engenho Novo, a Rua São Francisco Xavier, como a de São Luís Gonzaga (entre o morro do Telégrafo e o do Retiro da América) já se havia constituído como via de acesso à zona suburbana, então em plena expansão. Uma terceira passagem, já representada no mapa, corresponde à Rua Barão de Bom Retiro, que contorna pelo oeste a serra do Engenho Novo, entre esta e o maciço montanhoso. Acompanhando a linha férrea, no contato entre a planície e a serra, a zona suburbana se estendia por essa época como uma faixa estreita, limitada de um lado pelas encostas íngremes dos morros e de outro pelas planícies ainda não saneadas.

Uns como outros, esses lotes provêm do desmembramento de antigas chácaras, cuja subdivisão progressiva e espontânea deu ensejo a essa grande diversidade de padrões fundiários. Um padrão diferente ocorre quando, ao se processar a subdivisão de uma chacara, em lugar de desmembrá-la em lotes estreitos e profundos, a concepção individual do proprietário deu preferência à abertura de uma rua transversal, cujos lotes pequenos, quase quadrangulares, contrastam com a estrutura fundiária da rua preexistente.

Ao lado desses dois tipos de desmembramento persistiram alguns terrenos mais amplos, ocupados por casas apalaciadas e também áreas desocupadas — pantanosas ou não — que só recentemente seriam ocupadas.

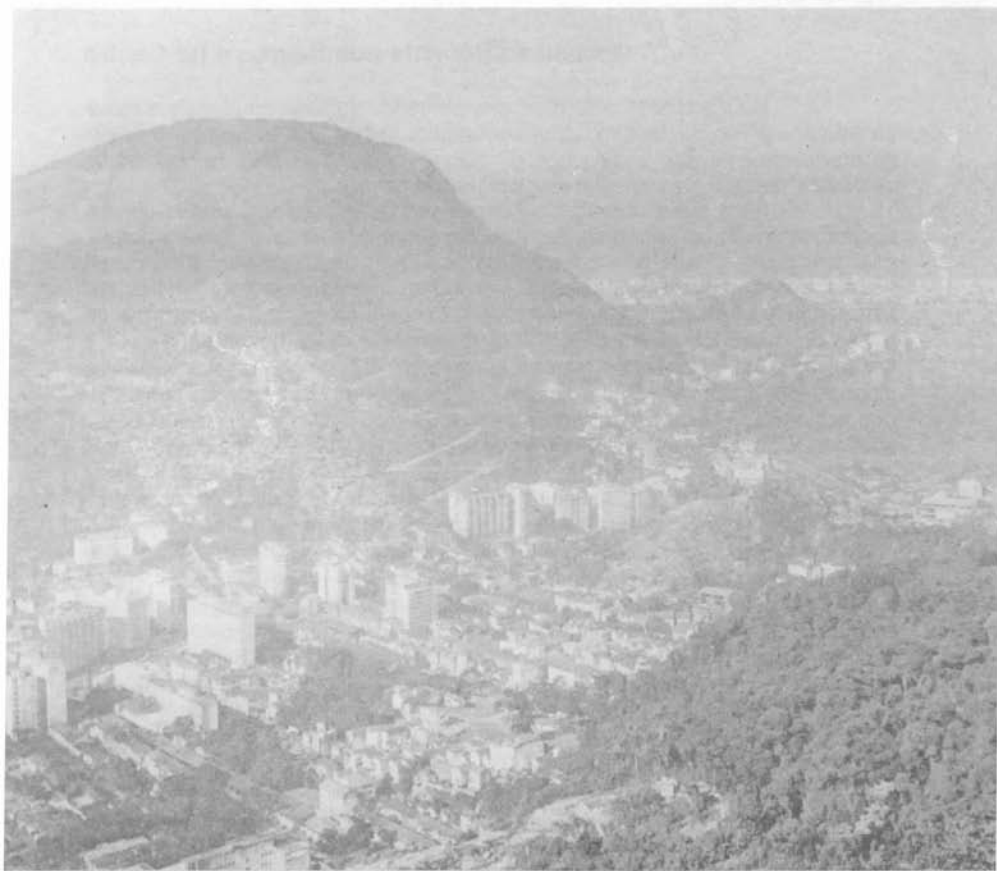
A existência, lado a lado, das "vilas" com residências pobres, de casas cercadas de grandes jardins, de casas estreitas nos já citados terrenos alongados, ou de pequenas ruas transversais — mais recentes — com casa de tipo bangalô, causa certa surpresa a quem desconheça as formas segundo as quais se processou, no Rio de Janeiro, a urbanização da faixa periférica ao centro.

Somente em Vila Isabel e, já no século XX, em Ipanema, é parcialmente no Leblon e na Lagoa, iriam realizar-se loteamentos mais amplos, capazes de imprimir um caráter mais uniforme a todo um bairro ou às diversas seções do mesmo. Mesmo assim, refletem a soma de mais de uma iniciativa isolada, sem nenhum planejamento de conjunto. E se no caso de Vila Isabel ainda predominaram os lotes estreitos e alongados, em Ipanema, como em grande parte de Copacabana, Leblon e Lagoa, eles se caracterizariam pelas dimensões reduzidas, mesmo quanto à profundidade, em face da extraordinária valorização dos terrenos. Na maior parte desses bairros, que contrastam sensivelmente com os dos vales acima citados, resultaram os loteamentos em pequenos lotes na construção de bangalôs isolados, com pequenos jardins e quintal. É nos trechos dos velhos bairros só neste conquistados ao brejo (Avenida Paulo de Frontin e Maracanã, por exemplo) ou ao morro (Ruas Marquês de Pinedo ou Almirante Salgado em Laranjeiras, Pires Ferreira e outras no Cosme Velho), a mesma paisagem urbana e o mesmo tipo de estrutura fundiária se repetem.

Quanto aos subúrbios, mais ainda que as áreas anteriormente referidas, seu crescimento se processou de modo descontínuo, formando-se núcleos isolados, que, expandido-se, coalesceram, dando origem a uma extensa zona suburbana. Af vamos encontrar mais uma vez as casas de frente de rua, com testada pequena, cujo predomínio é mais absoluto ao longo das vias principais e na parte central de cada subúrbio. Na periferia de cada antigo núcleo onde as ruas já não são calçadas são mais freqüentes as pequenas casas isoladas, por vezes em meio a terrenos bastante amplos.

Como no caso dos bairros, esse crescimento não obedece a nenhum plano de conjunto, tendo-se realizado ao sabor dos interesses particulares, pela soma de um sem número de pequenos loteamentos, ou pelo desmembramento sucessivo de sítios e chácaras.

Na zona urbana, como nos subúrbios, a expansão do espaço urbano se fez a princípio com descontinuidade, seja devido a problemas criados pelas condições de sítio, seja pelo interesse de particulares que ora retardavam o desmembramento de suas propriedades, ora favoreciam, através de



Botafogo e Humaitá, bairros típicos do Rio de Janeiro, caracterizam-se como vários outros por sua heterogeneidade. Ao lado de velhas mansões senhoriais, surgem ruas de casas modestas ou de classe média, “vilas” numerosas e algumas fábricas. Há ruas de várias épocas, cada uma com um aspecto diverso e um conteúdo social próprio. Nos grandes eixos, cada trecho apresentou uma evolução diversa. Conferem um novo aspecto à paisagem desses bairros as grandes favelas que hoje os enquadram, as novas ruas da base da montanha e os grandes edifícios de apartamentos que se multiplicam ao longo das principais vias.

loteamentos. Praticamente, em toda a área urbana que hoje inclui os velhos subúrbios, esses núcleos já se soldaram, deixando apenas os hiatos correspondentes aos sítios montanhosos mais inacessíveis ou às baixadas de mais difícil recuperação.

## Expansão Recente nos Bairros e no Centro

Não somente pela dilatação periférica vem-se ampliando o espaço urbano no Rio de Janeiro. Uma segunda forma de sua expansão consiste no preenchimento dos vazios que permaneceram até os dias de hoje dentro de vasta área que ora constitui a aglomeração carioca.

Com maior freqüência, esses vazios do espaço urbano correspondem à presença da montanha. O próprio maciço litorâneo acha-se encaixado em plena cidade e, a cada passo, morros isolados ou alinhamentos de cristas, de encostas florestadas ou desnudas, interrompem os arruamentos. Mas também são freqüentes, sobretudo na zona suburbana, os vazios decorrentes da existência de baixadas ainda pantanosas, cuja recuperação, muitas vezes, aguarda valorização maior. Outras planícies, de dimensões mais limitadas, enquadradas entre as encostas dos vales que dissecam o maciço, foram em certos casos preservadas pela vaga de urbanização, mas, pouco a pouco, esses estão enclaves desaparecendo, substituídos pelos arruamentos e as construções.

A Zona Sul, constituída pelos bairros que se dispõem ao sul do maciço litorâneo e ocupam os vales e planícies entre este e o mar, vem merecendo há algumas décadas a preferência da população abastada e de grande parte da classe média, que aí procuram instalar sua moradia, atraídas inicialmente pela proximidade das praias, pelo clima mais fresco, pelas belas paisagens onde o mar ou a montanha estão sempre presentes. A presença constante da montanha, separando uns dos outros os diferentes bairros da Zona Sul, contribuiu grandemente, aliás, para a individualização dos mesmos. Por outro lado, foi essa presença da montanha que, contendo a expansão em área desses bairros periféricos da cidade, favoreceu seu crescimento vertical e sua extraordinária valorização.

Se, para uma conquista de Copacabana, a existência de um alinhamento montanhoso foi um obstáculo difícil de vencer, o fato de o maciço litorâneo se estender até o mar entre a lagoa de Jacarepaguá e a praia do Leblon tem sido um óbice muito mais sério aos progressos da ocupação de caráter urbano naquela direção. Não teria sido tão extraordinária a valorização dos terrenos em Copacabana, Ipanema e Leblon, nem talvez se generalizasse a febre da construção de edifícios elevados, se a presença de encostas íngremes e picos desnudos não tivesse tolhido o crescimento da cidade ao longo da orla litorânea.

Contudo, embora lentamente, essa progressão está se processando nos dias atuais e, se não fora a especulação desenfreada aí verificada, a pequena planície à retaguarda da praia da Gávea já estaria, sem dúvida, completamente urbanizada. Ocupada inicialmente em suas bordas como área

de recreio, por belas mansões, rodeadas de amplos jardins, essa pequena planície já é predominantemente residencial e conserva seu caráter aristocrático. A rápida expansão do centro comercial de Copacabana e mesmo do Leblon contribuiu, indubitavelmente, para tornar possível essa dilatação do espaço urbano.

Mais adiante, na Barra da Tijuca, ao longo da estrada para Jacarepaguá e na ampla restinga, hoje percorrida por uma avenida litorânea, tudo está loteado, tudo está dividido. Contudo, além do próprio traçado perigoso da estrada que dá acesso, a esta zona, a distância do centro da cidade e mesmo do centro de Copacabana é excessivamente grande para que, nas condições atuais dos transportes urbanos, aí se possa desenvolver um bairro residencial. Daí o fato de serem ainda muito raras as construções nesses loteamentos onde, apesar das dimensões limitadas dos terrenos, só mesmo residências de "fim de semana" têm sido edificadas.

Diante das dificuldades criadas pelo relevo à progressão dos bairros oceânicos e em face, também, da procura cada vez maior desses mesmos bairros e de toda a Zona Sul, impôs-se outro rumo à vaga de urbanização. Já tendo sido ocupados os trechos mais acessíveis dos vales, as praias e as planícies costeiras, uma nova frente se abriu: a conquista da montanha.

Essa ocupação da montanha se faz mais intensamente nas zonas mais valorizadas do Leblon, da Gávea ou da Lagoa. Iniciado nas vertentes menos abruptas do esporão que separa os vales dos Macacos e do rio da Rainha, junto à Praça Santos Dumont (Ruas das Magnólias, das Acácias e Estradas do Jequitibá), o ataque à montanha se faz hoje em diversas frentes. Depois de ocupadas as encostas menos abruptas dos morros da Saudade e dos Cabritos, investem as construções cada vez mais alto. É o que sucede no talude do Corcovado, junto à garganta do Humaitá, onde numerosas ruas hoje se recortam; no esporão divisor entre os rios dos Macacos e Cabeça, em continuação às Ruas Lopes Quintas e Inglês de Sousa; no talude do morro dos Dois Irmãos pelo lado do Leblon; no alto do rio da Rainha ao longo da Estrada da Gávea e de loteamentos que se estão abrindo em ruas transversais.

Também no vale das Laranjeiras a montanha está sendo invadida. Dos tímidos ensaios representados pela ocupação do morro do Mundo Novo e por algumas transversais ao vale — a Rua Alice, em particular — passa-se agora à conquista de todo o alto vale. Ao longo das velhas ladeiras antes ocupadas por antigas chácaras — Ascurra, Indiana, Guararapes e do Peixoto — mas também através de numerosas ruas recém-abertas no talude do morro de Dona Marta, no Mundo Novo, no sopé do Corcovado ou na encosta do lado de Santa Teresa, o ataque à montanha está se intensificando dia a dia e os loteamentos aí proliferam. Simultaneamente, progride a ocupação no alto de Santa Teresa em direção ao Silvestre.

Essa ocupação da montanha nos bairros da Zona Sul, antes de tudo, é atual e, salvo um ou outro dos exemplos citados, tem pouco mais de dez anos. Ela é bem expressiva das limitações impostas pela topografia nesta zona da cidade, pois só tomou impulso depois de completada a ocupação das partes planas do Leblon e da Gávea. Por outro lado, a ocupação da montanha reflete a tendência das classes mais abastadas a se segregarem. Quando

Copacabana e Ipanema, através da proliferação dos edifícios de pequenos apartamentos, ficaram ao alcance de camadas mais modestas da população, as áreas mais recuadas e não servidas por transportes coletivos — a Lagoa e o extremo oeste do Leblon — foram rapidamente ocupadas. E agora essas classes mais abastadas dão preferência à montanha, para construção de suas moradias. O elevado preço dos loteamentos, em encostas por vezes excessivamente íngremes, as dificuldades da própria construção e a dificuldade de acesso, pois só em automóveis se pode chegar a esses novos bairros, tudo isto faz deles um privilégio de gente rica, em contraste com os bairros da planície e dos vales, onde a heterogeneidade social é quase sempre a norma.

Mas este privilégio de instalação na montanha é compartilhado, também, por uma outra classe, a dos operários menos categorizados, que, trabalhando na Zona Sul, aí precisam habitar, em face das enormes distâncias que os separam dos subúrbios. Com efeito, se numa encosta do morro da Saudade ou dos Cabritos encontram-se residências luxuosas, na vertente oposta encontra-se a favela que, como uma verdadeira chaga, se alastrou e ainda se alastra pelos morros da Zona Sul, pertencentes ao governo ou a particulares desavisados. O mesmo se repete no alto da Gávea, no talude dos Dois Irmãos ou no alto vale das Laranjeiras. E o morador de certos loteamentos de luxo, como o de Humaitá, goza da vista belíssima sobre a lagoa e o Corcovado, mas tem diante dos olhos, na vertente oposta da garganta, a favela da Rua Macedo Sobrinho. Contudo, apesar da proximidade, o isolamento no mais das vezes se mantém.

Interessante motivo de reflexão esse contraste oferecido pela função residencial dos morros, nele se defrontando o mais miserável e o mais rico dos tipos de moradia.

Além da progressão do espaço urbano em sua periferia, ao longo do litoral ou da grande frente montanhosa, ainda de outro modo se completa a ocupação da Zona Sul tão valorizada: desaparecem as descontinuidades do espaço urbano na planície. São os últimos enclaves agrícolas que são eliminados, os trechos ainda pantanosos ou as propriedades maiores que se subdividem. Assim, completou-se a ocupação de Copacabana, com aterros e drenagem do atual Bairro Peixoto. Na Gávea, nova avenida, já projetada e loteada, deverá acompanhar o fundo do vale. Em outros trechos desse bairro, velhas chácaras estão sendo loteadas e a propriedade de uma empresa fabril se subdivide (loteamento Carioca), a extraordinária valorização dos terrenos justificando a mudança do estabelecimento. Esse processo, aliás, já se tornou habitual na Zona Sul e, das cinco fábricas de tecidos aí instaladas no final do século passado, só uma subsistiu — justamente a menor —, a que ocupa área mais limitada.

Contudo, apesar do preenchimento de todos esses vazios, o espaço urbano na Zona Sul caracteriza-se ainda por sua compartimentação. A montanha ainda é responsável pela descontinuidade, apesar do avanço progressivo da urbanização em seu sopé.

Na Zona Norte, a expansão atual do espaço urbano ocorre em condições, em princípio, semelhantes, pela conquista de algumas encostas e



o domínio definitivo da planície, sempre que esta permanecer inaproveitada.

Fora aí, na Zona Norte, que se tinham verificado desde o século XIX os primeiros ataques à montanha, começando pelo Catumbi, de onde se fez a conquista do morro de Paula Matos. Também nas encostas dos vales do Rio Comprido e da Tijuca, a ocupação progredira mais aito do que na vertente sul do maciço. E, mesmo no alto da Tijuca, um primeiro arruamento precursor era um indício do atual interesse pela montanha. Nos dias de hoje, no entanto, não se repete aí o avanço pelas encostas registrado na Zona Sul, o que talvez se explique pelo fato de que o ataque à floresta foi mais intenso no passado: as encostas desnudas, voltadas para o sol poente (soalheira), com exceção

A expansão recente do bairro do Jardim Botânico se tem feito às expensas da lagoa, mediante aterros e na direção do talude do Corcovado e do vale dos Macacos, onde, ao lado de algumas mansões antigas, se multiplicam hoje residências de gente abastada e apartamentos da classe média.

Ao fundo, o Leblon e a Gávea, vendo-se os claros nas encostas, nos quais se constituem verdadeiras frentes pioneiras urbanas.



do vale da Tijuca, não exercem a mesma atração que as da Zona Sul. Por outro lado, as pessoas das classes mais abastadas, com exceção das famílias mais tradicionais que mantêm sua preferência pelo alto da Tijuca, quando levadas a construir novas moradias, são atraídas pelas vantagens dos bairros oceânicos.

Somente, portanto, no alto da Tijuca se verifica, em toda a Zona Norte, o interesse pela montanha como local de residência habitual. Em contraposição, são freqüentes as favelas nos morros desnudos que dominam a planície.

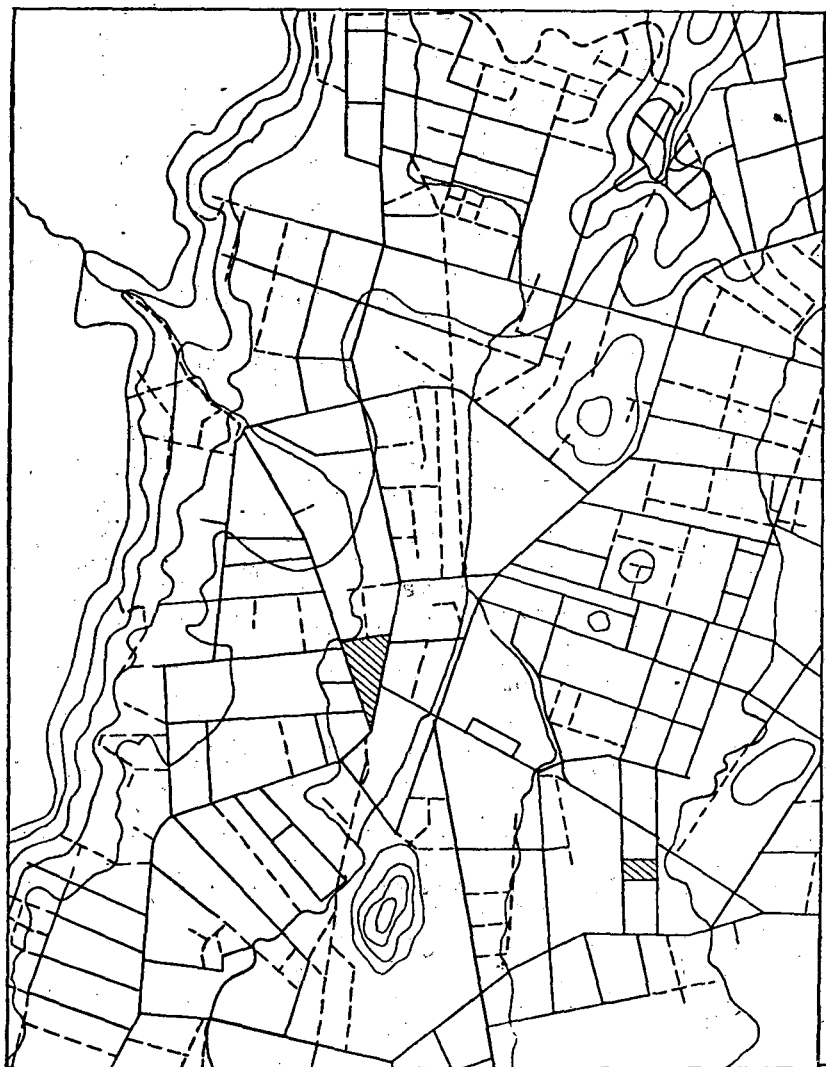
Por outro lado, são mais numerosas nessa zona as áreas da planície que se haviam mantido inaproveitadas ou ocupadas por pequenas hortas. Em consequência, observam-se muitas vezes arruamentos novos, com casas de tipo bangalô, justapostos às velhas ruas tradicionais.

O melhor exemplo é, sem dúvida, o do vale do rio Maracanã. Iniciada sua canalização pelo baixo curso, tem ela progredido paulatinamente para montante, inserindo uma faixa de construção mais recente entre os velhos quarteirões da Tijuca. O mesmo sucedera anteriormente no Rio Comprido.

Também se tem realizado nesses bairros e ampliação do espaço urbano pelo desmonte das abas dos morros e a extensão dos arruamentos até a base das encostas. Assim têm sido abertas diversas ruas no Rio Comprido ou na Tijuca, assim se constituiu uma parte do Grajaú.

Todas as formas de expansão do espaço urbano acima referidas, na Zona Sul como na Zona Norte, possuem um caráter comum. Decorrem de iniciativa particulares que, através de loteamentos de áreas outrora ocupadas por chácaras ou inaproveitadas, promovem a sua anexação ao espaço urbano. Geralmente pequenos — pois são numerosas as frentes, mas limitadas as possibilidades em cada uma — esses loteamentos têm um caráter comum. Os lotes não são muito grandes, mas as ruas são sempre previamente calçadas e dotadas de meio-fio, quando não arborizadas e sempre dotadas de luz elétrica, domiciliar e pública, bem como de fornecimento de gás. São, pois, lotes de valor elevado — em uma cidade onde há carência de espaço, a valorização é excepcional — e só estão ao alcance das classes mais favorecidas. Somente através do processo de condomínio, pela construção de pequenos edifícios de apartamentos, eles se tornam acessíveis a toda classe média.

Essas várias formas de expansão do espaço urbano no interior dos bairros ou em sua periferia refletem, antes de tudo, as dificuldades impostas pelo sítio ao crescimento da cidade. Lutando contra o fator distância, sem dispor de meios de transporte rápidos e confortáveis, os bairros têm dilatado lentamente seu espaço urbano dentro das limitações impostas pela topografia. E grande parte de seu crescimento se tem processado no seu próprio interior, pelo preenchimento dos vazios. Ao contrário; pois, de outras metrópoles de crescimento radial desimpedido, o Rio de Janeiro, em face de todas essas dificuldades, não tem visto surgir nos últimos anos em sua periferia novos bairros residenciais de classe média e abastada, apesar de toda a sua força de expansão recente.



Exemplo de adensamento da malha urbana em um trecho da Tijuca pela subdivisão dos quarteirões ou por pequenos ataques à frente montanhosa. A ampliação do espaço urbano neste bairro se fez sobretudo pela conquista de algumas baixas encostas e do fundo do vale do Maracanã, cujo trecho médio só recentemente foi canalizado. Na figura, em traço cheio, as ruas existentes em 1915 e, em traço interrompido, as que foram abertas posteriormente a esta data.

Também no crescimento de seu centro, o Rio de Janeiro apresenta uma originalidade em relação às grandes metrópoles. Com efeito, a expansão do núcleo central da cidade se tem feito não somente às expensas de sua faixa periférica mas, também, como a dos bairros, às expensas do mar e dos morros. É de nossos dias a ampliação do centro pelo desmonte do morro de Santo Antônio e conseqüente ampliação da faixa e aterros.

Também em prolongamento da zona portuária estendem-se os aterros, que chegaram à ilha dos Ferreiros, tendo feito desaparecer as praias de São Cristóvão e do Caju, dando lugar aos cais de inflamáveis e de minérios e à nova Avenida Rio de Janeiro.

## **Expansão Recente nos Subúrbios**

Tradicionalmente ficou conhecida no Rio de Janeiro como zona suburbana toda a área residencial e industrial constituída a partir das últimas décadas do século XIX, ao longo das linhas férreas que demandam o interior. Separaram-na dos bairros que formam a área urbana a serra do Engenho Novo, o morro do Telégrafo e o morro do Retiro da América, a estreita passagem entre os dois primeiros sendo aproveitada pelas ferrovias.

A existência de limites geográficos tão nítidos entre essas zonas suburbanas e os bairros fez com que se passasse a empregar a designação subúrbio apenas nessa zona junto às estradas de ferro, desconhecendo-se tal designação no restante da periferia da área urbana. Por outro lado, embora as velhas áreas suburbanas tradicionais possuam atualmente todas as características da zona urbana — continuidade nas construções, existência de melhoramentos urbanos, densidade elevada de população — continuam a ser populamente designadas subúrbios.

Desse modo, podemos distinguir no conjunto da zona suburbana — respeitando o sentido popular da expressão — duas formas distintas de dilatação do espaço urbano. A primeira co-responderá aos subúrbios tradicionais — que também podemos designar bairros-subúrbios — onde a expansão se faz, a exemplo dos bairros, pelo preenchimento dos vazios ou pela conquista progressiva do sopé do maciço. A segunda, sem dúvida a mais expressiva, é assinalada pelos progressos da urbanização na periferia do aglomerado e pela junção das diferentes unidades descontínuas que constituem os subúrbios propriamente ditos.

O crescimento dos subúrbios tradicionais tem-se processado em seu interior pela subdivisão das antigas chácaras ou pela constituição de favelas nas encostas, mas as grandes conquistas atuais do espaço urbano nessa zona dizem respeito à abertura das novas frentes no sopé da montanha (em Boca do Mato e Encantado de um lado, ou na base da serra da Misericórdia de outro) e, sobretudo, à conquista das áreas de planícies que haviam permanecido em abandono. Trata-se não somente de baixadas aluviais, mas, também, da faixa litorânea, outrora recoberta por mangues, que os aterros resultantes da construção da Avenida Brasil vieram valorizar. A primeira dessas baixadas, justamente a mais ampla — de Manguinhos — apesar de sua

Os bairros da zona norte — Tijuca, Andaraí, Vila Isabel e Grajaú — separaram-se da zona suburbana por um alinhamento de cristas bem visível na foto. Além desse limite, constituído pela serra do Engenho Novo e morro do Telégrafo, formaram-se os primeiros subúrbios cuja expansão é evidenciada na foto. Apresentam, hoje em dia, uma massa compacta de arruamentos e edificações e já não merecem a designação de subúrbios. São os bairros-subúrbios (na foto o Rocha, Riachuelo, Engenho Novo e Méier), que ainda se diferenciam dos antigos bairros por sua fisionomia, mas já se acham completamente urbanizados.



grande proximidade do centro da cidade, pois se situa logo adiante de São Cristóvão, só nos últimos anos teve sua ocupação iniciada e hoje, além das instalações da refinaria de petróleo e de alguns conjuntos-residenciais, ainda apresenta áreas desocupadas, além de uma pequena favela.

Mais adiante, ao longo da Avenida Brasil, tem prosseguido a ocupação das planícies e, pouco a pouco, os vazios ainda existentes entre a grande avenida e a linha da Leopoldina Railway estão sendo preenchidos.

Se ao longo dos subúrbios da Central e da Leopoldina o povoamento se tornou, desde cedo, compacto, na zona intermediária, servida pela Linha Auxiliar e a E. F. Rio Douro, os progressos do espaço urbano foram mais lentos, e vazios mais amplos permaneceram até os dias de hoje. É o caso de certos trechos da baixada logo ao sul da serra da Misericórdia ou no vale do rio Faria, em Inhaúma. Rapidamente, no entanto, esses vazios tenderão a desaparecer e já são numerosos os loteamentos na zona em apreço.

Como a zona urbana, portanto, esses subúrbios tradicionais, já densamente ocupados, pouca margem têm de crescimento, a não ser no caso de Inhaúma e daqueles que, em face da abertura da Avenida Brasil, puderam ganhar as suas margens. Mesmo assim, há muito trecho não urbanizado nas áreas mais baixas dessa faixa litorânea onde, às vezes, proliferam "baracos", numa réplica da favela em pleno mangue.

É na faixa dos subúrbios atuais, os subúrbios propriamente ditos, que a cada passo, se pode sentir, ao vivo, o ritmo acelerado da expansão do espaço urbano. Para o norte, além dos limites do Distrito Federal, e para o oeste, na direção de Santa Cruz, expande-se dia a dia mais essa faixa suburbana, pela incorporação de áreas que, até há poucos anos, guardavam caráter rural. Essa ampliação do espaço urbano, que se fezera de início ao longo dos trilhos das estradas de ferro, ganha agora recantos mais remotos, graças à penetração das linhas de ônibus. Contudo, é ainda o traçado das ferrovias que guia a expansão da faixa suburbana e cada pequena estação, até a base da serra do Mar, constitui como que um posto avançado da franja pioneira suburbana. Não somente ao longo das linhas da Central (ramal de Santa Cruz e linha-tronco), que são eletrificadas, verifica-se essa progressão. Também a Leopoldina Railway e a E. F. Rio Douro, apesar de suas condições deficientes de tráfego, deram origem a pequenos núcleos dormitórios junto a suas estações, até a base da serra do Mar. As distâncias são enormes as condições de transporte muitas vezes precárias; são o baixo custo e a tarifa única das passagens que garantem à ferrovias a permanência de seu papel orientando a expansão da cidade. Basta-nos citar, como exemplo, o caso de Jacarepáguá que, apartado das vias férreas, só agora se está integrando à zona suburbana, ao passo que Bangu ou Campo Grande, Nilópolis, Meriti, Belfort Roxo, ou mesmo Nova Iguaçu e Caxias, há mais tempo constituem verdadeiros tentáculos da metrópole.

Ao atribuímos a devida importância ao papel das estradas de ferro guiando o crescimento da cidade, não podemos esquecer que, em seu traçado, elas procuravam, sempre que possível, evitar a baixada e a montanha, percorrendo a zona de colinas que medeia entre ambas. Desse modo, também por uma razão de sítio, seriam essas as áreas de eleição para a dilatação

dos subúrbios. E mesmo as primeiras rodovias teriam um traçado quase inteiramente concordante com as ferrovias. Somente a Leopoldina Railway tivera seu traçado em plena baixada e o mesmo faria, em seu encaço, a rodovia Rio-Petrópolis. Seria esse, aliás, o setor de menos expansão dos subúrbios ao norte do Rio de Janeiro.

Se as "velhas" estradas de rodagem de vinte anos atrás não contribuíram de modo indireto para a elaboração da faixa suburbana atual, pois acompanharam o traçado das vias férreas, o mesmo não se pode dizer das modernas rodovias que se vêm entroncar na Avenida Brasil. A primeira, a Rodovia Presidente Dutra — a atual Rio-São Paulo — fugindo à aglomeração, procurou contorná-la pelo norte e acompanhou as baixas colinas da margem esquerda do rio São João de Meriti, já no estado do Rio. A segunda, a Avenida das Bandeiras, destina-se a estabelecer ligações mais fáceis e diretas da zona suburbana do próprio estado da Guanabara com a Avenida Brasil e a cidade. Partindo quase das margens do rio Meriti, iria seguir para W-SW acompanhando o vale do Acari.

A Via Dutra tem desempenhado, nos dez anos de tráfego, notável papel na expansão dos subúrbios periféricos — Nova Iguaçu, Belfort Roxo e Meriti sobretudo. Em suas proximidades estão sendo instaladas indústrias as mais variadas, enquanto se sucedem os loteamentos.

Ao mesmo tempo que a Via Dutra tem contribuído decisivamente para a dilatação dos limites externos do espaço urbano, a Avenida das Bandeiras está sendo responsável pelo desaparecimento das descontinuidades existentes na faixa suburbana interna, dentro do estado. Acompanhando, justamente, o vale do Acari, em cuja baixada, ainda inaproveitada em sua maior parte, foi possível desenvolver um traçado compatível com a técnica rodoviária atual, a Avenida das Bandeiras está fazendo com que rapidamente esta planície, deixada para trás pela vaga de urbanização, seja incorporada ao espaço urbano. Dia a dia, surgem as instalações industriais, loteamentos, ou conjuntos residenciais populares, formando uma paisagem que contrasta fortemente com os outros subúrbios mais antigos, embora mais remotos, de Nilópolis, São João de Meriti ou Realengo.

Não somente na área de influência dessas duas rodovias se está verificando uma rápida progressão do espaço urbano. Cada um dos grandes subúrbios formados ao longo das ferrovias está se constituindo em um pequeno centro rodoviário, de onde partem numerosas linhas de ônibus e lotações que servem ao próprio nóculo suburbano e à zona rural vizinha. E essas linhas de transporte, que inicialmente serviam a uma zona rural, estão sendo instrumento de aniquilação da estrutura rural dessas áreas. Em Bangu, Campo Grande e Santa Cruz onde, ao lado do aglomerado suburbano, se manteve uma vida rural de certa intensidade, esse fato é flagrante. O mesmo sucede em relação à zona rural de Jacarepaguá, alcançada pelos bondes, ônibus e lotações, vindos de Madureira e Cascadura. Nova Iguaçu está desempenhando o mesmo papel para a sua zona rural.

Em toda a zona suburbana e até mesmo em parte dos subúrbios tradicionais, a dilatação do espaço urbano não se faz com o mesmo caráter

que nos bairros. São, na verdade, os mesmos loteamentos isolados, não enquadrados em nenhum planejamento de conjunto. Mas esses loteamentos têm caráter mais popular e, na maioria dos casos, limitam-se à abertura das ruas e demarcação dos terrenos. Não há calçamento, nem mesmo, muitas vezes, meio-fio; não há gás, nem esgotos, e, às vezes, nem sequer há água. A luz elétrica é, com frequência, o único melhoramento. Além disso, como as reservas de espaço disponível são quase sempre áreas de baixada que foi preci-



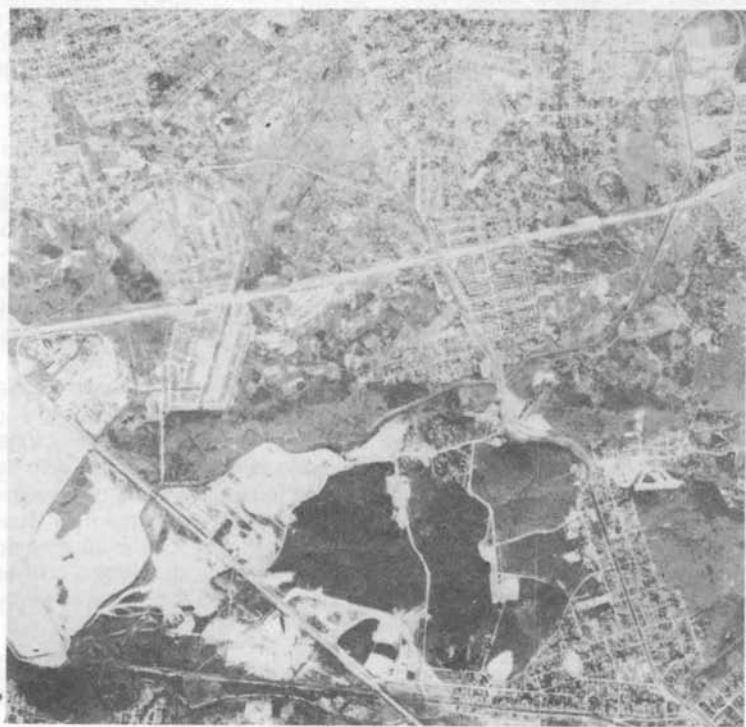
Nos vales do Acari e de Meriti vasta área semipantanososa permanecera desocupada e a cidade, em sua expansão, saltara sobre esse obstáculo estendendo mais além os seus subúrbios. Na foto, o antigo vazio, agora saneado e atravessado pela Avenida das Bandeiras, ao longo da qual começam a surgir os loteamentos e, mais acima, o velho núcleo de Anchieta, já quase na fronteira fluminense.



so drenar para tornar possível sua ocupação, ou encostas de morros, onde a abertura das ruas preparou o terreno para a erosão, essas áreas novas são sempre mais danificadas quando ocorrem grandes chuvaradas.

Toda essa ampliação do espaço urbano na periferia da aglomeração não se faz, aliás, pelos mesmos processos.

Ao contrário do que ocorreu quando se constituíram os bairros e os primeiros subúrbios, quando as chácaras que formavam um verdadeiro cinturão verde foram cedendo lugar aos arruamentos, na expansão atual do espaço urbano do Rio de Janeiro, esse fato é antes a exceção do que a regra. Pode-se mesmo dizer que é hoje um fato relativamente raro o desmembramento mais ou menos espontâneo de pequenas propriedades ainda agri-



Em sua expansão recente, facilitada sobretudo pelo desenvolvimento dos transportes rodoviários, os subúrbios cariocas coalesceram, formando-se assim um verdadeiro emaranhado de ruas, sem nenhum planejamento de conjunto. Também ao longo da Avenida das Bandeiras, os mesmos loteamentos isolados estão surgindo, sem nenhuma articulação entre si.

colamente utilizadas para ceder lugar a lotes residenciais de tipo suburbano. Isso quase só se verifica em Jacarepaguá ou Campo Grande.

Na maior parte da atual faixa pioneira na periferia da aglomeração, a baixada há muito já não era aproveitada agricolamente e permaneceu dividida em grandes glebas que, desvalorizadas, passaram às mãos de capitalistas a cidade. Após sua recuperação, pelas obras de saneamento aí realizadas a partir de 1935, sua valorização já era tal que negociar com a própria terra se tornara mais lucrativo do que cultivá-la. Por outro lado, a rápida interrupção do ciclo da citricultura veio abrir aos loteamentos os domínios até então incontestados da laranja, ao mesmo tempo que expulsou para a cidade grande parte da mão-de-obra que a eles estava ligada.

Desse modo se constituiu na periferia do espaço urbano um verdadeiro vazio formado por terrenos já valorizados que aguardam valorização ainda maior. De tal modo essa especulação se processa que, enquanto numerosos loteamentos próximos à periferia não progridem senão lentamente, pequenos núcleos dormitórios proliferam a distâncias excessivas — onde ainda há terrenos baratos — ou nas áreas reconhecidas como impróprias à ocupação e que permaneceram devolutas, como a zona do mangue em Duque de Caxias.

Somente pela forma como se está processando a ampliação do espaço urbano na periferia da zona suburbana é que se pode, portanto, compreender a permanência do abandono das amplas áreas da baixada da Guanabara após seu saneamento e a ausência de um cinturão verde em torno da aglomeração carioca.

Tendo-se assim dilatado o espaço urbano do Rio de Janeiro, cujos limites externos são bastante irregulares, distanciados algumas vezes dezenas de quilômetros do centro, continuarmos a assistir à sua constante ampliação, em ritmo bastante acelerado.

Na periferia da aglomeração, uma verdadeira faixa pioneira assinala o avanço progressivo do espaço urbano. Mas, em face das imposições de sua situação peculiar, a cidade estando como que contida entre o mar e a montanha, a franja do povoamento urbano progride de modo totalmente desigual em suas diversas frentes. Mais rápida é a expansão na faixa suburbana que se constituiu para o norte e noroeste, entre o maciço litorâneo e a margem da Guanabara, guiada pelas ferrovias, e modernamente, pelas rodovias. Já no ataque às encostas do maciço, são mais lentos os progressos do espaço urbano, o mesmo se podendo dizer da conquista da orla oceânica, cujo acesso também é dificultado pela presença da montanha.

# O Conceito Geográfico de Bairro e Sua Exemplificação na Cidade do Rio de Janeiro(\*)

---

Maria Therezinha de Segadas Soares

## Conceito Geográfico da Noção de Bairro (\*\*)

Uma cidade é um conjunto de bairros dos quais cada um tem sua fisionomia, resultante de sua função de seus habitantes de sua idade. Todos esses bairros, mais ou menos integrados entre si, formam a cidade. Um bairro urbano tem uma feição que só a ele pertence, uma vida particular, uma alma.<sup>1</sup>

A noção de bairro é uma noção de origem popular, tirada da linguagem corrente. Para o habitante de uma cidade, o bairro constitui, no interior da mesma, um conjunto que tem sua própria originalidade. Apesar de a administração municipal se aproveitar muitas vezes dessa noção para com ela rotular as circunscrições administrativas em que a cidade está dividida, não há, na maioria dos casos, coincidência entre a noção popular de bairro e as pequenas unidades administrativas ou fiscais. O Distrito Federal, por exemplo, está dividido em 35 circunscrições fiscais que, apesar de serem as menores unidades; não correspondem aos bairros e, em sua maioria, englobam mesmo vários bairros; a circunscrição da Gávea inclui parte de Botafogo, a Gávea propriamente dita, a Lagoa, o Leblon e a orla litorânea até o canal da lagoa de Jacarepaguá. A circunscrição de Copacabana engloba Copacabana, Ipanema e Leme; a da Tijuca abrange, também, muito mais que o bairro, e assim se sucederem os exemplos.

A noção popular de bairro é muito mais geográfica, mais rica e mais concreta. Ela se baseia num sentimento coletivo dos habitantes, que têm a consciência de morarem em tal ou qual bairro. Esse conhecimento global, que cada um tem de residir em determinado bairro, é fruto da coexistência

---

(\*) Transcrito de *Aspectos da Geografia Carioca*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, Associação dos Geógrafos Brasileiros, 1962, p. 105-124.

(\*\*) A noção geográfica de bairro exposta neste artigo constituiu a base conceitual para a divisão oficial da cidade do Rio de Janeiro em bairros, em 1981. Vide *Bairros do Município do Rio de Janeiro*, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1981, 122 p. e mapa.

<sup>1</sup> MONBEIG, Pierre. *Novos estudos de geografia humana brasileira*.

de uma série de elementos, que lhe dão uma originalidade, uma individualidade, em meio aos outros bairros que o cercam. Cabe à Geografia definir quais são esses elementos que, unidos, dão a um bairro sua feição característica. Diz Tricart: "um bairro é caracterizado, ao mesmo tempo, por certa paisagem urbana, por um certo conteúdo social e por sua função".<sup>2</sup> Assim, o bairro se define por sua paisagem urbana, isto é, tipos de casas, idade e estilo das construções, disposição das ruas etc.; seu conteúdo social, isto é, nível e modo de vida de seus habitantes; sua função, isto é, seu papel dentro do organismo urbano (residência, produção, comércio, administração etc.). São esses os elementos de individualização dos bairros e uma mudança em um desses três elementos basta para fixar o limite do bairro.<sup>3</sup>

A esses elementos de caracterização acrescentaremos, no caso do Rio de Janeiro, um quarto elemento, pela importância que tem na individualização de certos bairros desta cidade. Trata-se do sítio do bairro, isto é, do local onde ele se implantou. No Rio de Janeiro, cidade tão compartimentada pelo relevo, é grande o número de bairros que têm no fator sítio uma das razões principais de sua unidade. Que é Santa Teresa senão um espião do maciço da Carioca que se destaca da planície circunvizinha? Que é Laranjeiras senão a parte média e de declividade suave do vale do rio da Carioca? "O relevo, às vezes, tem importância, pois fragmenta a cidade em elementos, separados uns dos outros, que adquirem assim uma individualidade de bairro".<sup>4</sup> O número de bairros que se enquadram cada um dentro de uma determinada unidade do relevo é grande, no Rio de Janeiro, o que não acontece em outras cidades instaladas em sítios mais planos e menos acidentados. A importância dos sítios compartimentados no Distrito Federal justifica, pois, a sua inclusão como elemento de possível caracterização dos bairros dessa cidade.

É preciso, ainda, chamar especial atenção para o dinamismo desses aspectos de Geografia Urbana; pois, como diz Sorre, "não se está bem seguro no momento em que se os escreve, se eles já não pertencem ao passado".<sup>5</sup> Assim, cada bairro é uma resultante de forças do passado e de fatores do presente, mas, em todos eles, já se esboçam alguns traços do futuro, que cabe ao geógrafo distinguir.

Na impossibilidade de estudarmos, aqui, todos os bairros do Rio de Janeiro, iremos focalizar alguns daqueles onde cada uma das características por nós assinaladas, isto é, relevo, conteúdo social, paisagem urbana e função, se apresenta melhor evidenciada. Mas, ao focalizarmos a característica principal, procuraremos associá-la aos outros elementos de individualização, pois, assim, a unidade do bairro ressaltará melhor aos nossos olhos.

---

<sup>2</sup> TRICART, Jean. "L'Habitat Urbain". *Cours de Géographie Humaine*, fascicule II, 1958. p. 147.

<sup>3</sup> TRICART, Jean. Op. cit.

<sup>4</sup> TRICART, Jean. Op. cit., p. 150.

<sup>5</sup> SORRE, Max. "L'Habitat". *Les Fondements de la Géographie Humaine*, tome III. Paris, Librairie Armand Colin, 1952. p. 166.

## O Sítio Como Elemento de Caracterização

O melhor exemplo de um bairro cujo sítio representa um papel importantíssimo na sua caracterização, na sua delimitação, na sua própria vida, é o de Santa Teresa. Já no início da sua ocupação, foi o sítio elevado que atraiu para ali os primeiros moradores. Após ter sido local de peregrinação, devido a uma capelinha ali existente, Santa Teresa tornou-se um local de passeios e excursões, procurado pela população da cidade, pelo seu clima agradável e por suas belas matas. O acesso era feito em seguimento ao caminho do Desterro (atual Rua Evaristo da Veiga), pela Ladeira de Santa Teresa, caminho íngreme; só praticado por pedestres e muare. Uma vez sobre o espigão, uma sombreada trilha margeava o Aqueduto da Carioca, a qual se transformaria na Rua do Aqueduto (atual Almirante Alexandrino). Ao terminar a primeira metade do século passado, multiplicavam-se nessa rua as chácaras, inicialmente de estrangeiros e depois de brasileiros. O carioca descobria, assim, a amenidade da moradia daquelas alturas, aonde não chegavam os odores, os miasmas e os mosquitos da cidade.

O acesso a Santa Teresa era, porém, muito penoso e, por isso, cuidou-se de abrir uma rua que permitisse a subida de carruagens: essa rua, entregue ao trânsito público em 1858, foi a Rua D. Luísa (atual Cândido Mendes), que partia da Glória e ia ter à Rua do Aqueduto. Com a maior facilidade de acesso, ia aumentando o número de residências, cujos proprietários eram pessoas de fortuna, que se localizaram principalmente no alto do espigão. Em uma das subdivisões do espigão de Santa Teresa, o morro das Neves (atual Paula Matos), cujo povoamento foi feito a partir do Catumbi, grandes e belíssimas residências foram construídas e ainda hoje lá estão.

O adensamento cada vez maior da população de Santa Teresa ia fazer com que se multiplicassem os meios de acesso ao espigão: em 1877, foi construído o plano inclinado, onde um elevador movido a vapor vencia a encosta paralelamente à Ladeira do Castro, terminando próximo ao Largo dos Guimarães. Af tomavam os passageiros bondes da mesma empresa, para o França e o Curvelo, bondes esses minúsculos, puxados por muare que, em certos trechos da descida, eram desatrelados, o carro despencando sob a ação da gravidade, com os cocheiros apertando desesperadamente os freios manuais. Essa mesma empresa instalou no ano seguinte, isto é, em 1878, uma linha de carris, também puxados a burros, que subiam o morro pela Ladeira de Santa Teresa até a Rua do Aqueduto, com um ramal para Paula Matos. Finalmente, em 1896, era inaugurada a primeira linha de tração elétrica para Santa Teresa, que obteve permissão para utilizar os Arcos para passagem dos bondes, ficando, assim, ligados os morros de Santa Teresa e Santo Antônio. Esta linha tinha vários ramais: França, Lagoinha, Caixa d'Água, Silvestre, Paula Matos e Largo das Neves. Em 1926, o plano inclinado seria substituído por uma nova linha de bondes, que teria início na Rua Francisco Muratori.

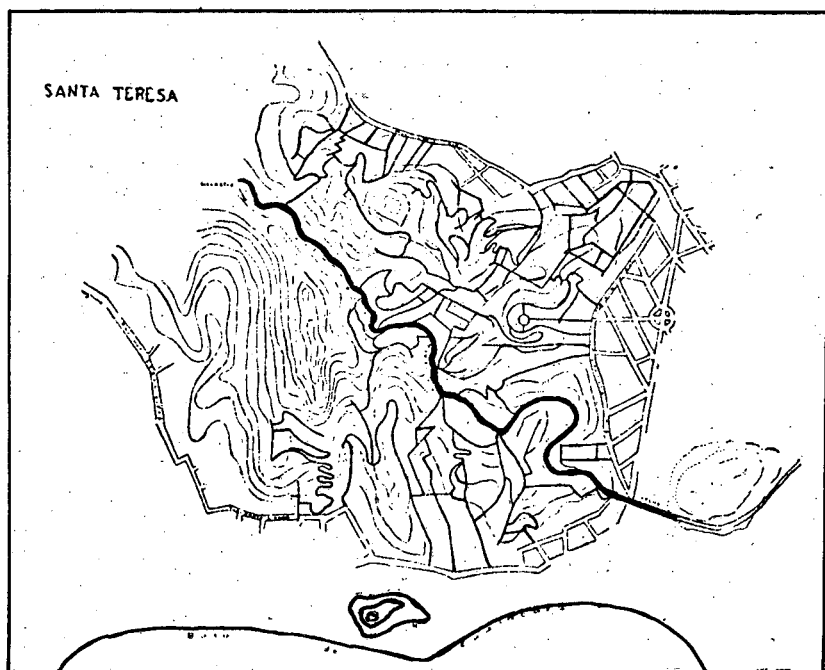
O estudo dos vários aspectos do problema do transporte para Santa Teresa mostra-nos o interesse que havia, no século passado, pelo espigão, como local de residência. As razões desse interesse foram as mesmas

que fazem ainda hoje as classes mais abastadas do Rio procurarem as encostas dos morros, na Gávea, no Leblon, no Alto da Boa Vista, enfim, os lugares aprazíveis, mais frescos e de ar mais puro, numa cidade em que o calor, durante alguns meses do ano, é muito forte. Em Santa Teresa, havia também espaço para instalação humana, pois sendo não uma colina, mas um longo espigão do maciço da Carioca, possuía uma superfície relativamente plana, bastante ampla para a instalação de grandes solares em vastas chácaras onde se instalou uma elite social. Finalmente, o que foi mais importante que tudo, se o alto de Santa Teresa se banhava num ar puro e fresco, o bairro tinha a imensa vantagem de ter seus pés dentro do coração da cidade e, mesmo naquela época de transportes morosos, em pouco tempo se atingia o alto do morro. Tudo isso fez de Santa Teresa um local ideal para fins residenciais.

O sítio elevado, de encostas íngremes e acesso difícil, seria, ainda, o responsável pela permanência do bairro, durante um século, em sua função residencial, apesar de estar tão próximo do centro da cidade. Ocupado por belas chácaras e residências, localizadas no alto do espigão, o bairro, a partir dos fins do século XIX, se viu procurado, também, pela classe média, que se localizou nos terrenos que haviam restado, isto é, nas ladeiras onde a própria topografia acidentada e a falta de espaços amplos deram lugar a construções menores, em terrenos pouco espaçosos e bastante declivosos. Assim, no alto como nas encostas mais suaves, foi todo o espigão ocupado.

Durante o primeiro quartel do século XX, o bairro permaneceu com uma população mais ou menos estagnada, enquanto outros bairros surgiam ou cresciam em função do desenvolvimento dos transportes na cidade. Nessa época, se não houve modificação na quantidade, houve na qualidade dos moradores do bairro: devido à expansão do centro urbano, Santa Teresa ficou cercada por uma das zonas de degradação da cidade (isto é, essa zona de prédios velhos e decadentes, onde, porém, os terrenos estão muito valorizados), constituída pela Lapa, Glória e mesmo o Catete. Isso iria modificar a composição social das partes do bairro mais próximas das zonas degradadas. Assim, os trechos mais baixos das ladeiras, que vão ter a esses três bairros, transformaram-se eles próprios em áreas de obsolescência ou de degradação.

Aconteceu o mesmo com o morro de Paula Matos, mas aí, devido ao contacto quase direto com a Lapa, através de uma escadaria, que o liga à Rua do Riachuelo, e do próprio elevador de Paula Matos, que só em 1896 deixou de existir. O morro de Paula Matos foi abandonado muito cedo pela elite e, já no início do século, ali residia uma classe modesta, que tinha seu sono constantemente perturbado por sortidas e tiroteios de desordeiros das zonas próximas. Os belíssimos casarões se transformaram em cortiços e em torno de um deles se formou, mesmo há poucos anos, uma verdadeira favela, dentro do seu enorme terreno. Assim, no local em que, devido ao relevo mais íngreme, não houve a zona de transição constituída pelas ladeiras, o contacto entre o morro e a planície, fazendo-se diretamente, por meio de uma escada e do elevador, acelerou a decadência do morro de Paula Matos. O relevo de Santa Teresa influiu, assim, na própria disposição do conteúdo social do bairro — elites nas partes altas do espigão, classe média nos declives intermediá-



O bairro de Santa Teresa, localizado sobre um espigão do maciço da Carioca, que avança até a proximidade do mar, permanece pelas condições decorrentes da sua topografia como um reduto residencial, em meio à área central da cidade do Rio de Janeiro. Cada vez mais é procurado por suas condições de proximidade desse centro e pela amenidade da temperatura decorrente da própria altitude do espigão, das matas que ainda povoam as encostas íngremes e da brisa que vem do mar próximo. É Santa Teresa um excelente exemplo de adaptação do traçado urbano a um relevo íngreme, com poucas superfícies planas para instalação de residências. Esse traçado tem como linha mestra o alto do espigão onde se instalou a primeira e ainda principal via – a Almirante Alexandrino. Daí partiram outras ruas buscando as digitações do espigão onde havia superfícies mais planas para construção das casas (morro de Paula Matos) ou buscando as linhas de mais fácil ou mais rápida descida para a planície circundante. Constituiu-se, mesmo, uma verdadeira zonação social em função do relevo, pois enquanto as classes mais afortunadas predominam no alto do espigão, onde há belas residências, uma classe remediada se localizou nos declives intermediários das ruas que descem para a planície. No contato com essa, se processou uma degradação corrente da vizinhança com a própria área de deterioração do centro da cidade que envolve Santa Teresa. Finalmente, a influência do relevo se revela até no traçado das ruas da planície que se encontram no sopé do morro e que seguem os seus desenhos caprichosos.

rios e classes mais modestas na proximidade da planície e na própria evolução desse conteúdo, na zona de Paula Matos.

Na paisagem urbana de Santa Teresa, caracterizada pela grande correlação entre o tipo de residências e a topografia, um elemento novo surgiu nas últimas décadas. Esse tipo de construção adquiriu um aspecto peculiar em Santa Teresa: situando-se nas partes mais aristocráticas do bairro, isto é, no alto do espigão, ainda ocupado por belas residências, foram os edifícios construídos em frente a elas, localizando-se temerariamente nas encostas mais íngremes do espigão, outrora cobertas de florestas. Para isso foi idealizado um tipo de arranha-céu, apoiado em pilotis, com um total de 8 andares, sendo quatro abaixo do nível da rua. Esses edifícios são ocupados por uma classe média, que busca em Santa Teresa, além do bairro elegante, aprazível e de clima mais fresco, a proximidade do centro da cidade, numa época de transportes difíceis e longas distâncias. Apesar do traçado tortuoso e da estreiteza das ruas do bairro, principalmente daquelas que lhe dão acesso, apesar de não existir transporte coletivo moderno (há somente os velhos bondinhos, cujas rápidas e desimpedidas viagens, porém, as tornam freqüentes), sua população acusou de 1940 a 1950, um aumento de 10.000 habitantes, bastante grande se considerarmos a reduzida área ocupada. O recenseamento de 1960 deverá acusar um aumento ainda maior, pois é grande o número de edifícios de apartamentos que estão sendo construídos, quer nas encostas íngremes e até então desocupadas, quer em partes inteiramente novas da montanha.

Finalmente, esse bairro, exclusivamente residencial, encravado dentro da zona de degradação que cerca a *city*, no qual residem 71.700 pessoas, quase não possui comércio, em função de sua grande proximidade do centro da cidade. Só existe aí um pequeno comércio de subsistência, localizado nos velhos largos — o Largo das Neves, o Largo dos Guimarães e o Largo do França. Os moradores de Santa Teresa fazem suas compras na "cidade", concorrendo, também, para isso os altos preços cobrados pelos comerciantes do bairro, devido aos elevados fretes para o transporte de mercadorias para Santa Teresa.

Santa Teresa é, assim, um bairro exclusivamente residencial, instalado em sítio elevado, mas relativamente amplo, que, por seu difícil acesso, persistiu em sua função de residência, apesar de cercado pela zona de degradação de uma grande metrópole. A "esmeralda engastada no diadema da cidade", como a chamou Macedo, foi redescoberta pelo carioca dos nossos dias, que em Santa Teresa encontra ar fresco e puro, silêncio e poesia, tudo isso a dois passos do centro da cidade.

### **A Heterogeneidade Social Caracteriza a Gávea**

Na Gávea, é o conteúdo social profundamente heterogêneo que a distingue dos bairros vizinhos, mais homogêneos em sua composição social, como o Leblon e Botafogo, e essa heterogeneidade a acompanha desde sua origem.



Na Gávea, coexistem três classes sociais — a proletária, a classe média e a classe rica — mas, dentro dessa variedade, pode-se distinguir uma certa concentração de certas classes, em determinados locais. Assim, a classe proletária é encontrada, predominantemente, na Rua Pacheco Leão e na Estrada D. Castorina, na primeira metade da Rua Marquês de São Vicente, na Rua Jardim Botânico (no trecho entre Pacheco Leão e Rua Faro) e no início das transversais a esse trecho, que se dirigem para o talude do Corcovado. A classe média predomina nas transversais entre a Rua Jardim Botânico e a Lagoa, enquanto que a classe rica se localiza nos trechos mais altos do bairro (nas partes superiores das ruas transversais à Rua Jardim Botânico, no alto da Marquês de São Vicente e suas transversais e no próprio talude do Corcovado, em frente à Praça Álcio Souto). Generalizando, podemos dizer que há uma correlação bastante estreita entre os vários sítios que o bairro ocupa e as classes sociais que aí residem: partes elevadas — classes ricas; aterro — classe média; vales médios dos rios e pequenas planícies aluviais dos mesmos — classe proletária. Tal localização tem a sua explicação na própria origem e na evolução do bairro.

Na Gávea, como em outras zonas periféricas da cidade, multiplicaram-se as chácaras no século XIX e em 1860, já eram em número de 150 e nelas se cultivavam batata, aipim e frutas. Essas chácaras, localizadas nos vales e pequenas planícies aluviais acima referidos, eram residência de uma elite, como as chácaras de Laranjeiras e da Tijuca. Como esses bairros, cedo a Gávea se viu servida por transporte regular, pois, desde 1865, uma linha de bondes se estendia até o portão do Jardim Botânico para atingir, logo depois, o local denominado Três Vendas (atual Praça Santos Dumont) e, em 1883, o fim da Rua da Boa Vista (atual Marquês de São Vicente).

Foi a existência de transporte fácil e a abundância e pureza de água que fizeram a Gávea ser procurada para instalação de indústrias, assim como se deu com a Tijuca e Laranjeiras. Nos fins do século XIX, se instalaram, na Gávea, quatro fábricas de tecidos: duas no vale acompanhado pela Rua Marquês de São Vicente, uma no vale das Ruas Pacheco Leão e D. Castorina e outra no sopé da montanha, ao lado, de um pequeno rio que desce a encosta do Corcovado. Essas fábricas atraíram para a Gávea numerosa população operária, que se localizou próximo às indústrias, isto é, nos locais onde ainda hoje predomina a classe proletária no bairro. Algumas chácaras foram divididas em lotes e aí construídas habitações para aluguel ou venda aos operários, como a chácara do Fonseca, na atual Rua Lopes Quintas, no primeiro quartel do século XX.

Entre 1920 e 1922, na administração do prefeito Carlos Sampaio, começaram a ser realizados aterros na parte pantanosa situada entre a Rua Jardim Botânico e a Lagoa e os rios que desciam do Corcovado foram canalizados. A zona aterrada, uma vez loteada, passou a ser vendida à razão de Cr\$ 5.000,00 o lote e, a partir dessa época, começaram a se instalar aí casas do tipo bangalô, ocupadas por famílias de classe média (na mesma época em que se adensava a ocupação de Copacabana e se iniciava a do Leblon). A Gávea, apesar da persistência de várias e belas chácaras, era até então um bairro onde dominava o elemento operário e, se a classe média o procurou pa-



Lagoa, em 1921, quando começou a ser aterrada, em sua parte pantanosa.

ra residência, o fez por diferentes razões. O bairro era bem servido em matéria de transportes coletivos (bondes e, a partir de 1927, ônibus), o que se explicava inicialmente por ser um ponto de atração turística. Por outro lado, os terrenos dos loteamentos aí feitos eram vendidos a preços módicos e, principalmente, mais acessíveis que os dos lotes dos novos bairros à beira-mar, como Leblon e Ipanema, então em franco progresso. Também o fácil acesso a uma praia — do Leblon — por meio de condução direta, assim como a própria beleza paisagística da Gávea, foram outros fatores de atração. Foi rápido o avanço da classe média, na Gávea, e ela ocupou toda a parte plana ou aterrada do bairro, que não fora ocupada anteriormente pela classe operária.

Durante muitos anos, até o início da segunda guerra mundial, permaneceu a Gávea como um bairro onde dominavam as classes proletária e média, mas em que belas chácaras, situadas nas partes mais elevadas, faziam lembrar o passado. A instalação de uma classe mais abastada na Gávea se iniciou no loteamento feito nos terrenos da fábrica da Cia. de Tecidos Corcovado, em frente à atual Sociedade Hípica. A enorme valorização dos terrenos à beira-mar, em função, principalmente, de sua utilização para constru-

ção de edifícios de apartamentos, levou à procura da Gávea para a edificação de belas residências, que ocuparam inicialmente a área da velha fábrica juntamente com alguns pequenos edifícios de classe média. A instalação de uma classe rica iria ocorrer, logo após, em outras áreas do bairro justamente nos trechos mais elevados, onde os terrenos das antigas chácaras foram loteados e neles construídas bellssimas casas (a saber: na parte alta da Marquês de São Vicente e das ruas transversais à Jardim Botânico). Finalmente, nos últimos anos o próprio talude do Corcovado na parte fronteira à Praça Álcio Souto vem sendo ocupado por belas residências, cuja construção, em vista do local em que estão situadas, exige muros de sustentação e pilotis. Essa intensa aristocratização do bairro da Gávea continua agora, com a demolição da fábrica da Rua Pacheco Leão e loteamento do seu terreno, com a subdivisão de uma grande área no fim da Rua Marquês de São Vicente, pertencente a uma instituição religiosa, e vários outros retalhamentos de propriedades. São loteamentos de luxo, onde os terrenos estão sendo vendidos a preços muito altos, o que levará à instalação, nesses locais, de uma classe rica.

É a Gávea, agora, um dos bairros mais elegantes da cidade, mas apesar de densamente povoado e da predominância atual das classes média e rica, os serviços do bairro não estão à altura de sua condição atual. O comércio é modestíssimo e há um único cinema, com mais de vinte e cinco anos de idade e de baixíssima categoria, duas pobres e pequenas igrejas que correspondiam às necessidades do bairro operário que foi a Gávea no fim do século passado e, somente há pouco um bom colégio particular aí se instalou. Vê-se bem que a evolução dos serviços não acompanhou a do bairro, e isso se faz mais notar no seu comércio modesto e insuficiente. Este comércio, instalado geralmente em prédios que datam do século XIX e primeiro quartel do atual, limita-se a um pequeno número de lojas pobres, de artigos de subsistência e primeira necessidade e permanece circunscrito às velhas e proletrias zonas comerciais do bairro, isto é, a Ponte de Tábuas, a velha Três Vendas (Praça Santos Dumont) e o trecho inicial da Marquês de São Vicente.

A permanência desse tipo de comércio se justifica pela persistência da classe operária no bairro, explicada pelas indústrias que aí se instalaram como vários laboratórios farmacêuticos, aproveitando os velhos solares e a abundância de mão-de-obra. O comércio especializado não existe na Gávea que, nesse setor, depende inteiramente dos bairros vizinhos, isto é, Botafogo e Leblon. É mais estreita a dependência em relação ao Leblon, ao qual o bairro está ligado por diferentes meios de transporte e cujo próprio desenvolvimento vertiginoso e crescimento vertical intenso deram origem a um comércio variado e moderno, podendo servir melhor à Gávea que o comércio tradicional de Botafogo.

Em resumo, podemos dizer que a Gávea é um bairro de função predominantemente residencial, de conteúdo social profundamente heterogêneo, com uma certa concentração de cada classe em determinados sítios. Na paisagem urbana do bairro persistem lado a lado, como testemunhos das diferentes fases de sua evolução, belas chácaras, instalações industriais, casas e vilas modestas, bangalôs de classe média, bellssimas residências em gran-

des terrenos e, finalmente, apartamentos, cujo número começa a aumentar, demonstrando uma crescente procura do bairro para residência, fenômeno esse correlacionado com a enorme atração exercida pela Zona Sul da cidade.

## **A Permanência da Paisagem Urbana da Tijuca**

Na Tijuca é a paisagem urbana, típica de uma época, o seu melhor traço de diferenciação dos bairros vizinhos, mais modernos ou menos aristocráticos. A Tijuca é a Rua Conde de Bonfim, com seus ainda numerosos solares do fim do século XIX e início do século XX, e as transversais, onde as construções, menos imponentes, não tiram ao bairro aquele ar residencial aristocrático de uma era que passou. Essa era foi o fim do século XIX, época em que a Tijuca se tornou um bairro residencial, propriamente dito, e não mais uma zona de enormes chácaras, pertencentes à elite da época imperial como os Taunay, o Duque de Caxias, o Visconde de Figueiredo, o Visconde do Rio Branco, Mauá, o Barão do Andaraí e outros.

Seria o caminho para atingir o Alto da Boa Vista, onde se localizavam algumas dessas propriedades, que daria origem à Rua Conde de Bonfim. Esse caminho, melhorado para dar acesso a diligências até o Alto, por projeto de Félix Taunay, já em 1870 era servido, até a Usina, pelos bondes da Cia. de São Cristóvão. É com a chegada dos bondes que se inicia a ocupação propriamente urbana da Tijuca, com a subdivisão de várias chácaras em lotes grandes, geralmente com frentes pequenas de 10 a 15 metros, e enormes fundos, de 80 a 100 metros, mais ou menos. A forma desses lotes, estreitos e compridos, tinha sua explicação na situação da rua (ao longo de um vale estreito, em sua maior parte) e no interesse dos que faziam o loteamento em ter grande número de lotes com frente para a Rua Conde de Bonfim.

A tradição de zona altamente aristocrática fez com que a Tijuca fosse procurada para residência de uma classe rica ou abastada, que aí se instalou no fim do século XIX e início do século XX. A paisagem urbana típica dessa época a Tijuca ainda não perdeu: ela permanece, dando ao bairro o seu ar peculiar, até os dias de hoje. É ainda esse passado de aristocracia e elegância, essa tradição de bairro chique, que constitui um dos grandes atrativos do bairro para os habitantes da Zona Norte.

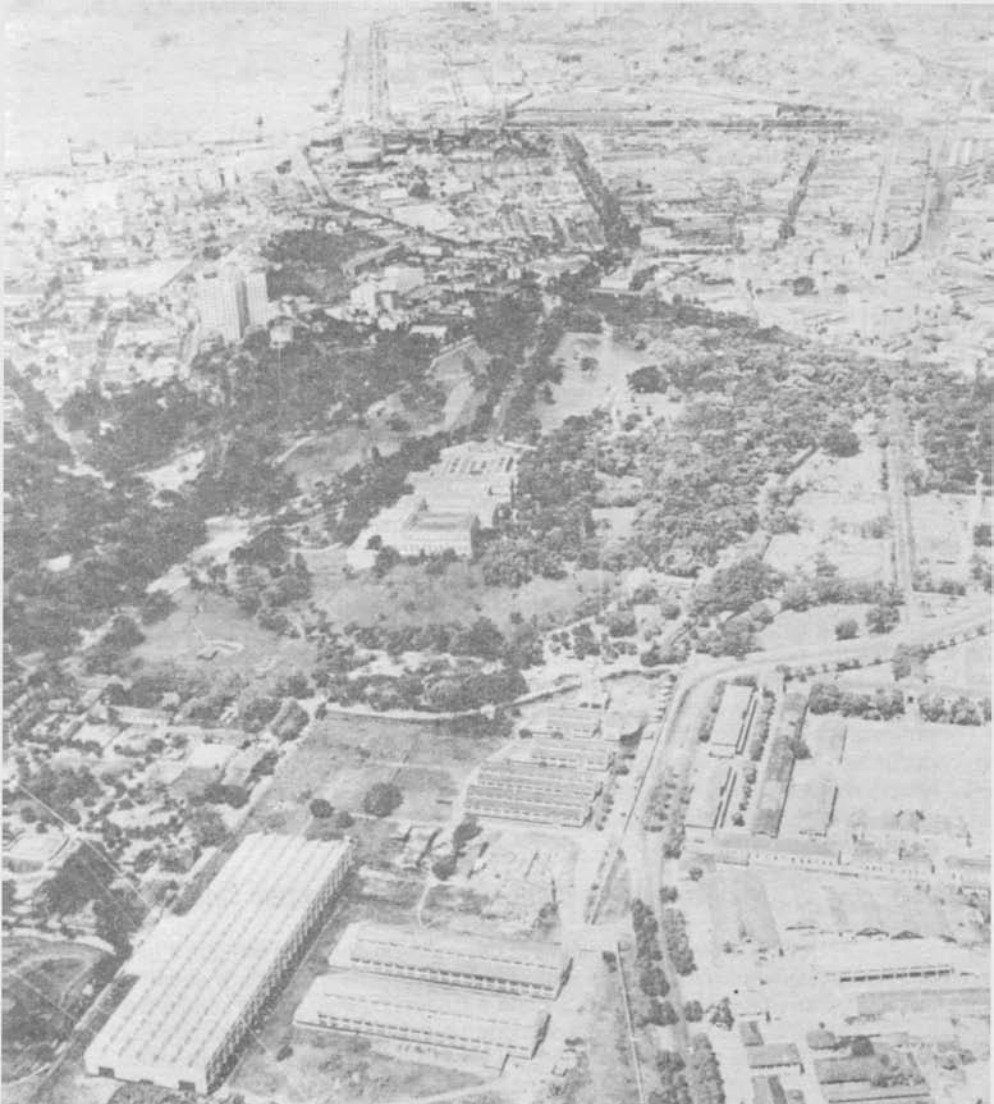
Não há dúvida, porém, que muitos são os aspectos novos que a Tijuca atual apresenta. O primeiro deles foi a ocupação, somente a partir de 1922, da parte inundável do vale do rio Maracanã (entre a Rua Uruguai e a Rua Pinto de Figueiredo), o que foi tornado possível com as obras realizadas pelo prefeito Carlos Sampaio. Essa zona foi loteada em terrenos pequenos, onde se instalaram bangalôs, de classe média; isto é, um tipo de ocupação completamente diferente da zona mais antiga. Outro aspecto novo foi a abertura de ruas novas ou o prolongamento de antigas nas encostas menos íngremes da serra da Carioca ou do maciço da Tijuca, onde também se instalou, predominantemente, a classe média. O terceiro aspecto, bastante recente, foi a construção de um importante centro de diversões e de comércio, na Pra-

ça Saenz Peña, ponto de convergência dos habitantes dos bairros vizinhos, como Aldeia Campista, Fábrica das Chitas, Rio Comprido e Tijuca, que faziam da Praça o seu ponto de reunião, depois de diversão, com a instalação dos primeiros cinemas, e, a seguir, de comércio. Um comércio variado e cada vez mais numeroso se tem aí desenvolvido, atraindo os moradores de todos os bairros enquadrados pela serra da Carioca, maciço da Tijuca e serra do Engenho Novo. Tornou-se, assim, a Praça Saenz Peña um verdadeiro subcentro comercial, onde cada dia filiais de grandes lojas da cidade são instaladas, assim como novas casas de diversões. Tendo-se tornado um grande centro de atração, vem sendo cada vez maior o número daqueles que querem residir próximo à Praça, dando lugar à construção de um número crescente de arranha-céus, em suas imediações, o que constitui mais um aspecto novo da Tijuca. Finalmente, o enorme desenvolvimento das favelas, situadas nas encostas das montanhas que enquadram o vale, é outro aspecto da Tijuca atual: quatro favelas imensas, localizadas nos morros da Formiga, da Casa Branca, do Salgueiro e do Borel constituem um fenômeno mais ligado à instalação de uma classe pobre nos numerosos morros da cidade, por razões diversas, do que um aspecto peculiar ao bairro da Tijuca. Apesar de todos esses aspectos novos do bairro da Tijuca, ele ainda é aquele que melhor pode dar uma idéia do que era uma zona residencial de classe abastada ao se iniciar o século XX. Outros bairros, com essa mesma função, e contemporâneos da Tijuca, como Laranjeiras, Flamengo e Botafogo, já tiveram sua paisagem urbana muito mais transformada, devido à atração exercida pelas praias e pela maior proximidade do centro da cidade, o que fez com que seus velhos casarões cedessem lugar aos arranha-céus em grande número. São, pois, a permanência da paisagem urbana da Tijuca, assim como a sua tradição de elegância Zona Norte, herdada de um passado aristocrático, que constituem a sua principal característica.

### **Uma Nova Etapa da Evolução de São Cristóvão**

Finalmente, São Cristóvão é um exemplo de bairro em que a função é o principal elemento de diferenciação dos bairros vizinhos, a saber: a Gamboa, Rio Comprido, Aldeia Campista e Engenho Novo. Essa função é a função industrial, que se reflete sobre todas as outras características do bairro. Foi a instalação de indústrias nesse bairro que determinou suas grandes transformações, fazendo com que uma área residencial aristocrática, onde morava a família imperial, se visse transformada num bairro industrial e proletário, em pouco mais de meio século.

A indústria começou a se instalar em São Cristóvão antes da queda da monarquia, com o estabelecimento, a partir de 1863, das seguintes indústrias: fábrica de vidros, fábrica de artefatos de barro, fábrica de velas nacionais e fábrica de tecidos. Entretanto, o maior surto industrial do bairro data do início do século atual, com o aparecimento de uma lei que incluía São Cristóvão na área designada para instalação de indústrias, na cidade do Rio de Janeiro. A instalação espontânea de indústrias em São Cristóvão, no fim do século passado, assim como sua inclusão, depois, como zona industrial, po-



São Cristóvão se caracteriza por seu parque industrial que, se instalando no local, no fim do século XIX, fez com que o bairro perdesse seu caráter aristocrático.

dem ser atribuídas a fatores diversos, como a proximidade do centro da cidade, consumidor e distribuidor, a que o bairro estava ligado por condução regular (bonde e trem); o fácil acesso para embarque e desembarque de mercadoria e matéria-prima, nos numerosos trapiches existentes em São Cristóvão

e através da estrada de ferro; a proximidade e facilidade de ligação com os subúrbios, fornecedores de mão-de-obra; a proximidade do porto do Rio de Janeiro, construído nos primeiros anos do século XX; a existência de velhos casarões ou de amplos terrenos, resultantes de vários aterros já realizados, nas áreas pantanosas que cercavam o bairro.

Nos últimos anos do século passado e início do atual, o bairro, abandonado pela Monarquia e procurado pela indústria, começou a deixar de ser residência de uma elite que se transferia para outras zonas, como a Tijuca, Laranjeiras, Flamengo e Botafogo, e passou por muitas transformações. Enquanto foi residência de uma elite, a parte ocupada do bairro era constituída pela Rua da Alegria, Rua Bela, Rua São Luís Gonzaga e Rua São Cristóvão, isto é, ruas que ocupavam o sopé das várias colinas já existentes já colmatado pelos próprios sedimentos desses marrotes, onde a rocha está profundamente decomposta. Diz Lamego em *O Homem e a Guanabara*, referindo-se ao Rio: "por toda parte se generalizava a lagoa, o brejo e o alagadiço, com exceção de estreitas faixas em abas de morros, consolidadas por descargas de enxurradas".<sup>6</sup> As ruas mais antigas de São Cristóvão localizaram-se justamente nessa exceção, daí se prestarem à instalação humana, sem necessidade de trabalhos de aterros. Com a localização de indústrias no bairro, a partir do último quartel do século passado e, principalmente, nos primeiros anos de século XX, numerosa população proletária se instalou em São Cristóvão, quer nas partes não construídas das ruas antigas, ou, com maior intensidade, nas colinas, em pequeninas casas de porta e janela, com clarabóia, coladas umas às outras.

Finalmente, as zonas de ocupação mais moderna do bairro são aquelas conquistadas aos pântanos do rio Cunha ou ainda os aterros para construção da Avenida Brasil, onde ruas alinhadas e casas mais novas atestam uma ocupação mais recente, mas do mesmo tipo proletário. Recentes são ainda as favelas, localizadas nos morros do Tuiuti e do Telégrafo, em sua parte mais íngreme e por isso deixada desocupada pelas casas operárias do primeiro quartel do século. Foram essas as etapas da ocupação dos vários sítios de São Cristóvão e, atualmente, eles apresentam uma diferenciação funcional bastante grande: as colinas e aterros recentes (com exceção da própria Avenida Brasil) são zonas quase exclusivamente residenciais; as ruas planas ou de declive muito suave, por onde circulam os transportes, justamente as mais antigas, são ocupadas, predominantemente, por instalações industriais ou por um comércio muito numeroso.

As indústrias de São Cristóvão, em número de 220, estão instaladas em prédios novos e apropriados, construídos nos terrenos dos velhos casarões demolidos, ou ainda em casas velhas e espaçosas, aproveitadas predominantemente pela pequena indústria, que é muito numerosa no bairro (fabricação de móveis e esquadrias, confecções de roupas, gráficas, laboratórios farmacêuticos etc.). Com o desenvolvimento industrial do bairro e, princi-

<sup>6</sup> LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O Homem e a Guanabara*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, 1948. p. 117.

palmente, com a abertura de duas grandes vias da cidade — a Avenida Presidente Vargas e a Avenida Brasil — o acesso a São Cristóvão tornou-se rápido e fácil e os terrenos do bairro passaram por uma tal valorização, que uma nova transformação está se esboçando no setor funcional do bairro: as grandes indústrias não mais procuram São Cristóvão para sua instalação, pois foram atraídas para a Avenida Brasil, e, depois, com a rápida valorização desta, para as novas rodovias, como a Avenida das Bandeiras. Além disso, algumas das próprias indústrias existentes em São Cristóvão, como a *Sidney Ross Company*, que precisavam ampliar suas instalações, resolveram, devido ao alto preço dos terrenos, construí-las em terrenos amplos e baratos ao longo dessas novas rodovias. No entanto, a pequena indústria cada dia se torna mais numerosa em São Cristóvão, encontrando aí um local ideal para sua localização: a proximidade do centro, a multiplicidade de meios de transporte, a abundância de mão-de-obra aliam-se ao fato do bairro possuir prédios velhos e espaços, onde essas indústrias, que não necessitam de instalações especiais, podem se localizar por preços ainda bastante convenientes, apesar de cada dia mais elevados.

A função industrial, principal característica do bairro de São Cristóvão, se reflete em todos os outros aspectos — a maioria dos seus habitantes pertence à classe pobre ou remediada, residindo nas antigas e pequenas casas já referidas, sendo o número de casas ou de edifícios novos ou em construção muito pequeno, se o compararmos com a maioria dos outros bairros do Rio. Isso nos leva à conclusão que não há atração por São Cristóvão como zona residencial, o que é comprovado pelos números. Das 35 circunscrições fiscais do Distrito Federal, excetuando as do centro da cidade, foi a de São Cristóvão que teve o menor aumento de população (5.620 habitantes) entre 1940 e 1950.

Por sua vez, o comércio do bairro reflete seu conteúdo social e, também, sua função industrial: é um comércio modesto e muito numeroso, alinhado quase sem descontinuidade, ao longo de ruas de passagem dos transportes coletivos, como a Rua Bela, a Rua Figueira de Melo e parte da São Luís Gonzaga. Comércio modesto, de subsistência e primeira necessidade, refletindo a condição modesta dos moradores e a proximidade e concorrência do centro da cidade para artigos mais especializados ou de maior luxo. Comércio muito numeroso, porque serve não só aos moradores de São Cristóvão, mas também ao grande número de operários que vêm trabalhar nas indústrias do bairro. Instalaram-se, também em São Cristóvão, devido à sua proximidade do centro, certos tipos de comércio, altamente especializados, como o de peças de automóveis, o de móveis e esquadrias, que atraem compradores de todos os pontos da cidade.

De tudo que acima foi dito, chegamos à conclusão de que o velho bairro de São Cristóvão está passando por mais uma transformação, que se evidencia do seguinte modo: estagnação no setor residencial; inexistência de novas instalações industriais importantes e mesmo transferência de algumas; grande procura dos velhos e amplos prédios para instalações industriais pequenas e artesanatos; finalmente, escritórios, oficinas e depósitos de firmas importantes como a *General Electric*, a *Zenith*, a *Atlantic Refining*, a *Mesbla* e



várias outras, que começam a se instalar em São Cristóvão, atraídos pelos preços mais baixos dos prédios e terrenos, se comparados com os do centro da cidade, assim como pela proximidade deste e facilidade e rapidez das comunicações com o mesmo.

Esses novos aspectos do bairro demonstram-nos que, se até há pouco, São Cristóvão já era uma zona típica de degradação da cidade, mas de função predominantemente industrial, uma nova fase se abre para o bairro: a da sua inclusão na faixa de transição que cerca a *city*, faixa esta a que pertencem o Mangue, a Lapa, a Gamboa, caracterizada pela degradação dos prédios e pela grande valorização dos terrenos, mas, essencialmente, pela utilização dos mesmos para instalação de pequenas indústrias, artesanato, escritórios, oficinas e depósitos. Para que essa transformação se iniciasse, muito contribuiu a abertura das duas grandes avenidas – a Presidente Vargas e a Brasil – que possibilitaram acesso fácil e rápido ao bairro, dele fazendo um posto avançado da expansão do centro da cidade. São Cristóvão está, pois, entrando numa nova fase de sua evolução: a de sua inclusão na “franja pioneira no núcleo comercial das grandes cidades, onde a especulação mantém os velhos prédios degradados que por sua vez são utilizadas para fins muito ligados a esse centro comercial (artesanato, oficinas, depósitos e escritórios)”.<sup>7</sup>

No estudo feito procuramos ressaltar o elemento principal de caracterização de cada bairro, mas a ele associamos outros elementos que contribuem para dar ao bairro a sua originalidade, em meio aos que o cercam. Cidades e bairros são, porém, elementos inseparáveis e é pelo estudo desses que se pode conhecer melhor o passado e o presente da cidade e mesmo pressentir o seu futuro. Através da análise de alguns bairros pudemos auscultar problemas e pressentir tendências novas da evolução do Rio de Janeiro.

Em primeiro lugar, vimos que o Rio continua lutando para conquistar novas superfícies edificáveis. Esse prosseguimento da luta secular da cidade pela conquista de novos sítios se evidencia em cada bairro estudado. Tendo vencido a luta contra os pântanos, o carioca se empenha agora, principalmente, em vencer a montanha, nela rasgando novas ruas e a ela procurando se adaptar através de novas técnicas de construção ou de novos estilos, enfim, prosseguindo no seu velho propósito de dominar a natureza e expandir a sua cidade.

Em segundo lugar, novas paisagens urbanas surgem, caracterizadas, principalmente, pela presença de arranha-céus. Nesse intenso crescimento vertical da cidade está expresso todo o drama de seu sítio, impróprio para o desenvolvimento de uma grande metrópole, assim como o problema angustiante das longas distâncias e das barreiras e passagens estreitas que devem ser contornadas ou ultrapassadas. Há, pois, um grande interesse das populações em residirem próximo ao centro da cidade e é isso, principalmente, que explica a febre de construções de grandes edifícios em bairros como Santa Teresa, Laranjeiras, Flamengo e Botafogo.

<sup>7</sup> TRICART, Jean. Op. cit., p. 154.

A rápida evolução de bairros como a Gávea e São Cristóvão atenta bem o dinamismo dessa grande metrópole que, desenvolvendo novas funções ou ampliando as antigas, vai aos poucos modificando toda a sua estrutura. Porém não são somente as funções que se modificam, mas também o conteúdo social dos bairros, verificando-se uma invasão pela classe média dos mais belos e aristocráticos locais da cidade através dos arranha-céus, assim como a localização de favelas nesses mesmos bairros. A tendência é, pois, para a heterogeneidade social na maioria dos bairros da cidade, apesar de estar havendo uma verdadeira fuga das classes ricas para locais distantes ou de difícil acesso, isto é, mais exclusivos, onde a posse de um automóvel é condição indispensável para residência. E assim, vai a cidade do Rio de Janeiro ampliando cada vez mais sua área.

Cidade e bairro são, pois, uma coisa só: não se pode compreender uma cidade sem analisar os seus bairros, mas ao estudarmos um bairro temos sempre que ter em mente a cidade a que ele pertence. Chegamos desse modo a uma noção básica em Geografia, muito bem enunciado por Pierre George em sua obra *La Ville*<sup>8</sup>, segundo a qual "todo estudo geográfico deve, sucessivamente, partir do fato geral para o particular e, depois, se abrir, novamente sobre o fato geográfico".

---

<sup>8</sup> GEORGE, Pierre. *La Ville, Le Fait Urbain à Travers le Monde*, 1952.

## Bairros, Bairros Suburbanos e Subcentros(\*)

Maria Therezinha de Segadas Soares

Os bairros e bairros suburbanos ocupam 38,5% da área do estado da Guanabara, abrigando 66,5% de sua população. Um enorme contingente populacional habita essas duas unidades urbanas que se caracterizam, justamente, pelo total preenchimento de espaço e pelas elevadas densidades populacionais.

Dentro de cada uma dessas unidades, certas características da paisagem, do conteúdo social e da função permitem-nos estabelecer certas diferenciações dentro da área de cada unidade, isto é, dos bairros e bairros suburbanos. São essas diferenciações na ocupação do solo urbano, dentro de cada unidade, que serão objeto de estudo.

Na zona dos *bairros da cidade* é a diferença na *intensidade de ocupação do solo*, sem dúvida, o principal elemento de diferenciação fisionômica entre os bairros da Zona Norte e os bairros da Zona Sul.

Os bairros da Zona Norte já realizaram a completa ocupação horizontal do espaço, porém, apresentam uma fisionomia em que o edifício de apartamentos é exceção, havendo uma predominância absoluta das construções térreas ou de dois andares.

O crescente interesse da população da cidade pela Zona Sul não tem incentivado a substituição das construções baixas por grandes edifícios. A pequena importância do crescimento vertical, nessa área, é atestada pelos baixos índices de incremento populacional dos bairros da Zona Norte, que se mantêm em torno de 20%, e pelo decréscimo do incremento nas duas últimas décadas. Esses dados testemunham não só o seu total preenchimento horizontal, mas a falta de renovação pelo crescimento vertical. Isso não acontece na Zona Sul, onde até residências com vinte anos de construção já estão sendo demolidas para construção de arranha-céus. Na Zona Norte, só onde a tradição de bairro chique — a Tijuca — e a constituição de importante subcentro na Praça Saenz Peña constituíram atrativos para os compradores, é que se tem intensificado a substituição de prédios antigos por edifícios modernos; isto é comprovado pelo maior índice de incremento populacional da Tijuca (33%).

Na Zona Sul, a extrema valorização da orla da baía da Guanabara e da faixa das praias oceânicas levou à crescente substituição das casas por arranha-céus. Estes formam uma verdadeira muralha, nas vias situadas à beira-mar, e vão rareando à medida que a distância da praia vai aumentando. É

(\*) Transcrito de Associação dos Geógrafos Brasileiros (Secção Regional do Rio de Janeiro). *Curso de Geografia da Guanabara*. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia, 1968. p. 74-89.

de notar que, apesar de estarem Flamengo e Botafogo mais próximos do Centro, e de serem bairros mais antigos, a substituição das velhas casas por arranha-céus, aí, foi mais lenta e ocorreu depois de extraordinário crescimento vertical de Copacabana. Esses bairros, principalmente Botafogo, possuem, ainda, uma grande área ocupada por casas antigas.

Em Copacabana, a intensidade da ocupação do solo atingiu proporção verdadeiramente fantástica, havendo áreas de arranha-céus que, segundo estudo feito em 1958, possuíam 4.600 habitantes por quadra. A circunscrição de Copacabana (Copacabana e Ipanema) possui 4,33km<sup>2</sup> de área edificada e abriga, segundo o Censo de 1960, uma população de 240.347 habitantes. Essa enorme densidade de ocupação criou graves problemas para Copacabana, como insuficiência de rede de esgoto, água, telefone, escolas e congestionamento do trânsito. Até mesmo a localização dos serviços básicos de subsistência e primeira necessidade, para atender à população residente do bairro, constitui um problema, devido ao alto custo do aluguel das lojas, decorrente da enorme importância de Copacabana como subcentro.

Nos bairros de Ipanema e Leblon, cujo início da ocupação data somente de 30 anos, além de já se ter processado toda a ocupação horizontal dos bairros, começou a se realizar, em ritmo muito acelerado, nestes últimos anos, a substituição de casas novas por edifícios de apartamentos em toda a orla praiana e nas vias de circulação principais, paralelas à praia.

A rapidez com que se processou o preenchimento horizontal e o crescimento vertical dos bairros da Zona Sul, principalmente os da orla oceânica, têm na atração pela vida à beira-mar, no clima fresco dessas áreas e em sua beleza natural a sua explicação. Cada vez é maior o número de habitantes da Zona Norte, e mesmo dos bairros suburbanos, que se muda para a Zona Sul, concorrendo para intensificar o crescimento vertical dessa área, apertada entre a montanha e o mar.

A conquista de novas áreas para sua expansão constitui um problema. Uma das soluções é a expansão em direção à montanha, o que não é fácil, exigindo técnicas dispendiosas que não estão ao alcance de qualquer um. Assim, essa progressão em direção à montanha está-se processando com um caráter de zona exclusiva das classes ricas, que dispõem de capital para as construções em terrenos caros e dispõem de meios de acesso próprios a essas áreas.

Outra solução para o crescimento horizontal da Zona Sul seria a expansão além do Leblon, que é grandemente dificultada pela montanha, que aí vem morrer diretamente no mar. Uma estreita e perigosa estrada, recortada na rocha viva, é a única via de acesso à praia da Gávea e, a seguir, à grande planície de Jacarepaguá.

Essa expansão está-se processando lentamente e limitada a duas classes: uma classe rica e outra miserável. A classe rica pode adquirir os terrenos dos loteamentos caríssimos dessa área e, principalmente, dispõe de condução própria, pois o transporte coletivo para essas áreas ainda é muito escasso. A classe miserável se localizou em duas enormes favelas situadas no alto da montanha, em busca de local próximo do grande mercado

de trabalho que é a Zona Sul. Essas duas favelas são a do Anglo e da Rocinha, pioneiras na ocupação dessa área de expansão da cidade.

O segundo elemento da diferenciação entre os bairros da Zona Norte e os da Zona Sul está ligado à *idade e ao estilo das construções*. A Zona Sul, com exceção de Laranjeiras e parte de Botafogo, caracteriza-se por uma fisionomia moderna, decorrente da ocupação recente de certas áreas como Ipanema, Leblon, Avenida Niemeyer e Praia da Gávea, grande parte da Gávea, ou da renovação das construções nos velhos bairros do Flamengo e Botafogo. Bangalôs da década de 30, edifícios de apartamentos e casa de arquitetura moderna caracterizam a fisionomia da Zona Sul. Enquanto isso, a Zona Norte apresenta uma fisionomia antiquada, com grande predominância de casas de antes de 1930, quando foi ocupada a maioria de seus bairros: com exceção do Grajaú, Engenho Novo, Engenho Velho, São Cristóvão, Tijuca, Andaraí, Rio Comprido e Vila Isabel, que são bairros onde a massa das construções é constituída de casarões do fim do século XIX, casas térreas ou com porões, geralmente de frente de rua, palacetes com enfeites rebuscados e vilas.

O terceiro elemento de diferenciação entre os bairros da Zona Norte e os da Zona Sul está ligado ao *conteúdo social* das duas zonas.

A Zona Sul é mais heterogênea em sua composição social, pois abriga todos os escalões sociais, desde o favelado ao milionário. Pode-se mesmo estabelecer um zoneamento social interessante nos bairros da Zona Sul: as ruas à beira-mar, à beira da Lagoa e na montanha são privilégios da classe rica pelo alto preço das construções, no primeiro caso, a que se soma, no segundo caso, a dificuldade de acesso. A classe média ocupa, predominantemente, as transversais e as paralelas à praia, de pouca circulação. A classe média de menos recursos ocupa, geralmente, apartamentos menores, nas ruas de grande circulação e comércio. Em Copacabana, com exceção da praia, que é privilégio dos ricos, a heterogeneidade na ocupação é total. Edifícios de luxo alternam-se com apartamentos de classe média ou com os "célebres edifícios" de quarto e quitinete, fruto de uma especulação desenfreada. Essa especulação colocou a zona mais bela da cidade ao alcance de uma classe pobre, ligada ao mercado de trabalho do subcentro de Copacabana que, muitas vezes, se amontoa nesses pequenos apartamentos. Favelas proliferam em todos os bairros da Zona Sul, localizadas nos morros, constituindo um pano de fundo à muralha de edifícios.

A Zona Norte é bem mais homogênea. Nela predomina a classe média, não havendo áreas ou bairros exclusivos de classe rica, com exceção do Alto da Boa Vista. A classe média, em todas as suas gradações, constitui a massa dos habitantes dessa área. A classe rica e a classe pobre aí estão pouco representadas e as favelas, também, são em menor número.

O quarto elemento de diferenciação está ligado ao *conteúdo funcional* dessas duas zonas.

Na Zona Sul não existem mais as grandes indústrias que se tinham instalado, em fins do século passado, na Gávea. Com exceção de uma, elas foram demolidas para dar lugar a loteamentos de alto preço e transferidas para outras áreas fora da cidade. Os grandes e antigos casarões de Botafogo

ou da Marquês de São Vicente abrigam, porém, indústrias de porte médio, como a de produtos farmacêuticos. Finalmente, um artesanato numerosíssimo, trabalhando para as lojas do subcentro de Copacabana ou para a clientela da Zona Sul, localizou-se nas salas dos edifícios de Copacabana, ou nas pequenas casas e velhos sobrados de Botafogo. É interessante notar como Botafogo está funcionando como uma zona de obsolescência para esse quase "centro" que é Copacabana. Seus velhos prédios abrigam, cada dia, maior número de depósitos (especialmente de peças de automóvel), oficinas de todo o tipo, grandes carpintarias, enfim; um conjunto de atividades ligadas ao mercado de Copacabana e à clientela mais abastada da Zona Sul.

A Zona Norte apresenta, ainda, número apreciável de grandes estabelecimentos industriais, ligados à primeira fase de industrialização do Rio. Tijuca, Andaraí, Vila Isabel e São Cristóvão são os principais bairros onde se localizam, ainda, grandes indústrias, embora cercadas pela massa de construções residenciais e sem possibilidade de ampliação. Os velhos casarões da Zona Norte também abrigam grande número de pequenas indústrias, devido ao espaço amplo e preços acessíveis que oferecem. O artesanato nos bairros da Zona Norte, com exceção de São Cristóvão, onde ele é numerosíssimo, mas ligado ao Centro da cidade, é pouco numeroso.

O último elemento de diferenciação entre a Zona Norte e a Zona Sul é relativo ao *desenvolvimento dos serviços*.

Na Zona Norte, observamos um desenvolvimento moderado do comércio e serviços. A população de 431.243 habitantes espalhada sobre uma vasta área, a falta de crescimento vertical, a proximidade e a facilidade de ligação com o Centro, por múltiplas vias de acesso; não geraram, na Zona Norte, subcentros da proporção dos da Zona Sul ou dos bairros suburbanos. Aí só se constitui um subcentro de proporção ainda modesta, se comparando com os demais, que é a Praça Saenz Peña, ponto de passagem obrigatório dos transportes de vários bairros em direção ao Centro, o ponto tradicional da reunião dos habitantes da planície tijuca.

Além disso, o subcentro de tipo alongado, característico de certos bairros da Zona Sul, aí, apresenta, também, proporções modestas, limitando-se a um comércio numeroso, mas de subsistência ou primeira necessidade, localizado em Barão de Mesquita, Haddock Lobo e Avenida 28 de Setembro. É a Zona Norte, ainda, uma das principais clientes do comércio do Centro da cidade.

Já a Zona Sul, ocupando uma pequena área, com um contingente populacional maior (564.270 hab.), com enorme crescimento vertical, com grande incremento populacional e com maiores problemas de acesso ao Centro, desenvolveu, não só o colossal subcentro de Copacabana, mas, também, vários outros como o Largo do Machado e os subcentros alongados de Ipanema e Leblon que, cada dia, especializam e elevam mais o padrão dos seus serviços.

Finalmente, a diferenciação entre as duas zonas surge nítida dos próprios dados do recenseamento que caracterizam a Zona Norte como de baixo incremento populacional, em torno de 20%, e de decréscimo de incremento, atestando a falta de dinamismo, a estagnação dessa zona, que não

pode concorrer com a beleza e as atrações que a Zona Sul oferece e que justificam que nesta se encontre um dos maiores incrementos populacionais da cidade, como o de Copacabana, que atingiu 80% na década 50/60.

Caracterizados os bairros da Zona Norte e da Zona Sul, através dos seus elementos de diferenciação, vamos analisar os *bairros suburbanos*. Esses bairros são por nós considerados áreas com características predominantemente urbanas, mas com passado próximo suburbano, com importância ainda ponderável do transporte ferroviário e ocupação predominante por uma população de menores recursos. Esses bairros suburbanos abrangem aquelas áreas cuja ocupação, com características nitidamente suburbanas, data dos primeiros trinta anos deste século. Essa área da cidade assim era caracterizada num artigo intitulado "Recenseamento de 1900", escrito em 1901:

A continuidade da cidade propriamente dita é tal, que em grande parte se torna impossível estabelecer limites entre as paróquias chamadas urbanas e as suburbanas. Todo o percurso da E.F.C.B., até além da estação de Cascadura, é marginado de habitações, formando sem quebra de continuidade inúmeras ruas, que a frequência e a rapidez do transporte incorporam naturalmente à cidade. O mesmo se dá com relação à vasta planície servida pelas linhas suburbanas do Norte, da Melhoramentos do Brasil e da Rio Douro. Esses subúrbios não têm existência própria e suas relações são íntimas e frequentes com o Centro da cidade.

Esse trecho nos faz sentir o passado suburbano próximo dessa área que, hoje, já está totalmente preenchida e apresenta grande número de características urbanas.

Apesar dos aspectos comuns, a heterogeneidade é grande nessa vasta área, o que justifica uma subdivisão em bairros suburbanos da Central, bairros suburbanos da Leopoldina, Linha Auxiliar e Rio Douro e área vizinha da Avenida Brasil.

Os bairros suburbanos da Central são os de ocupação mais antiga, já se encontrando numa fase de certa renovação das velhas construções. Dotados da maioria dos melhoramentos, abrigam uma população de melhores recursos, dentro da classe média e, funcionalmente, caracterizam-se pela predominância absoluta da função residencial e pelo grande desenvolvimento da função comercial. Nessa área, surgiram dois grandes subcentros da cidade — Méier e Madureira — servindo ao imenso contingente populacional dos bairros suburbanos, que abrigam 912.074 habitantes, e aos habitantes dos subúrbios guanabarinós.

Nesse setor dos bairros suburbanos da Central, deve ser incluída a parte urbanizada de Jacarepaguá, cuja ocupação se processou, tendo como ponto de partida a ligação, por bonde, com Cascadura. Ainda hoje, Jacarepaguá mantém intensas relações com Cascadura e Madureira, e suas conexões predominantes com o Centro da cidade são realizadas por trem ou ônibus que percorrem o itinerário dos bairros suburbanos da Central.

Os bairros suburbanos da Leopoldina, Linha Auxiliar e Rio Douro, deficientes durante longo tempo, em qualidade e quantidade de transporte fer-

roviário, são de ocupação mais recente, o que explica maior escassez de melhoramentos urbanos nessa área. A deficiência do transporte ferroviário, a vizinhança de baixada e do litoral lodoso foram, durante certo tempo, fatores de repulsão do povoamento dessas áreas. A medida que essas baixadas iam sendo drenadas e o litoral aterrado, seu preenchimento se foi processando rapidamente, incrementado pela maioria dos transportes ferroviários e pela abundância de transporte rodoviário, decorrente da abertura da Avenida Brasil.

Nessa área, localiza-se uma população de recursos mais modestos, residindo em pequenas casas, que se dispõem sobre as baixas colinas, típicas dessa zona.

Nesses bairros (Jacarezinho, Del Castilho, Inhaúma, Engenho da Rainha, Vicente de Carvalho, Irajá, Brás de Pina, Penha, Olaria, Ramos e Bonsucesso), à função residencial soma-se importante função industrial, pois grandes estabelecimentos fabris instalaram-se nos terrenos planos ou levemente ondulados. Maria da Graça com a *General Electric*, Bonsucesso com a Cerâmica Klabin, Del Castilho com a Tecelagem Nova América, Benfica com a fábrica *Gillete* e estabelecimentos metalúrgicos, indústrias químicas de Honório Gurgel, fábrica de cimento branco de Irajá e muitas outras indústrias fizeram, dessa zona, a de maior concentração industrial da cidade.

Esses bairros suburbanos mais recentes e menos densamente povoados não deram origem a nenhum subcentro de importância, utilizando-se dos subcentros da Central e do próprio Centro da cidade para atendimento de suas necessidades mais importantes.

A abertura da Av. Brasil, com o aterro de amplo litoral lodoso, deu origem a uma zona que se destaca das anteriores, por seu caráter muito recente e por se utilizar de transporte rodoviário. Essa área, que se alinha ao longo da Av. Brasil ou que se estende entre ela e a E.F. Leopoldina, tem importante função residencial e possui numerosos estabelecimentos industriais grandes, médios e pequenos, depósitos e sedes de grandes firmas atacadistas, oficinas de peças e reparos de automóveis, ligadas ao enorme trânsito de veículos dessa área, que é a porta de entrada da cidade.

É habitada por uma classe média modesta e classe próletária e, quanto ao aspecto das construções, se assemelha muito à zona anterior, com a qual ela se solda e se confunde. O caráter recente da ocupação explica a escassez de melhoramentos urbanos que a mesma apresenta. Essa zona utiliza-se menos dos subcentros da Central, à qual está ligada por transporte rodoviário; é principalmente cliente do Centro da cidade, a que está ligada por transporte rodoviário rápido e freqüente.

Os bairros suburbanos, em conjunto, apresentam-se já totalmente preenchidos, o que é atestado pelos baixos incrementos populacionais (entre 20 e 30%) na década de 50-60, e pelo decréscimo desse incremento em todos eles, com exceção de Madureira, entre as duas últimas décadas.

Bairros e bairros suburbanos deram origem, na metrópole do Rio de Janeiro, a vários subcentros de maior ou menor importância.

O fenômeno subcentro é comum às grandes metrópoles, onde a expansão urbana vai aumentando as distâncias e levando os moradores a



procurarem estabelecimentos mais próximos, em busca, pelo menos, de mercadorias e serviços não especializados.

A metrópole do Rio de Janeiro revela-se, porém, particularmente interessante e digna de estudo nesse setor, pois nela originou-se um subcentro verdadeiramente gigantesco, vários subcentros muito grandes, e a tendência atual é para a multiplicação de pequenos subcentros, de caráter nucleado ou alongado, por toda a cidade.

No estudo dos subcentros, vamos considerar, em primeiro lugar, as causas gerais do seu aparecimento e multiplicação no Rio, e depois, analisar os tipos de localização dos subcentros dentro da cidade.

O Rio, até os fins do século passado, não ocupava uma grande área, sendo uma cidade onde a população se amontoava no centro e áreas circunvizinhas, devido às limitações impostas pela lentidão dos meios de transporte. Assim, para o bonde de burro do século passado ou bonde elétrico, já do primeiro quartel deste século, o Centro era, ainda, um ponto relativamente equidistante para as zonas mais povoadas da cidade. O extraordinário crescimento populacional da cidade que quase dobrou sua população nos últimos vinte anos (em 1940, 1.764.141 hab. e em 1960, 3.307.163 hab.), trouxe um notável aumento em área para o Rio, que viu uma massa humana ocupar e preencher a zona recortada pelos eixos ferroviários da Leopoldina, Rio Douro, Linha Auxiliar, linha tronco da Central e ramal Santa Cruz, ao mesmo tempo em que o crescimento vertical da orla marítima se fazia em ritmo acelerado. Esse crescimento axial do Rio resultou no alongamento extraordinário das distâncias entre as zonas de residência e o Centro da cidade. A isso somou-se o crescente congestionamento do trânsito, em função do enorme aumento do número de veículos circulando e da existência de pontos de estrangulamento do tráfego, decorrentes de fatores topográficos, fazendo com que o transporte se tornasse um verdadeiro pesadelo para o carioca, principalmente nas horas de *rush*. Cada vez mais o carioca foi procurando prover as suas necessidades em locais mais próximos de sua residência, onde havia condições para o surgimento de subcentros de serviços, por serem pontos de interseção dos transportes ou de passagem obrigatória. Assim começaram a desenvolver-se subcentros na cidade, como Méier e Madureira, servindo aos habitantes da zona ao longo das ferrovias. Para os habitantes da planície tijuicana, a Praça Saenz Peña e a Rua Hadock Lobo passaram a atender a parte de suas necessidades, enquanto que Copacabana servia de subcentro aos moradores da Zona Sul e cada vez mais atraía habitantes de toda a cidade, no setor de diversões e no comércio de luxo. Por sua vez, outros subcentros de menor categoria foram surgindo, uns de tipo alongado, como certas ruas comerciais da Zona Norte e da Zona Sul, outros de tipo nucleado como, por exemplo, o Largo do Machado.

Dentro da aglomeração do Rio de Janeiro e, possivelmente, em outras grandes metrópoles, os grandes subcentros apresentam um tipo peculiar de localização. Eles surgiram ou estão surgindo no contato de áreas com densidades demográficas diferentes e dotadas de equipamento diverso. Esses contatos são os da zona urbana como a zona pioneira urbana ou com a

zona suburbana. Também, o contato da zona suburbana com a zona pioneira suburbana gerou grandes subcentros.

O extraordinário alongamento das distâncias, nas grandes metrôpoles e, especialmente, no Rio, faz com que áreas em expansão, precisando do apoio próximo para atendimento de suas necessidades, utilizem-se dos serviços das zonas mais povoadas e mais bem equipadas próximas; isso contribui, de maneira decisiva, para o desenvolvimento e a multiplicação dos serviços dessas áreas já povoadas. Os serviços das zonas de contato têm uma clientela dupla: a da zona povoada, e a da zona em preenchimento ou em expansão. Assim, o preenchimento da zona suburbana faz-se apoiado na zona equipada mais próxima, isto é, no limite da zona urbana. Da mesma maneira, a expansão da cidade sobre a zona rural faz-se apoiada nos serviços da fronteira suburbana.

Os exemplos do desenvolvimento de grandes subcentros em zonas de contato se multiplicam no Rio: Copacabana foi, durante muito tempo, ponto de apoio da expansão de Ipanema e Leblon, ponto de apoio do preenchimento da Gávea e, ainda, é apoio hoje para a expansão da Av. Niemeyer; o Méier foi o grande apoio do preenchimento da planície, a leste, e da expansão suburbana ao norte, na linha tronco da Central; Madureira é o ponto de apoio do preenchimento atual da zona suburbana; Campo Grande, Nova Iguaçu e Caxias, situados na fronteira da zona suburbana, apóiam atualmente a expansão sobre áreas rurais.

Dentro dessa ampla zona de contato, propícia ao aparecimento de subcentros, houve pontos preferenciais para o desenvolvimento do comércio e dos serviços. Esses pontos de cristalização foram, justamente, os pontos de convergência das vias de circulação, em função de elementos do quadro físico ou humano. Os túneis em Copacabana, a garganta do Méier, o corredor de Madureira foram pontos de convergência das vias de circulação, cuja passagem obrigatória de grande massa humana, oriunda de várias direções, deu origem ao desenvolvimento do comércio e serviço. Em Campo Grande, Nova Iguaçu e Caxias, aos elementos do quadro físico somaram-se fatores humanos, concorrendo para a convergência das vias de circulação.

Os pontos de convergência ou de cruzamento de vias de circulação importantes têm gerado, também, dentro da cidade, subcentros de menor categoria, como Praça Saenz Peña e Largo do Machado.

Finalmente, um último elemento não pode ser esquecido, na análise dos subcentros: o crescimento vertical. O crescimento vertical é muito importante no desenvolvimento de subcentros de menor categoria e na permanência dos grandes subcentros. O crescimento vertical nada mais é que a expansão do povoamento para cima e, por isso, ele também é gerador ou impulsionador de subcentros. O crescimento vertical da própria Copacabana e da Zona Sul contribui, de maneira decisiva, para estimular o seu gigantesco crescimento como subcentro. Da mesma maneira, foi o crescimento vertical que estimulou o desenvolvimento dos subcentros mais modestos de Ipanema, Leblon e Largo do Machado. Finalmente, os sintomas de estagnação do subcentro do Méier, se comparado com a vitalidade de Madureira, demonstrou que o primeiro, perdendo sua condição de contato, só possui, atualmente, a

clientela de uma área densamente povoada, mas estagnada, isto é, sem renovação vertical. Os baixos incrementos populacionais na década de 1950-60 e o decréscimo do incremento nas duas últimas décadas atestam a estagnação do povoamento e a falta de crescimento vertical da área servida pelo Méier, não estimulando sua ampliação como subcentro.

Em resumo, o contato de áreas demograficamente diversas, a convergência das vias de circulação e o crescimento vertical são os elementos que contribuem para o surgimento e desenvolvimento dos subcentros na aglomeração do Rio de Janeiro.

Uma hierarquia de subcentros pode ser estabelecida dentro do Rio de Janeiro. Existe um subcentro gigantesco que pode ser denominado de *subcentro metropolitano*, por ser freqüentado, ainda que em caráter ocasional, por todos os habitantes da metrópole. Esse subcentro é Copacabana.

A seguir, existem vários subcentros que podem ser chamados de *regionais*, por servirem a grandes áreas de aglomeração: Méier, Madureira, Caxias, Nova Iguaçu e Campo Grande.

Finalmente, há vários *subcentros menores*, isto é, que servem a áreas mais restritas, como os subcentros do Largo do Machado, Leblon e Ipanema, ou que, apesar de servirem a áreas amplas, ainda não desenvolveram, grandemente, seus serviços, como a Praça Saenz Peña.

Na impossibilidade de analisarmos todos os subcentros, comentaremos um exemplo de cada categoria, isto é, estudaremos os subcentros de Copacabana, Madureira e Leblon.

No Rio de Janeiro, o desenvolvimento gigantesco de um subcentro originou a existência de uma cidade dentro de outra cidade, que é Copacabana.

O surgimento de Copacabana como bairro residencial resultou, sem dúvida, da evolução da vida moderna, com uma grande valorização da vida ao ar livre e das atividades esportivas. O clima muito fresco da orla oceânica, batida pelos ventos do sul, a extraordinária beleza das praias e dos panoramas e, sem dúvida, desinteresse das indústrias por essa faixa estreita de restingas e praias, conservando-a exclusivamente residencial, foram fatores que contribuíram para a aparecimento e desenvolvimento rápido de bairros residenciais em Copacabana, Ipanema e Leblon. Progressivamente, os imensos areais iam sendo loteados e ocupados, em ritmo rápido, e logo dotados de todos os melhoramentos urbanos. No entanto, foi a explosão demográfica da cidade, após a última guerra, que forneceu o contingente humano para o início do crescimento vertical de Copacabana. Esse crescimento, a partir de 1950, assumiu um ritmo verdadeiramente fantástico, com a substituição, quase que completa, das construções que datavam no máximo de trinta anos, por edifícios de apartamentos e pelo extraordinário desenvolvimento de outras funções nesse bairro até então exclusivamente residencial.

O intenso crescimento vertical da orla oceânica foi fruto do estrangulamento, do vazio constituído pela zona Av. Niemeyer - Joá, pois só depois dessa área de ocupação e acesso difíceis é que começa a existir, novamente, uma extensa orla litorânea para a expansão da cidade. Na impossibilidade de crescer horizontalmente, o crescimento vertical foi a solução para

atender à crescente procura da orla oceânica para moradia. Copacabana, mais antiga, iniciou então, a substituição das casas por edifícios e preencheu seus vazios, como o Bairro Peixoto. Desde cedo ponto turístico da cidade, logo se tornou o centro de diversões dos moradores dos bairros da Zona Sul, que freqüentavam seus cinemas, faziam o *footing* na praia e freqüentavam os elegantes bares à beira-mar. A primeira função de Copacabana, como subcentro, foi, pois, a de local de diversões, o que deu aos habitantes da Zona Sul o hábito de freqüentar esse bairro, importantíssimo para o seu posterior desenvolvimento como subcentro. Logo, à medida que os demais bairros da Zona Sul, como Ipanema, Leblon, Lagoa e Gávea terminavam o seu preenchimento horizontal e iniciavam o vertical, Copacabana começou a desenvolver-se como centro escolar e a multiplicar e especializar o seu comércio, que tinha, na crescente população do bairro e dos bairros vizinhos, a clientela certa. As grandes casas comerciais do Centro compreenderam ser um bom negócio ter uma filial nesse grande centro populacional e, ao instalá-las, faziam-no dentro de padrões mais modernos e de bom gosto que caracterizam as inúmeras lojas que começaram a surgir numa progressão verdadeiramente geométrica. Ao mesmo tempo, profissionais de todas as classes, desde o médico ao sapateiro, aí se instalavam por ter uma clientela numerosa à porta. Finalmente, o acesso a Copacabana de todas as classes, através dos apartamentos pequenos e de quarto e sala que, por razões especulativas, passaram a predominar nas construções novas, fez com que a classe modesta, que trabalha no comércio e serviços de bairro, aí pudesse residir. Por sua vez, a classe média e pobre que, aos domingos, ia passar o dia em Copacabana, não se conformava mais em residir no ambiente pouco atraente e abafado dos subúrbios cariocas. A multiplicação das linhas de coletivos, ligando vários bairros da Zona Norte e subúrbios a Copacabana, comprova essa atração que ela exerce sobre a população das outras áreas da cidade.

Disso tudo resultou o fenômeno Copacabana, que possuía uma população de 74.133 hab. em 1940, de 129.249 hab. em 1950, e que em 1960 possuía 240.347 habitantes, tendo tido de 1950 para 1960 um incremento de 85,96%, o que é espantoso numa área que, já em 1950, se achava, em grande parte, ocupada verticalmente, e que ocupa somente uma superfície de 4,3 km<sup>2</sup>. Além da população que aí reside, para Copacabana afluem todos os turistas nacionais e estrangeiros, devido à sua rede de hotéis de luxo. Também empregados e trabalhadores no comércio, nas construções e nas inúmeras oficinas de Copacabana, vêm aumentar o número dos que animam, durante o dia, o intenso movimento de Copacabana.

Essa área, que acumula a função residencial com grande número de outras funções típicas dos "centros" de cidade, é hoje o principal centro de diversões para toda a cidade, inclusive para os subúrbios. O seu comércio de luxo variado, numeroso e bem apresentado, tem, como clientela certa, a população de todos os bairros da Zona Sul e atrai, também, a população de gosto mais refinado da Zona Norte. Finalmente, para todos os outros tipos de comércio, com exceção do de subsistência e de primeira necessidade, Copacabana tem nos 201.505 habitantes do Leblon, Gávea, Lagoa e Botafogo uma clientela certa e assídua que, somada aos 240.347 moradores do bairro, dão

às ruas um extraordinário e permanente movimento de pessoas e de veículos, característicos dos "centros" das grandes metrópoles. Por isso, a simples denominação de subcentro não se aplica a Copacabana, que pode ser considerado, muito mais, um desdobramento do "centro" na direção de maior crescimento populacional da metrópole. Geralmente nas cidades em fase de grande crescimento, a área central se desloca na direção geral seguida pela população (Gist e Halbert, 1956, p. 10). No Rio, não houve um deslocamento do "centro", que não tem ampliado sua área e, sim, um desdobraimento de muitas funções desse Centro em benefício de Copacabana.

Madureira é o subcentro regional que será tomado como exemplo. Uma minuciosa pesquisa sobre o papel de Madureira como subcentro foi elaborada pelas geógrafas Maria Francisca Cardoso e Maria Emília Botelho, que será aqui resumida.

Madureira, estação ferroviária suburbana, inaugurada no fim do século XIX e simples subúrbio residencial até uns 20 anos atrás, deve seu extraordinário desenvolvimento atual às duas razões acima analisadas. Está no limite de uma zona que já é densamente povoada, com outra zona em franca expansão e ainda não dotada de serviços em número e variedade suficientes para atender ao seu intenso crescimento populacional. A isso se soma a localização de Madureira numa zona de estrangulamento do relevo, na estreita passagem existente entre o morro de Inácio Dias e o morro do Juramento, onde duas vias férreas se aproximam (a Linha Tronco e a Linha Auxiliar), dando lugar à existência de duas estações: Madureira e Magno. Para aí converge grande número de vias de ligação com os bairros suburbanos e subúrbios da Linha Auxiliar, da Rio Douro e Leopoldina, e com os subúrbios de Jacarepaguá e do ramal Santa Cruz. Além de ser ponto de passagem obrigatória de vasto fluxo de passageiros, Madureira está ligada por bonde, ônibus e lotação com várias áreas cuja população vai tomar o trem na estação de Madureira. Assim, além dos trens que por aí passam, cerca de 19 composições são ali formadas, diariamente, número que se eleva a 34 composições, aos sábados.

Tudo isso demonstra a importância de Madureira como grande subcentro, servindo a vasta área. Um comércio numerosíssimo e muito variado, onde grande número de filiais do Centro (Esplanada, Ducal, Barki, Ponto Frio, Neno, Bemoreira e Drago) se fazem representar, atesta a vitalidade de Madureira como subcentro comercial. Antigas ruas residenciais próximas das estações de Madureira e Magno transformaram-se ou estão se transformando em ruas comerciais. Até mesmo um zoneamento comercial já existe em Madureira, com duas zonas de padrão diverso de comércio: uma, de comércio de boa apresentação, artigos melhores e mais caros, junto à estação de Madureira e ao Viaduto Negrão de Lima, e outra zona, do comércio mais modesto, junto à estação de Magno, na Linha Auxiliar, servindo a população mais modesta desta ferrovia.

Uma delimitação da zona de influência do comércio de Madureira foi feita através da análise das compras a crédito, realizadas durante um mês, em oito grandes firmas de Madureira, filiais do Centro. Esse estudo demonstrou que é patente a projeção de Madureira, ao longo da linha-tronco da Cen-

tral e do ramal Santa Cruz, onde tem como limites de sua influência dominante, Cascadura e Realengo, onde entra respectivamente em concorrência com os subcentros do Méier e Campo Grande. É igualmente intensa, ao longo da Linha Auxiliar e da Rio Douro, a influência de Madureira. A zona da Rio Douro está ligada a Madureira por ruas que foram antigas estradas, como a Estrada Marechal Rangel e a Estrada Vicente de Carvalho. A atuação de Madureira diminui bastante na linha da Leopoldina, onde só a Penha é sua grande clientela, ligada pela Estrada Vicente de Carvalho. Finalmente, Jacarepaguá, zona em plena expansão e pouco dotada de serviços, está, também, na zona de influência de Madureira, a ela ligada pela Rua Cândido Benício.

É interessante constatar no estudo da zona de influência de Madureira que o Méier, que ostentou durante muito tempo o título de "capital dos subúrbios", vem sendo, hoje, prèterido por outros concorrentes: o próprio "centro" da cidade, hoje mais acessível devido ao grande número e à rapidez do transporte, Madureira, dotada de maior vitalidade, e a Praça Saenz Peña.

É, pois, Madureira, atualmente, um importantíssimo subcentro regional, que deve sua vitalidade ao fato primordial de sua posição no contato da zona urbana com a zona suburbana.

O terceiro subcentro por nós analisado é um subcentro menor: o Leblon. A aglomeração do Rio de Janeiro está desenvolvendo grande número de subcentros desse tipo, notando-se, mesmo, uma tendência à autonomia crescente de grande número de bairros no setor de artigos padronizados, com uma crescente especialização do comércio e serviços dos grandes subcentros.

Na origem do subcentro do Leblon, vamos constatar a conjunção das três causas acima assinaladas: é o Leblon o contato de uma zona povoada com zonas em expansão (Gávea e Av. Niemeyer, com residências suntuosas e duas enormes favelas: a do Anglo e a da Rocinha). Essas duas áreas são desprovidas de serviços. Os de subsistência e primeira necessidade estão ausentes da Av. Niemeyer e são escassos na Gávea, o que fez do Leblon a área de comércio mais próxima dessas duas zonas. Foi o Leblon o ponto terminal, até pouco tempo, das linhas de ligação com a Av. Niemeyer e passagem obrigatória da ligação Gávea-Copacabana, o que lhe dava clientela desses dois bairros para o seu comércio. Por sua vez, o extraordinário ritmo do crescimento vertical do Leblon, onde até residências de vinte anos já estão sendo demolidas para dar lugar aos edifícios, vem incrementando o desenvolvimento do comércio, que já se apresenta bastante variado, especializado e com inúmeras casas de luxo. É grande, também, o número de agências de bancos, atestando sua categoria de subcentro.

O subcentro do Leblon é do tipo alongado, isto é, o comércio e serviços alongam-se pelas duas vias de circulação intensa, até há pouco tempo percorridas por bonde. Nota-se, também, uma certa diferenciação no padrão do comércio dessas duas vias: a Rua Dias Ferreira, mais próxima da zona de apartamentos pequenos e do ponto final de ligações com as favelas, apresenta um comércio numeroso, mas de baixo padrão, enquanto que a Av. Ataulfo de Paiva, cruzando a zona de apartamentos e casas de melhor padrão

e sendo percorrida pelas conduções oriundas da Gávea, apresenta um comércio de maior especialização e melhor apresentação.

Até há pouco tempo, o ritmo de crescimento do Leblon vinha sendo intenso, mas houve uma certa moderação desse ritmo, decorrente das ligações diretas da Av. Niemeyer e favelas aí situadas com Copacabana, e das ligações, cada vez mais numerosas, da Gávea com Copacabana.

O estudo dos subcentros, como de toda a geografia urbana, é altamente dinâmico, e qualquer transformação na vida da cidade pode alterar profundamente a evolução desses núcleos de cristalização do comércio e dos serviços da cidade. Assim, do estudo dos bairros, dos bairros suburbanos e dos subcentros, que espontaneamente aí surgiram, podemos constatar a necessidade de os planejamentos urbanísticos não se limitarem a orientar a expansão desordenada das metrópoles sobre áreas novas. Um planejamento minucioso, apoiado em estudos detalhados da realidade, deve ser elaborado para resolver os gravíssimos problemas dessas áreas mais antigas, já densamente povoadas, em que o crescimento vertical desordenado, o congestionamento do tráfego, a falta de áreas de recreação, a falta de escolas, insuficiência da rede de esgotos, água e telefone mostram-nos a presente necessidade de planejar a reestruturação dessas áreas, tomando, como pontos de apoio, os subcentros já existentes.

## Divisões Principais e Limites Externos Do Grande Rio de Janeiro (\*)

Maria Therezinha de Segadas Soares

O estudo das metrópoles vem merecendo, ultimamente, uma atenção maior da parte dos geógrafos, atenção essa que teve como principal motivação a necessidade de melhor conhecer as cidades, sobretudo as grandes cidades, a fim de mostrar a realidade àqueles encarregados de modificá-las ou reconstruí-las, principalmente depois das destruições resultantes da última guerra. No entanto, como em todo assunto que começa a ser mais detidamente considerado, os estudiosos de Geografia Urbana em todo o mundo vêm se defrontando com um sério problema de vocabulário. P. Bonnoure, em seu excelente trabalho "Estudos sobre os elementos do organismo urbano: a *banlieue*"<sup>1</sup>, afirma, com muita razão, que "o problema do vocabulário a ser empregado nos trabalhos de Geografia Urbana, está a pedir uma solução. É preciso que os autores procurem empregar os termos em um sentido preciso e todos eles com a mesma aceção". Para isso é, porém, absolutamente necessário que se intensifiquem os estudos de Geografia Urbana em todo o mundo, para que se tenha uma idéia de como o fato urbano se apresenta em cada país e, principalmente, uma atenção especial seja dedicada ao estudo das metrópoles.

Pela rapidez do seu crescimento, pela complexidade de sua estrutura e pelas dificuldades materiais para o seu estudo, constituem as metrópoles um dos capítulos mais difíceis da Geografia Urbana. Além disso, a escassez de estudos sobre as grandes cidades da América Latina faz com que seja difícil estabelecer comparações, levando mesmo os geógrafos europeus a pensar que tais ou quais fenômenos são particulares à Europa Ocidental, quando, na verdade, há muito mais semelhanças do que eles julgam entre as metrópoles da Europa Ocidental e certas grandes cidades da América Latina. A diferença principal é que a evolução das grandes cidades americanas foi comprimida no tempo por um efeito de aceleração<sup>2</sup> e somos levados a crer que, em meados do século XIX, certas cidades da América Latina, como o Rio de Janeiro, não diferiam muito, quanto à sua paisagem urbana, de

(\*) Transcrito de *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, v. XII (1958-59). São Paulo, 1960, p. 187-205.

<sup>1</sup> BONNOURE, Pierre. "Études sur les Éléments de l'Organisme Urbain I - La Banlieue". *Révue de Géographie Jointe au Bulletin de la Société de Géographie de Lyon et de la Région Lyonnaise*, v. XXV, nº 3, 1950, p. 229-340.

<sup>2</sup> SORRE, Max. "L'Habitat". *Les Fondements de la Géographie Humaine*, tome III, Paris, Librairie Armand Colin, 1952. p. 330.



certas cidades da Europa Ocidental, com suas ruas estreitas, casas amontoadas, reduzida superfície, enfim, com todas as limitações impostas pela lentidão dos meios de transporte.

Comparar os conceitos, descrever e cotejar os fatos de geografia urbana das grandes metrópoles deve ser a tarefa, dizemos, mesmo, o programa dos geógrafos dessa especialidade, para poder se chegar à elaboração de um vocabulário científico de Geografia Urbana "em que o mesmo termo em cada língua designe sempre o mesmo fato, o mesmo fenômeno, a mesma noção científica, onde os termos se correspondam, de modo constante, de uma língua a outra".<sup>3</sup> A esse respeito diz, muito bem Sorre: "*Il faut avant tout savoir de quoi l'on parle*".<sup>4</sup>

O presente trabalho, inspirado nessas considerações, pretende analisar vários conceitos de Geografia Urbana, emitidos em artigos e trabalhos diversos, considerar a sua aplicabilidade no caso do Rio de Janeiro, levando em consideração os aspectos particulares da aglomeração carioca e as tradições de seu linguajar, reconhecer partes nesse todo complexo que é a metrópole carioca, denominá-las e, finalmente, analisar critérios e estabelecer os limites externos dessa aglomeração.

Apesar da diversidade da nomenclatura usada para denominar as partes desse todo complexo que são as metrópoles, os que se dedicam ao estudo das mesmas estão de acordo em reconhecer, nas grandes aglomerações, a existência de uma área central, de uma área de transição ou de degradação, de uma área predominantemente residencial, com alguns enclaves industriais e, finalmente, uma área suburbana; residencial ou industrial, que geralmente se prolonga além dos limites administrativos da cidade em questão. O problema surge ao encararmos três pontos que são os seguintes: a conceituação de urbano e suburbano, a denominação mais apropriada para as diversas partes da aglomeração, sem atentar contra o linguajar ou contra os conceitos tradicionais na metrópole em pauta e, finalmente, o problema dos critérios de determinação dos limites externos da mesma. São estes os temas que vamos aflorar, no que se refere ao Rio de Janeiro.

## A Distinção Entre Urbano e Suburbano

Sendo a Geografia a ciência que se dedica a distinguir paisagens diversas, caracterizá-las e explicá-las, o geógrafo, ao distinguir o urbano do suburbano, deve, antes de tudo, notar a diversidade que existe entre a paisagem urbana e a suburbana e procurar exprimir em que consiste essa diversidade.

Quais os traços mais marcantes da paisagem urbana? Sem dúvida, a densidade e a continuidade das construções são sua principal característica, porém, dentro da realidade da aglomeração carioca, o conceito de urbano está, também, ligado a um certo aspecto de ordem e limpeza, que lhe

<sup>3</sup> BONNOURE, Pierre. Op. cit.

<sup>4</sup> SORRE, Max. Op. cit., p. 295.

são dados pela presença de melhoramentos tais como abastecimento d'água, iluminação pública e domiciliária, rede de esgotos sanitários e pluviais, pavimentação dos logradouros públicos e remoção de lixo público e domiciliário. O critério isolado da continuidade e densidade de construções não é suficiente no caso do Rio de Janeiro, pois ele abrange uma área muito mais ampla que alcança o limite norte do Distrito Federal e o ultrapassa bastante, como se pode ver nas fotografias aéreas. Dentro dessa área podem ser distinguidas duas paisagens bem diversas — a urbana e a suburbana —, a diferença entre as mesmas sendo marcada pela presença ou ausência de melhoramentos. Falta calçamento à maioria das ruas da área suburbana, que apresenta ainda outros sinais de desconforto como sistema de fossas, ausência de fornecimento de gás, de água encanada, e mesmo por vezes, de iluminação, além da não remoção habitual de lixo. Uma prova da importância da presença de melhoramentos na caracterização da paisagem carioca é o fato de podermos distinguir duas modalidades no crescimento do Rio de Janeiro. Uma se realiza através de uma faixa pioneira de expansão da área urbana, em direção à zona rural, onde a presença desses melhoramentos é aceita como indispensável e precede mesmo a ocupação, e a outra se faz por meio de uma faixa de expansão da área suburbana, onde raramente esses melhoramentos são encontrados.

Seria, pois, interessante superpor uma série de mapas das áreas abrangidas por esses melhoramentos para se distinguir, dentro da área de densidade e continuidade de construções da metrópole, a zona urbana da suburbana.

Por ocasião do Censo de 1950, o Serviço Nacional de Recenseamento,<sup>5</sup> para distinção entre o quadro urbano e suburbano dentro do Distrito Federal, adotou esses dois critérios acima comentados, que a meu ver se revelam satisfatórios, pois são bem geográficos, exprimindo os traços marcantes da paisagem da zona urbana do Rio de Janeiro.

Uma vez estabelecidos os critérios de conceituação do que, dentro da aglomeração carioca, pode ser considerado urbano, passemos agora à análise do conceito de "suburbano". É assunto bem mais complexo e exige estudo mais aprofundado dessas formas novas do crescimento das cidades — que na língua inglesa recebem o nome de *suburbs* e na língua francesa o de *banlieues* — para melhor podermos compará-las com a forma pela qual se vem processando o crescimento da cidade do Rio de Janeiro. Surge, de imediato, o problema do conteúdo administrativo que, tradicionalmente, as duas palavras referidas possuem, indicando áreas fora dos limites administrativos da cidade, enquanto que a cidade do Rio de Janeiro, por estar dentro do Distrito Federal, ainda dotada de amplas áreas rurais, cresceu e está crescendo, concomitantemente, em direção a áreas dentro e fora do DF. A forma de crescimento é a mesma, a paisagem é muito semelhante, porém, administrativa-mente, elas diferem, pois umas dependem da Prefeitura do Distrito Federal e

---

<sup>5</sup> Divisão do Distrito Federal em Quadros Urbano, Suburbano e Rural, para Fins Censitários — *Documentos Censitários*, Série C, nº 4.

outras dependem das municipalidades vizinhas ao DF, como Caxias, Nilópolis, São João de Meriti, etc.

O conteúdo administrativo está por demais arraigado às noções de *suburbs* e de *banlieue* para que possamos desprezá-lo completamente, ao considerar e ao denominar as formas semelhantes pelas quais "as influências urbanas se estendem com uma força decrescente sobre os campos",<sup>6</sup> no caso da metrópole carioca. No conceito americano, segundo Chauncy Harris,<sup>7</sup> os "subúrbios são setores altamente diferenciados, apresentando muito maior especialização na função do que a que caracteriza a unidade urbana como um todo". Por essa definição, o subúrbio se caracteriza pela grande especialização, distinguindo-se, como principais categorias, subúrbios residenciais ou dormitórios e subúrbios manufatureiros ou industriais. No entanto — é o próprio Harris quem faz a ressalva — seus estudos incluem somente aquelas áreas que se situam fora das *chief cities*, mas dentro dos *metropolitan districts*, e que ele chama de divisões civis menores, com uma densidade de população de 150 ou mais habitantes por milha quadrada. Assim, Harris não desprezou o critério administrativo, apoiando todo o seu trabalho nele (talvez para facilitá-lo considerando a sua amplitude), mas preferiu definir os subúrbios através de um critério funcional.

A definição de subúrbio contida na *Encyclopaedia of the Social Sciences*<sup>8</sup> — "*a suburb is one of a cluster of communities immediately surrounding the central city*" — também traz implícito esse conteúdo administrativo da palavra. Confirma-o o fato da "dependência de todos os subúrbios em relação à *central city* ser somente parcial e, devido à organização de seu território em unidades políticas menores, sua separação política da cidade tende a continuar, exceto quando a proximidade e o intenso desenvolvimento de caráter urbano contribuirém muito para a anexação".<sup>9</sup> Reconhecendo a importância do critério administrativo na conceituação dos subúrbios, o mesmo autor afirma, com muita razão, que, sociologicamente falando, entretanto, o *status* político não é critério final de definição de um subúrbio, que pode incluir todas as áreas, situadas dentro ou fora da cidade, que possuam características suburbanas básicas. Das características básicas da zona suburbana, a mais importante seria "que menos gente ocupa muito mais terra", conquanto o "*urban core* é uma área limitada ocupada por muita gente". A esse critério de menor densidade de ocupação soma-se, na caracterização dos subúrbios, sua condição de comunidades fragmentárias e dependentes. Seriam comunidades fragmentárias por lhes faltar uma parte de suas funções comunitárias, que são preenchidas pela cidade, assim como lhes faltam *hinterlands* independentes. Finalmente, ao caracterizá-los como comunidades dependentes,

<sup>6</sup> SORRE, Max. Op. cit., p. 319.

<sup>7</sup> HARRIS, Chauncy D. "Suburbs". *The American Journal of Sociology*, v. XLIX, July 1943, nº 1.

<sup>8</sup> ENCYCLOPAEDIA of the Social Saends. "Suburbs". Macmillan, v. 13-14.

<sup>9</sup> Op. cit., p. 433.

lembra o artigo citado que um conjunto de conexões ativas e contínuas com a cidade é necessário para que os subúrbios possam existir.

São, pois, basicamente, duas noções geográficas que caracterizam os subúrbios, a saber, menor densidade de construções, dependência e conexões ativas e contínuas com a cidade. São essas características básicas que, mais do que a condição administrativa, estão indissoluvelmente ligadas à noção de subúrbio. Isso significa que os americanos, além do caráter administrativo que a palavra *suburb* encerra, admitem um conceito mais amplo de subúrbio. Esse conceito independe de qualquer limite administrativo, podendo ser encontrado dentro dos próprios limites da cidade e se baseia numa especialização funcional, numa paisagem com mais espaços livres, numa condição de dependência em relação à cidade (*central city*) e em amplas e contínuas conexões com esta.

Essa noção ampla é a que vem sendo adotada ultimamente por certos geógrafos franceses, ao analisarem o conceito de *banlieue*, apesar de reconhecerem que "a noção formal de origem administrativa não está inteiramente ausente do conceito atual".<sup>10</sup> A palavra *banlieue*, que é considerada sinônimo de *suburb*, na língua inglesa,<sup>11</sup> como esta serve para designar uma forma de crescimento das grandes cidades e seu uso deve ser reservado a um tipo de crescimento urbano particular às grandes cidades da Europa Ocidental, devido a seu conteúdo histórico e à forma de evolução que ela encerra. Se, porém, lhe retirarmos o conteúdo histórico e evolutivo e nos limitarmos às paisagens e aos sentimentos que essa noção encerra, veremos que o traço característico da *banlieue* é, antes de mais nada, a permanência de espaços livres, de ar, de uma maneira qualquer. "Só há *banlieue*, dis P. Bonnoure,<sup>12</sup> em seu artigo 'Estudos sobre os elementos do organismo urbano: a *banlieue*', onde persistem áreas não edificadas, isto é, a presença de vazios entre as casas, quer se trate de verdadeiros campos, hortas, resíduos de mata, jardins em torno das residências imponentes ou de casinholas, margens desnudas ao longo de cursos d'água, morros em abandono e encostas procuradas para despejo". É, pois, toda uma paisagem que está aí descrita.

A noção de *banlieue* inclui, também, o sentimento que têm os seus moradores de pertencerem, qualquer que seja sua condição social, a uma categoria diferente da dos moradores da cidade propriamente dita. Aliás, ao que parece, a expressão *banlieusard* continha um certo sentido pejorativo, que, hoje em dia, já desapareceu completamente. O *banlieusard*, entretanto, tem traços característicos que seriam suficientes para identificar um gênero de vida próprio. O operário-horticultor e mais freqüentemente o empregado-horticultor, assim como a dona-de-casa que cria galinhas são considerados pelos cidadãos *banlieusards*, por excelência. É o *banlieusard*, numa ótima definição de Bonnoure, "um ser humano que trabalha ou tem outra ocupação não

<sup>10</sup> BONNOURE, Pierre. Op. cit.

<sup>11</sup> THESAURUS of English Words and Phrases. "Environs, alentours, suburbs, confines, banlieue, borderland". London, Longmans.

<sup>12</sup> BONNOURE, Pierre. Op. cit.

rural na cidade, mas reside em uma área que não oferece mais caracteres estritamente urbanos. É um ser híbrido e, aos seus próprios olhos, como aos olhos dos cidadãos, ou dos aldeões vizinhos, ele está instalado em uma paisagem que o define, tanto quanto o ritmo alternante de sua vida diária”.

Paisagem e gênero de vida são noções bem geográficas e é ainda Bonnoure que diz que “o temperamento geográfico e concreto do termo *banlieue* acabou por triunfar completamente do sentido jurídico e abstrato. A palavra assume um aspecto topográfico (melhor seria dizer paisagístico) em que a supremacia do concreto se impõe”.<sup>13</sup> Assim, na linguagem popular, tanto se chama de *banlieue* certo bairro da aglomeração parisiense que possui os caracteres da *banlieue*, como se hesita em dar essa denominação a certas comunas, inteiramente construídas e por demais semelhantes aos bairros contíguos, que do ponto de vista administrativo fazem parte da *banlieue* de Paris. A linguagem popular se recusa, pois, a seguir os quadros artificiais administrativos.

Em resumo, as duas palavras mais utilizadas para denominar a forma de crescimento das metrópoles, em direção aos campos (*banlieue* e *suburbs*), contêm, indiscutivelmente, uma noção administrativa, porém foram desviadas, pela própria linguagem popular, desse sentido estrito, para abranger um sentido muito mais amplo e eminentemente paisagístico. Concluindo, podemos dizer que as palavras *suburbs* e *banlieue* são usadas, também, para denominar áreas que não tenham nenhum tipo de autonomia administrativa, em relação à cidade, mas que apresentem um determinado tipo de paisagem, característico dessas áreas periurbanas, ou melhor, situadas fora dos limites da cidade.

Vejamos, agora, o significado da palavra subúrbio na língua portuguesa, quais as noções que esta palavra encerra no conceito popular e como aplicá-la na denominação de partes da metrópole carioca, dando-lhe um significado científico e, o mais possível, enquadrado no vocabulário internacional, sem, porém, violentar o vocabulário do homem comum.

Na língua portuguesa, segundo Laudelino Freire<sup>14</sup>, a palavra subúrbio tem o seguinte significado: “arrabaldes ou vizinhanças da cidade ou de qualquer povoação”. Esse significado é bem impreciso, mas se formos examinar o emprego mais antigo da palavra, com relação à cidade do Rio de Janeiro, veremos que assim eram chamadas, em meados do século passado, certas áreas como Catumbi, Catete, Botafogo e Gávea,<sup>15</sup> que no quadro administrativo eram consideradas freguesias urbanas, mas que apresentavam aquele aspecto de descontinuidade de construções e de largueza, “de menos gente ocupando mais terra”, noção esta, a meu ver, a mais importante, mais permanente e mais generalizada que a palavra contém.

<sup>13</sup> BONNOURE, Pierre. Op. cit.

<sup>14</sup> FREIRE, Laudelino. *Grande e Novíssimo Dicionário da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1957.

<sup>15</sup> Em seu *Dicionário Geográfico, Topográfico e Histórico do Império do Brasil* (1845), Milliet de Saint-Adolphe refere-se a Catete e Catumbi como “antigos lugarejos, hoje subúrbios da capital do Império”.

No "Mapa da cidade do Rio de Janeiro e seus subúrbios", podemos ver o núcleo central da cidade e as zonas de povoamento mais escasso.

Foi esse, pois, o sentido inicial da aplicação da palavra "subúrbio" no Rio de Janeiro. Subúrbio era a zona distante do centro, com povoamento bem menos denso que o deste, e dotada de amplos espaços vazios ou ocupados por jardins, pomares ou hortas. Mas esses primeiros subúrbios logo foram conquistados pela rápida expansão da zona urbana, expansão que se fez em função de um meio de transporte que surgiu e se desenvolveu no transcurso da segunda metade do século XIX — bonde. Em 1898, já dizia Rui Barbosa: "bonde foi até certo ponto a salvação da cidade. Foi o grande instrumento, o agente incomparável do seu progresso material. Foi ele que *dilatou a zona urbana* (o grifo é nosso), que arejou a cidade, desaglomerando a população, que tornou possível a moradia fora da região central".<sup>16</sup> Foi assim, o bonde o primeiro meio de transporte a dilatar a área urbana da cidade, permitindo o adensamento da população fora da área central da cidade e transformando o que até então era chamado de subúrbio, em bairro.

O aparecimento, porém, das estradas de ferro e a criação das chamadas linhas suburbanas foram o agente primordial do crescimento da área urbana do Rio de Janeiro, nos fins do século passado e início deste. Nesta fase a cidade, enquanto ampliava cada vez mais sua função comercial, através do aumento de sua área de influência no interior, por meio de estradas de ferro, assumia nova função — a industrial — e atraía para si uma crescente onda populacional.

Em artigo intitulado "Recenseamento de 1900 no Congresso Científico Latino-Americano", e publicado pelo *Jornal do Commercio* em 20 de junho de 1901, Aureliano Portugal assim se referia ao crescimento da cidade e dos subúrbios:

A continuidade da cidade propriamente dita é tal que, em grande parte, se torna impossível estabelecer limites entre as paróquias urbanas e as chamadas suburbanas. Todo o percurso da Estrada de Ferro Central do Brasil, até além da Estação de Cascadura, é marginado de habitações, formando sem quebra de continuidade, inúmeras ruas, que a freqüência e a rapidez do transporte incorporam naturalmente à cidade. O mesmo se dá com relação à vasta planície servida pelas linhas suburbanas do Norte, da Melhoramentos do Brasil e da Rio Douro. Esses subúrbios *não têm existência própria, independente do centro da cidade; pelo contrário, a sua vida é comum, as relações íntimas e freqüentes; é a mesma população que moureja, no centro comercial da cidade, com a que reside nesta, sendo naturalmente impossível separá-las.* Assim, por exemplo, inútil seria tentar distinguir o número exato de óbitos que correspondem unicamente às paró-

---

<sup>16</sup> DUNLOP, C. J. *Apointamentos para a História dos Bondes no Rio de Janeiro* — Livro 1.

quias urbanas, porque nelas se acham compreendidos muitíssimos, relativos às chamadas suburbanas, *de preferência habitadas pela parte da população menos favorecida de meios de fortuna*, a qual nas suas enfermidades mais graves, procura os hospitais da Santa Casa de Misericórdia.

Nesse trecho de Aureliano Portugal estão contidas três noções que, como vemos, são bem antigas e que se ligaram indissolavelmente ao conceito carioca de subúrbio, como este se fixou e permaneceu na linguagem popular. Estas noções são: o trem como meio de transporte, o predomínio da população menos favorecida de meios de fortuna, e dependência e relações íntimas e freqüentes com o centro da cidade.

A primeira noção é básica no conceito carioca de subúrbio, não o sendo, contudo, na conceituação de *suburb* ou de *banlieue*, apesar da utilização do transporte ferroviário estar muito ligada a essas duas formas de expansão das cidades. A palavra subúrbio, no Rio de Janeiro, se já era usada antes da existência do transporte ferroviário para pequenas distâncias, isto é, do transporte suburbano, para denominar certas áreas da periferia urbana, só se consagrou e se fixou na linguagem popular quando foi utilizada para denominar determinada área de expansão da cidade, servida por trens com várias viagens diárias, que traziam as pessoas para trabalhar na cidade. A idéia de utilização do transporte ferroviário diário ficou indissolavelmente ligada à palavra subúrbio. Hoje, apesar da insuficiência desse meio de transporte e da utilização, em ritmo cada vez maior, no transporte rodoviário, no conceito popular carioca, onde não há trem não é subúrbio (como é o caso de Jacarepaguá). Entretanto, nas áreas servidas pelo trem, mas onde a paisagem está totalmente urbanizada, como no Méier, em Cascadura ou Madureira, reluta-se em abandonar a designação subúrbio.

Essa relutância da linguagem popular em parte se justifica, pois está ligada ao *segundo conteúdo tradicional da palavra subúrbio*, que foi referido acima, isto é, ao fato de seus moradores, em sua grande maioria, pertencerem a população menos favorecida de meios de fortuna, o que se opõe, frontalmente, ao conceito inglês de *suburb* onde a população pertence, predominantemente, à classe média ou abastada, e ao conceito francês de *banlieue*, que inclui setores de residências ricas e setores operários. A palavra "subúrbio" contém, indubitavelmente, na linguagem carioca, um certo sentido depreciativo, que inclui não só uma idéia de recursos financeiros mais limitados, mas também um certo gênero de vida peculiar. O "suburbano" tem, aos olhos do cidadão, uma aparência diferente, hábitos de vida característicos, que incluem, como no caso do *banlieusard*, atividades com uma certa reminiscência rural, exercidas por pessoa que trabalha na cidade ou por seus dependentes, como a criação caseira de galinhas, o cuidado de uma escassa horta ou de alguns pés de árvores frutíferas, ou mesmo de um jardim.

Essas duas noções — existência de transporte ferroviário e parcimônia de recursos da maioria da população — associadas a um modo de vida peculiar, fazem com que certas áreas, já integradas na zona urbana pela continuidade e densidade de suas construções e pelo grande número de me-

lhoramentos de que são dotadas, não possam ser chamadas simplesmente bairros, ou mesmo bairros-subúrbios, sem que se violente, profundamente, a linguagem popular.

Finalmente, a terceira noção de Aureliano Portugal, ligada ao termo "subúrbio", a de dependência e relações íntimas e freqüentes com a área central da cidade, é uma noção sempre presente e muito importante nos conceitos de *suburb* e de *banlieue*.

Se às três noções acima analisadas, somarmos, para caracterizar a zona suburbana, os três critérios adotados pelo Censo de 1950 — concentração predial em áreas descontínuas, presença de alguns melhoramentos e indícios de transformação da propriedade agrícola, explorada ou não, em lotes urbanos — teremos uma série de critérios que nos permitirão estabelecer o conceito carioca de subúrbio e abranger todas as suas variantes.

Resumindo, podemos dizer que o conceito carioca de subúrbio inclui as seguintes noções:

1) espaço, largueza, noção bem expressa na própria definição do Censo, isto é, concentração predial em áreas descontínuas e indícios de transformação da propriedade agrícola, explorada ou não, em lotes urbanos;

2) população pobre ou remediada em grande maioria, incluindo raramente camadas sociais abastadas ou elevadas e apresentando um modo de vida peculiar;

3) deslocamento alternante dos moradores, baseado predominantemente no transporte ferroviário, o que significa relações íntimas e freqüentes com a zona urbana;

4) escassez de melhoramentos, o que dá à paisagem suburbana um aspecto de desconforto e desordem.

Quanto ao que os americanos consideram o *status* político, isto é, a existência de um sentido administrativo no conteúdo da palavra subúrbio, é o ponto nevrálgico da questão. Apesar do nosso conceito de subúrbio estar, predominantemente, apoiado numa paisagem e num modo de vida, ele contém uma noção administrativa. Mas esta difere, completamente, da noção administrativa contida nas palavras *suburb* e *banlieue*. A palavra "subúrbio" sempre foi aplicada no caso do Rio de Janeiro a áreas que ficavam dentro do Distrito Federal, embora situadas fora do perímetro considerado urbano pela administração, o qual foi sendo, gradativamente, ampliado, à medida que a cidade crescia. Ambas as zonas, porém, a urbana e a suburbana, estão sob a mesma administração — a da Prefeitura do Distrito Federal.

O crescimento da cidade, porém, não tem respeitado esses limites. Em função de diversas razões ligadas à topografia e ao traçado da multiplicidade de ferrovias e rodovias que recortam a baixada da Guanabara, sua expansão vem se fazendo, com muito mais força, na direção do norte, para áreas fora dos limites do Distrito Federal, apesar deste ainda dispor de amplas



áreas rurais. Do crescimento da aglomeração carioca nessa direção, intensificado, enormemente, nos últimos vinte anos, em virtude do saneamento da baixada, da eletrificação das linhas da Central e da construção das novas rodovias, resultou a ocupação — de caráter suburbano, sem dúvida — de uma ampla área que abrange os municípios vizinhos de Nilópolis e São João de Meriti e grande parte dos de Duque de Caxias e Nova Iguaçu.

A denominação dessa extensa zona, sobre a qual como que se transbordou a cidade, constitui para nós um problema. Apesar de, na linguagem popular, a palavra “subúrbio” estar ligada tradicionalmente a áreas situadas dentro do Distrito Federal, observa-se uma certa tendência do cidadão de chamar tudo que tenha uma paisagem suburbana de subúrbio, enquanto que os moradores dos subúrbios cariocas, assim como os habitantes das áreas suburbanizadas dos municípios vizinhos, têm maior consciência dos limites administrativos e utilizam o nome do município para dar uma indicação geral do local em que moram. Um morador dos subúrbios situados dentro do Distrito Federal, ao querer dar uma idéia, pouco precisa, de onde reside diz: “moro no subúrbio”, enquanto que o residente em determinada localidade dos municípios vizinhos usa o nome do município para generalizar.

Concluindo, podemos dizer que o conceito carioca de subúrbio contém uma paisagem, um modo de vida e uma noção administrativa que começa a ser ultrapassada, à medida que a cidade cresce e que os habitantes desse todo começam a tomar consciência da unidade que ele possui.

Uma vez estabelecidos os conceitos de “urbano” e “suburbano”, relativamente à aglomeração carioca, torna-se indispensável delimitar as áreas por eles enquadradas e, dentro da cada uma, distinguir partes, que procuraremos denominar.

Na delimitação da área urbana, em face do que foi acima exposto, aceitaremos a realizada pelo S.N.R. em 1950, cujos critérios usados são sem dúvida geográficos, como já afirmamos. É interessante observar que esta zona, hoje, coincide, aproximadamente, com a área abrangida pelo serviço de bondes, que inclui o que nós chamaremos adiante de subúrbios tradicionais. A essa zona urbana acrescentaríamos o que chamamos de faixa pioneira dos bairros (que foi incluída na zona suburbana, pelo Censo, mas que absolutamente não apresenta características suburbanas) e que incluiria a parte considerada fora do perímetro urbano das circunscrições da Gávea e Tijuca e a parte vizinha a esta de Jacarepaguá.

Dentro da zona urbana, distinguiríamos as seguintes partes, que não nos demoraremos a caracterizar e delimitar, pois só isso seria objeto de um amplo trabalho:

- 1) centro de atividade (ou área central), no qual podemos distinguir “a cidade” e uma área periférica da “cidade” ou zona de atividade;
- 2) área de deterioração ou obsolescência;
- 3) área urbana externa que engloba, ao mesmo tempo, os bairros, alguns dos quais com sua faixa pioneira, e os subúrbios tradicionais (bairros-subúrbios).

Dentro da zona suburbana, que compreenderia toda a área situada dentro ou fora do Distrito Federal que apresentasse as características básicas suburbanas, por nós acima analisadas, distinguirmos:

- 1) subúrbios propriamente ditos;
- 2) subúrbios periféricos (a área situada além dos limites do Distrito Federal);
- 3) faixa pioneira suburbana, que inclui, não só a zona de contato, onde os subúrbios vão se diluindo na zona rural, mas também uma ampla faixa, contendo elementos diversos (principalmente núcleos suburbanos e núcleos industriais isolados), que será analisada ao tratarmos dos limites externos do Grande Rio de Janeiro.

### Limites Externos da Grande Aglomeração

Chegamos agora ao terceiro ponto de nosso trabalho, qual seja o de determinação dos limites externos do Grande Rio de Janeiro. A parte relativa à aglomeração Niterói-São Gonçalo, que não foi por nós analisada por exigir, por si só, um amplo estudo, possui uma individualidade muito acentuada e não pode ser, simplesmente, enquadrada como um subúrbio do Rio de Janeiro. Ela seria, a nosso ver, isoladamente, um centro-satélite da aglomeração carioca, na mais recente conceituação da palavra, que é a de P. George,<sup>17</sup> constituindo com a aglomeração carioca, uma conurbação, a descontinuidade entre os dois núcleos sendo representada pela baía de Guanabara.

O problema da determinação dos limites externos de uma grande aglomeração é reconhecido como dos mais difíceis, por todos os geógrafos que a ele se têm referido. A esse respeito, salienta Sorre que é preciso utilizar vários índices, como a densidade das células elementares, o coeficiente de crescimento, a intensidade dos movimentos alternantes, a estrutura da população, para se obter não um, mas vários marcos, em uma faixa que ele chamou de "área de degradação urbana"<sup>18</sup> e que nós preferimos designar "zona pioneira urbana", utilizando uma expressão de J. Tricart.<sup>19</sup> A utilização de diversos índices para a determinação de uma área, e não de uma linha, seria o ideal, pois a marcha de urbanização sobre os campos se faz de uma maneira complexa, irregular e mesmo sem uma obrigatória continuidade espacial,

---

<sup>17</sup> "Des organismes urbains périphériques autonomes, ayant fonction économique propre – avec simple dépendence financière à l'égard du centre urbain principal – employant la majeure partie de leur population dans leurs propres entreprises industrielles et commerciales, recevant plus de main d'oeuvre du dehors qu'ils fournissent au reste de l'agglomération, échappent à la définition de banlieue: ils constituent des satellites".  
*Précis de Géographie Urbaine*, 1961.

<sup>18</sup> SORRE, Max. *Op. cit.*, p. 322.

<sup>19</sup> TRICART, Jean. "Contribuição ao Estudo das Estruturas Urbanas". *Boletim Geográfico*, nº 135. Rio de Janeiro, 1956. p. 473-481.

devido à existência de fragmentos avançados da aglomeração, a ela ligados tecnicamente, economicamente ou por movimentos de trabalhadores.

A nosso ver, ao considerar os limites externos de uma grande aglomeração, deveríamos distinguir o "espaço urbano", definido pela continuidade de construção (*brick and mortar* dos ingleses) da noção de área metropolitana, conceito muito mais amplo, que se aproximaria do de *metropolitan district* que inclui até "uma franja rural de produção agrícola intensiva, produzindo para os mercados da cidade, uma área despovoada de suprimento d'água, áreas de recreio e, possivelmente, áreas florestais".<sup>20</sup> A faixa pioneira urbana seria, pois, a área que se estende entre o limite do espaço urbano ou, melhor dizendo, da aglomeração — compreendida esta como "um grupamento concentrado, cujos diferentes elementos são contíguos"<sup>21</sup> — e o limite da área metropolitana.

Para determinação do primeiro limite, isto é, o do *espaço urbano*, ou seja, da aglomeração, o critério a ser adotado é, sem dúvida, o da continuidade da área ocupada pelas construções, constatada pelo exame de fotografias aéreas, que mostram, pormenorizadamente, os contornos dessa massa de construções que constitui a aglomeração. Complementarmente, porém, a utilização das densidades de população é muito ilustrativa, pois se observa uma nítida queda da densidade quando se abandonam os limites da aglomeração. Com relação à aglomeração carioca, as densidades decrescem de modo muito acentuado no setor da baixada da Guanabara. Caem de 1750 hab./km<sup>2</sup> no Distrito de Duque de Caxias para 44,6 hab./km<sup>2</sup> no de Imbariê, imediatamente ao norte deste. O mesmo fato se verifica ao norte de Nova Iguaçu e Belfort Roxo, mas como esses distritos abrangem em parte áreas que já se situam fora da aglomeração, suas densidades não são muito elevadas. Note-se, desse modo, uma certa gradação na queda das densidades brutas, que passam de valores entre 3.000 e 1.000 hab./km<sup>2</sup>, nos municípios de Nilópolis e São João de Meriti, para 447,0 e 334,5 respectivamente, nos distritos de Nova Iguaçu e Belfort Roxo, caindo então para 89,4 e 46,0 nos distritos de Queimados e Cava. Dentro do Distrito Federal acontece a mesma coisa.

O limite daquilo que se pode chamar subúrbio coincide, pois, com uma queda brusca das densidades. Mais brutal do que em outras metrópoles, como Paris — onde Clozier assinala uma passagem de 100 para 60 hab./km<sup>2</sup> — essa queda acentuada das densidades se explicaria pela verdadeira escassez de população rural nas áreas em torno da aglomeração carioca. É Clozier, ainda, quem assinala que o subúrbio não se povoa por meio de elementos provenientes da cidade: um êxodo urbano parece esvaziar a cidade em proveito da zona periférica. A extensão do subúrbio é, pois, o termo final da importância acrescida de uma aglomeração.<sup>22</sup>

O exame da evolução das densidades de população foi um critério adotado por A. Chatelain para delimitar o que ele chamou de *zone suburbaine* ou *banlieue*. Nesta seriam incluídas "todas as comunas cujas densida-

<sup>20</sup> ENCYCLOPAEDIA of the Social Sciences. "Suburbs". Macmillan, v. 13 - 14.

<sup>21</sup> GEORGE, Pierre. Op. cit.

<sup>22</sup> CLOZIER, René. "Essai sur la Banlieue". *La Pensée Nouvelle*. Série n<sup>o</sup> 4, 1945.

des cessam de ser decrescentes e se tornam mais importantes, demograficamente, devido à influência da aglomeração urbana vizinha".<sup>23</sup> Depois do fim do século XIX, as densidades rurais de comunas situadas na proximidade de uma grande cidade não mais puderam progredir por seus próprios meios, devendo essa progressão à influência direta ou indireta da cidade.

Da aplicação desse critério ao caso no Rio de Janeiro decorreria uma ampliação exagerada da noção de subúrbio que, no consenso geral, está ligada a uma certa continuidade e a uma certa contigüidade em relação à cidade. Se, porém, ele não se enquadra bem no conceito de subúrbio, pode ser aproveitado, feitas as devidas correções ligadas às realidades brasileiras, para uma primeira aproximação com o que nós denominamos de área metropolitana. Quase todos os distritos dos municípios vizinhos à grande aglomeração Rio-Niterói apresentam um crescimento de população, o que ocorre na maioria dos municípios brasileiros. Contudo, certos distritos têm apresentado, entre os últimos recenseamentos — 1920-1940-1950 — um crescimento muito mais acentuado do que outros. Esses distritos não puderam progredir por seus próprios meios e devem o seu maior crescimento à influência direta ou indireta da grande metrópole, que se processa de diversas formas. A primeira é expressa pelo surgimento de núcleos residenciais junto às estações das ferrovias que atravessam estes municípios, núcleos que podem ser encontrados a enormes distâncias da cidade. Isto não impede que, diariamente, os trabalhadores residentes se desloquem para o centro, fenômeno que ficaria evidenciado se aplicado o critério das migrações alternantes. A instalação de indústrias em zona rural, muitas delas emigradas da cidade, levadas pelo baixo preço da terra e possibilidade de aquisição de grandes áreas, pela abundância de água, pelas facilidades de obtenção de energia própria ou, ainda, a proximidade de matéria-prima, é outra forma pela qual se exerce a influência da metrópole, quer financeiramente quer tecnicamente. Há, ainda, o caso de núcleos antigos que, ligados à metrópole por recentes e modernas rodovias, começam a desenvolver conexões de vários tipos com a grande aglomeração. Magé é um exemplo. Loteamentos em profusão, revelando o espírito de especulação e a presença dos capitais da metrópole, áreas frutíferas em marcha sobre os campos vazios, financiadas por capitais da metrópole e visando ao seu mercado consumidor e, mesmo, reservas florestais para proteção dos mananciais destinados ao abastecimento de água da metrópole são outros tantos elementos encontrados nessa área e que revelam direta ou indiretamente a presença da metrópole. Essa presença é retratada por um maior crescimento da população em determinados distritos.

Em resumo, a área metropolitana, a nosso ver, deve enquadrar todas essas áreas acima mencionadas e o limite poderá ser esboçado pela utilização do critério do crescimento da população, embora, a rigor, só possa ser traçado com segurança, mediante um conhecimento profundo, através de trabalho de campo da vasta área que circunda a grande aglomeração, e de suas relações com esta.

<sup>23</sup> CHATELAIN, Abel. "Les Notions Démographiques de Zones Urbaines: de la Cité à la Banlieue". *Revue de Géographie de Lyon*, v. XXI, nº 3-4, 1946.

Lysia M. C. Bernardes

A zona suburbana do Rio de Janeiro acha-se envolvida por uma faixa mais ou menos contínua, que se identifica através de densidades de população sensivelmente mais baixas, mais elevado índice de crescimento, menor densidade de construções e presença de extensos espaços vazios, pobreza ou mesmo inexistência de melhoramentos urbanos outros que o fornecimento de luz elétrica. Às diferentes unidades que compõem essa faixa, dá-se o nome genérico de subúrbios. Às características acima apontadas, os subúrbios somam outras, como a da importância dos deslocamentos diários de trabalho, elemento de grande expressão na caracterização dessa faixa que circunda a área urbana compacta, e que retrata a condição de dependência e as íntimas conexões da faixa suburbana com a cidade que constitui o centro da aglomeração.

A paisagem suburbana tem, como uma de suas características, a desorganização aparente. Seu crescimento quase anárquico se vem processando num emaranhado de loteamentos parcelados, onde os únicos alinhamentos que se destacam são, além das linhas férreas e das modernas rodovias, as velhas estradas rurais. Estas, muitas vezes, haviam norteado o povoamento original e refletem, em seu traçado, as injunções do sítio.

Esses traços característicos da faixa suburbana, que circunda as grandes cidades, podem ser encontrados na aglomeração carioca em toda uma ampla faixa que compreende áreas como Irajá, Lucas, Coelho Neto e Anchieta, Jacarepaguá, Realengo ou Campo Grande. Eles se repetem, também, na Ilha do Governador e, já no Estado do Rio, em Nilópolis, São João de Meriti, Nova Iguaçu ou Duque de Caxias. São encontrados, igualmente, em setores mais remotos da aglomeração, como em Santa Cruz, Queimados, Austin, ou mesmo Japeri, Paracambi e Inhomirim.

Entretanto, esses caracteres gerais da faixa suburbana não se repetem uniformemente em toda a sua extensão. Seus limites com a zona urbana são imprecisos e difusos, e as características suburbanas se diluem, progressivamente, em contato com a área de urbanização mais compacta. Também resulta difícil tentar estabelecer um limite externo rígido, pois, além da verdadeira faixa suburbana, contínua ou quase contínua, a interpenetração de áreas rurais e áreas urbanizadas resulta em uma verdadeira zona de transição, onde o povoamento suburbano como que se esgarça em contato com o

---

(\*) Transcrito de Associação dos Geógrafos Brasileiros (Secção Regional do Rio de Janeiro). *Curso de Geografia da Guanabara*. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia, 1968, p. 90-105.

rural circundante, formando uma franja de limites difusos, cujas extremidades se prolongam por núcleos isolados.

Apesar desse esbatimento progressivo das características urbanas e mesmo suburbanas em direção à franja periurbana, a faixa dos subúrbios apresenta-se com uma certa unidade paisagística, decorrente da presença daqueles traços acima indicados, mas, sob essa aparente unidade, pode-se identificar uma grande complexidade. Como fatores que condicionam essa mesma complexidade podemos alinhar:

- os estímulos que promoveram ou facilitaram essa expansão e a forma que a mesma assumiu;
- os processos da conquista dos diferentes setores da faixa suburbana;
- as funções que desempenham dentro da aglomeração as várias unidades da faixa suburbana e, finalmente,
- o estágio de urbanização em que se encontram as mesmas unidades suburbanas e sua posição em relação à aglomeração.

### **Estímulos e Formas de Expansão Suburbana**

A grande expansão das áreas periféricas das cidades, com a conseqüente criação de grandes aglomerações de estrutura complexa, é fato característico das cidades da era industrial, e o Rio de Janeiro não poderia fugir à regra. O desenvolvimento e a complexidade cada vez maior das funções urbanas, seja da própria função industrial, seja do grande comércio, das atividades bancárias, dos serviços públicos, gerando um número de empregos cada dia maior, fizeram das grandes cidades um foco poderoso de atração de população e tiveram como conseqüência a notável expansão das mesmas em área. Tal expansão se pôde realizar abandonando a forma compacta que caracterizava as velhas cidades, graças aos modernos meios de circulação: o trem, o bonde, outros transportes coletivos e os automóveis.

A preferência de muitas indústrias pela periferia urbana, em decorrência da maior disponibilidade de espaços livres e do custo mais baixo dos terrenos é, sem dúvida, importante estímulo a esse tipo de crescimento periférico. Mas ao lado desse estímulo, um outro, e o mais importante, é representado pelas próprias vias de circulação. As estradas de ferro permitiram descongestionamento dos velhos centros, através da possibilidade que criaram, ao longo de seus eixos, de se obter moradia a preço compensador em lugares que, embora afastados, o trem tornava acessíveis para quem trabalhasse no centro da aglomeração. E como as indústrias também preferiam essa mesma localização, bem junto às vias férreas, o traçado destas comandou por longo tempo a forma de expansão suburbana.

Assistimos, portanto, a uma primeira fase de crescimento suburbano de forma linear ou axial, diversos núcleos, a princípio isolados, sucedendo-se ao longo das linhas férreas. E em decorrência das condições dos servi-

ços destas vias, da maior ou menor atração por elas exercida para a instalação de indústrias, depósitos, etc., em decorrência, também, do estabelecimento posterior de outros meios de ligação entre as estações, ao longo das mesmas vias férreas. Esses núcleos, a princípio isolados, foram-se aglutinando.

Em cidades de sítios regulares, que se puderam desenvolver facilmente em todas as direções, o crescimento suburbano ao longo das diferentes linhas férreas teve como resultado inicial uma forma estrelar, as pontas da estrela correspondendo aos eixos das vias referidas.

Isso pôde ser observado em São Paulo, por exemplo, onde, ao longo das vias férreas estenderam-se linearmente os subúrbios que, mais tarde, soldaram-se uns aos outros.

No Rio de Janeiro, embora o fenômeno fosse o mesmo, o resultado inicial da expansão suburbana foi outro.

Com efeito, a cidade acha-se corrio que sitiada entre o mar e a montanha e somente para o norte e o noroeste puderam dirigir-se as várias vias de circulação que a ligariam ao interior, justamente aquelas vias ao longo das quais se estabeleceria o povoamento suburbano.

Contido entre as abas do maciço montanhoso e a margem da baía, formou-se, pois, um feixe denso de vias de circulação, grosso modo paralelas, ao longo das quais surgiram os velhos subúrbios, hoje plenamente urbanizados. Essa direção seria mantida, mais para o norte, as várias linhas cortando transversalmente os vales dos rios Acari e Meriti; mas antes da travessia do primeiro desses vales, um ramal foi construído, com a direção oeste, aproveitando o eixo da depressão que separa os maciços litorâneos da Guanabara e a serra de Madureira ou do Mendanha-Gericinó. Apenas esse eixo de crescimento suburbano se criou, pois, na Guanabara, além da área suburbana compacta que engloba o feixe de vias em circulação acima apontado. E mesmo essa faixa mais contínua de subúrbios sofreria solução de continuidade antes de alcançar a fronteira fluminense, em face da necessidade de travessia da baixada do rio Acari, que só recentemente vem sendo ocupada.

Ultrapassado o vale de Acari, outros pequenos subúrbios se formaram junto à fronteira fluminense, mas a maior expansão desse povoamento suburbano ocorreria imediatamente além do vale do Meriti. Nilópolis, Mesquita, Meriti, Duque de Caxias formam hoje uma faixa quase contínua, que se prolonga para o norte, sem solução de continuidade, em Belfort Roxo e Nova Iguaçu. Embora de crescimento originalmente linear, ao longo das diferentes vias férreas, esses núcleos praticamente se soldaram e, hoje, constituem um amplo setor da zona suburbana do Rio de Janeiro.

Vale aqui lembrar que a expressão subúrbio se aplica plenamente a essas comunidades que, embora não fazendo parte da metrópole, do ponto de vista político-administrativo, dela dependem estreitamente, pois são fragmentos do complexo urbano da grande aglomeração, unidades econômicas e sociais dentro do grande conjunto que ela representa.

Adiante de Duque de Caxias e Nova Iguaçu — esta situada ao pé da extremidade norte-oriental do eixo montanhoso da serra Mendanha-Ge-

ricinó —, as grandes vias de circulação divergem em busca das passagens mais acessíveis para transpor a serra do Mar. Para oeste-noroeste seguiu a linha tronco da Central, a mesma direção sendo acompanhada, pouco mais ao norte, ao pé do maciço do Tinguá, pela Linha Auxiliar. A mesma direção geral seria adotada há menos de duas décadas pela Via Dutra, que também contorna pelo norte o maciço do Mendanha—Gericinó, aí conhecido como serra de Madureira. Para nordeste, a partir de Duque de Caxias, dirige-se a Leopoldina em busca do vale de Inhomirim, alcançado depois da travessia de amplas baixadas até há bem pouco pantanosas, separadas por faixas de terreno colinoso, preferido para a instalação dos núcleos suburbanos. Acompanhando a princípio a via férrea, a rodovia Rio—Petrópolis daria preferência a outro vale, a oeste do Inhomirim, o que lhe conferiu a direção geral de NNE. Por outro lado, com direção este-nordeste seguiram a linha da Leopoldina de contorno da Guanabara e, agora, a nova rodovia Rio—Teresópolis.

Na faixa situada entre esses eixos que procuram as gargantas da serra do Mar, a E.F. Rio Douro, com seus vários ramais, estendeu-se até o sopé do maciço do Tinguá, que os grandes eixos haviam contornado a oeste e leste.

Essas vias de circulação que, com exceção da E.F. Rio Douro, são as grandes vias de ligação do Rio de Janeiro com o interior do país, são os eixos que comandam a expansão periférica da metrópole.

Se a direção das vias férreas — condicionada ela própria pela posição litorânea da cidade e pelas injunções do sítio — comandou a forma irregular assumida pela aglomeração em seu crescimento suburbano, os bondes (em certos setores) e a circulação rodoviária têm desempenhado, também, papel relevante. Este papel traduz-se, primeiramente, pelo preenchimento dos vazios que permanecem entre as vias principais, formando a massa compacta dos subúrbios mais próximos e, mesmo, da faixa suburbana periférica composta pelos aglomerados de Nilópolis, Meriti, Duque de Caxias, Nova Iguaçu e Belfort Roxo.

Não só a estrada de ferro desempenhou, entretanto, papel pioneiro na expansão urbana. Com algum atraso em relação à penetração da ferrovia, o bonde exerceu o mesmo papel pioneiro em Jacarepaguá. Em outros setores, foi a própria rodovia que assumiu esse papel. Sem dúvida, o melhor exemplo desse fato é a ocupação da Ilha do Governador, mas a mesma importância pode ser atribuída à rodovia no município de Duque de Caxias, ao longo da velha Rio—Petrópolis. Também a rodovia de contorno da baía está propiciando o aparecimento de núcleos, ainda ilhados, de povoamento suburbano.

Observa-se, aliás, que as modernas rodovias têm provocado mais atração para a instalação das indústrias, quase sempre isoladas. Com efeito, o elevado preço dos terrenos, valorizados excessivamente pela própria construção das vias expressas, tem impedido a formação, ao longo das mesmas, de núcleos residenciais, a não ser quando decorrentes da iniciativa governamental. Embora já existam às margens dessas rodovias diversos loteamentos, a sua atuação no preenchimento dos vazios da área suburbana



carioca está-se fazendo sentir muito lentamente, por aquele motivo, como é o caso da Av. das Bandeiras.

Como resultado, portanto, da condição litorânea da cidade e da configuração de seu relevo, da direção e da diferente intensidade de atração das várias vias férreas; do papel do bonde e das rodovias, seja criando novos eixos de crescimento linear, seja preenchendo os vazios à retaguarda da franja suburbana, a metrópole carioca exibe hoje uma forma original e bastante complexa que não se enquadra em nenhum dos tipos clássicos conhecidos. Não apresenta eixos de crescimento linear claramente definidos. Não apresenta, também, um crescimento por contigüidade, ao longo de uma frente cuja progressão se possa comparar à de uma mancha de óleo. Com efeito, o crescimento da faixa periférica da metrópole, responsável por sua forma atual, é um crescimento difuso, em uma franja esgarçada, embora seja norteada pelos eixos de circulação acima referidos. E ao longo desses eixos, a distância apreciável, podem ser encontrados fragmentos avançados da aglomeração, verdadeiros bastiões desta frente de expansão do espaço urbano.

### **Processos de Expansão da Faixa Suburbana**

De diferentes maneiras processa-se o crescimento suburbano atual das grandes aglomerações. Sem dúvida, o processo mais freqüente e de mais ampla significação em área é hoje o da incorporação, à grande cidade, de novos setores residenciais. São eles destinados, em parte, aos recém-vindos do interior da aglomeração, que se instalam em condições mais econômicas; em sua periferia. Mas também cabe a esses novos setores residenciais abrigar aqueles que, vivendo no interior da aglomeração em condições precárias ou provisórias, são devolvidos à faixa periférica onde, por vezes, instalam-se, em caráter permanente, com casa própria.

Mesmo em casos de acelerado crescimento industrial como ocorre nos municípios fluminenses ao norte da Guanabara, tem maior expressão o crescimento de áreas residenciais. Estas, além de abrigar a mão-de-obra destinada ao trabalho nas indústrias, abrigam, também, elevado contingente populacional, cujo total cresce mais rapidamente que a mão-de-obra industrial, contingente populacional que a metrópole absorve graças à diversificação e à ampliação cada vez maior de suas funções não diretamente produtivas, como os serviços, o comércio, as atividades bancárias, os grandes negócios, etc.

O processo mais freqüente de incorporação à aglomeração de áreas rurais periféricas — ou das áreas desocupadas, que aguardam valorização — é, sem dúvida, o dos loteamentos. Esses loteamentos, contudo, podem ser de vários tipos e resultam em formas diversas de urbanização.

O primeiro tipo de incorporação de áreas periféricas à aglomeração decorre da subdivisão de grandes áreas em pequenos sítios destinados, pelo menos teoricamente, a suportar em Campo Grande ou no estado do Rio, na época da citricultura, com laranjais já formados; é o caso, também, dos sítios da zona de Jacarepaguá.

Com freqüência, esses loteamentos que criaram chácaras e sítios resultaram mais na expansão do *habitat* suburbano do que na criação de pequenas propriedades economicamente produtivas. A produção agrícola, com o correr dos anos, perdeu em importância e os sítios passaram a abrigar uma população que tem emprego nos subúrbios próximos ou no centro da cidade. Os desmembramentos desses sítios, por herança, ou sua subdivisão, por venda, em lotes menores, mais contribuíram para integrar essas áreas na paisagem suburbana. São verdadeiros subúrbios de chácaras. Jacarepaguá é o mais típico. O Jardim Primavera é outro exemplo.

Como resultado desse sistema de desmembramento de grandes propriedades em sítios que, por sua vez, se foram subdividindo, temos uma paisagem suburbana de aspecto anárquico. Não há traçado regular de ruas, não há alinhamento nas construções. A desordem da paisagem espelha a espontaneidade com que se processou essa urbanização de uma área rural.

O mesmo fenômeno talvez possa ser hoje reconhecido, ainda em embrião, nos lotes rurais das colônias agrícolas de Tinguá e de São Bento (esta ao norte de Duque de Caxias), que ainda se apresentam como núcleos rurais, dentro da faixa periférica da aglomeração, mas com tendência a serem incorporadas à zona suburbana.

Aos loteamentos que vendem lotes pretensamente urbanos, corresponde uma segunda modalidade de expansão da área periférica. São glebas mais ou menos extensas, situadas ainda nas imediações da zona de ocupação mais compacta ou a quilômetros de distância da mesma, glebas, com freqüência, desocupadas há longa data, que são divididas e vendidas em pequenos lotes. Na maioria dos casos, porém, o que vemos são lotes pequenos — ou pelo menos de testada pequena — em ruas estreitas, ruas sem calçamento, sem meio-fio sequer, sem iluminação; ruas traçadas segundo um plano que não levou em consideração a topografia do terreno (fato de certa gravidade quando se trata de zona de morros) e não procurou criar nenhuma diretriz para a circulação. Quando próximos da área já edificada, esses loteamentos apresentam, por vezes, alguns melhoramentos mínimos, como iluminação domiciliar e pública, e meio-fio nas ruas. Loteamentos desse tipo deram origem a vários setores da zona suburbana da aglomeração carioca e o exemplo mais expressivo é, talvez, o de Nilópolis, que resultou de um loteamento criado no início da década de 1920, depois de saneadas as margens do rio Pavuna.

Tal tipo de loteamento prolifera hoje em toda a periferia da aglomeração, mais das vezes em locais isolados ou remotos. Muitos dentre eles permanecem vazios ou quase vazios.

Com efeito, há mais lotes a vender do que compradores e do que prováveis ocupantes dos mesmos. A especulação em torno desses loteamentos é enorme, muitos compradores apenas fazendo o negócio para aplicar capital e aguardar valorização. Por outro lado, muitos daqueles que poderiam vir a ocupar esses lotes não o fazem por não poder pagá-los ou construir nos mesmos uma casa ou casebre, ou por não se sujeitarem aos deslocamentos diários demorados e quase sempre caros que a localização periférica implica.

Quando situados na periferia da área de ocupação mais compacta ou nos espaços vazios que permaneceram no interior da mesma, ou próximo das estações dos principais troncos ferroviários, os loteamentos mais rapidamente foram ocupados. Contribuíram, assim, para a coalescência dos antigos subúrbios, ou para o aparecimento de núcleos periféricos isolados. Num caso como no outro, contribuíram para a extensão da área residencial da classe operária, ou de pequenos funcionários do governo, das grandes empresas, dos bancos etc., que não se consideram proletários e aspiram a viver em um padrão de classe média.

Em seus conjuntos, esses loteamentos são o instrumento da extensão da área ocupada pelos subúrbios residenciais de caráter predominantemente proletário. Apenas em certos setores de Jacarepaguá e na orla litorânea os loteamentos têm outro caráter, objetivando mais a criação do que os franceses chamam de *banlieue de récréation*.

Também a construção de grandes conjuntos residenciais é processo de incorporação de novas áreas ao espaço urbano: construídos pelo governo ou por entidades autárquicas, para quem a excessiva valorização dos terrenos ao longo das vias principais não constitui obstáculo, esses grandes conjuntos caracterizam-se, primeiramente, por essa sua posição em áreas mais valorizadas, ao contrário dos loteamentos proletários acima referidos. É o caso do conjunto da Fundação da Casa Popular em Deodoro.

Por outro lado, todos esses conjuntos destinam-se apenas a minorar o problema habitacional, nenhum deles tendo tido a intenção de agrupar, em uma mesma área, emprego e residência como preconizam os urbanistas. Talvez somente em Santa Cruz, se aí se constituir no futuro um núcleo industrial, isto venha a se concretizar, pois, planeja-se aí criar, paralelamente, um setor residencial importante.

Não há ainda, portanto, no crescimento atual da aglomeração carioca este outro processo, da criação planejada de núcleos satélites (*new towns*) que abriguem numerosa população aí mesmo ocupada. Tal processo de expansão da aglomeração implica, é verdade, um amplo planejamento que se apóia, alfas, na implantação de novas indústrias na periferia da aglomeração.

A função industrial é, sem dúvida, característica das áreas suburbanas e, muitas vezes, é responsável pela criação e extensão das mesmas. A instalação de estabelecimentos industriais é, pois, um outro processo de crescimento das grandes cidades. Tal processo pode ser identificado, com frequência, no Rio de Janeiro e apresenta várias modalidades.

Trata-se, por vezes, de grandes estabelecimentos industriais que se instalam na área periférica da aglomeração, em setor ainda não alcançado pela onda urbanizadora, construindo junto à fábrica vilas residenciais para seus próprios operários. Foi o que ocorreu, ainda no fim do século passado, com a criação da Fábrica Bangu, em torno da qual se constituiria o subúrbio desse nome. O mesmo se repetiu na atual faixa periférica, em Inhomirim, com a Fábrica Estrela, junto à Rio-Petrópolis, com a Fábrica Nacional de Motores e em Paracambi, com as fábricas de tecidos.

Esse tipo de núcleo industrial comandado pela instalação de grandes estabelecimentos a que se associam as residências da mão-de-obra por eles ocupada, não é, no entanto, o único processo de crescimento da aglomeração pela ampliação das áreas industriais. Cabe aqui lembrar, também, a criação de estabelecimentos industriais isolados, sem vila operária. São eles instalados junto aos núcleos residenciais já existentes como é o caso de várias indústrias que se têm instalado em Nova Iguaçu e Duque de Caxias, ou nos subúrbios cariocas, como Irajá, Lucas e até Jacarepaguá, dando preferência a uma localização isolada, fora da faixa suburbana, na periferia da aglomeração, ou nos vazios que permaneceram no interior da mesma. Como exemplo citam-se as indústrias que se localizaram ao longo da Rio-São Paulo, como a Pneus General, ou ao longo da Rio-Petrópolis (a Refinaria Duque de Caxias é o mais belo exemplo). A presença dessas indústrias, mesmo quando não provoca o aparecimento, nas imediações, de núcleos residenciais, é responsável pelo crescimento de núcleos já existentes nas proximidades.

### **As Diferentes Funções da Faixa Suburbana**

Na análise das diferenciações apresentadas pela faixa suburbana, cumpre dar ênfase especial às diferenciações funcionais, as quais se espalham na paisagem, através de diferentes formas de organização do espaço.

Em geral, cada subúrbio, tomado isoladamente, costuma ser caracterizado por uma estrutura simples e seja qual for sua função dominante, o subúrbio é, via de regra, uma comunidade diferenciada. A heterogeneidade da faixa suburbana em seu conjunto seria devida à soma de unidades de povoamento pouco diferenciadas internamente, cada uma caracterizada por uma função dominante. Em vista disso, diferentes classificações de subúrbios têm sido propostas, de acordo com a função que cada uma destas parcelas da aglomeração desempenhou dentro da mesma. Nessas classificações, distinguem-se basicamente alguns tipos principais.

O primeiro grande tipo corresponde aos subúrbios residenciais ou subúrbios dormitórios, com franco domínio dessa função, subúrbios que apenas abrigam um comércio elementar de gêneros básicos de subsistência. É, sem dúvida, o tipo mais freqüente de subúrbio que pode ser reconhecido, seja na faixa suburbana imediata à zona urbana compacta, seja nos núcleos suburbanos isolados, da faixa periférica da aglomeração. No caso do Rio de Janeiro, Anchieta, Coelho Neto, Senador Camará e muitos outros podem ser considerados nessa categoria, como também Nilópolis ou São João de Meriti. Mais remotos, Austins, Queimados, Cava e muitos outros núcleos periféricos enquadram-se no mesmo caso: São subúrbios ou núcleos suburbanos residenciais (ou dormitórios), com uma particularidade: abrigam uma população que, em sua maioria, é de classe proletária. Não vemos caracterizado na faixa suburbana carioca o tipo de subúrbio residencial ou dormitório de classe abastada, gerado em torno das grandes cidades americanas pelo uso do automóvel. Somente na Gávea Pequena, na Barra da Tijuca ou em certos tre-

chos de Jacarepaguá, tal fenômeno é registrado, mas não chega a se caracterizar nitidamente esse tipo de subúrbio.

O segundo tipo de subúrbio corresponde àqueles que são dominados pela função industrial e, mais uma vez, vários subtipos podem ser definidos. Há subúrbios ou núcleos periféricos caracterizados pela presença da função industrial à qual está vinculada a própria função residencial, como é o caso dos núcleos apontados anteriormente, que surgiram em torno de uma ou duas grandes fábricas. Há, também, subúrbios constituídos pela concentração em uma área, de numerosos estabelecimentos industriais, que atraem mão-de-obra de outras áreas sem que aí se encontre, paralelamente, a função residencial. Na aglomeração carioca não se pode reconhecer esse último tipo de subúrbio, mas talvez este venha a se constituir, futuramente, em torno da refinaria de Duque de Caxias. Além desses dois grandes tipos, podem-se reconhecer, também, subúrbios mistos. Há os subúrbios residenciais e industriais, como é o caso de Irajá, Lucas, Nova Iguaçu, como há os industriais e residenciais, a esse tipo tendo passado Bangu, que perdeu seu caráter essencialmente industrial, e mesmo Inhomirim ou Paracambi, pois nesses núcleos a função dormitório está presente, assinalada pela importância do *commuting*. Há também subúrbios residenciais e agrícolas como Jacarepaguá, um subúrbio de chácaras. Talvez se possa distinguir, igualmente, subúrbios residenciais e recreacionais, como São Conrado, Barra da Tijuca, Pedra de Guaratiba, Sepetiba. Não podemos esquecer, no caso do Rio de Janeiro, um outro tipo de subúrbio: os de maior influência das unidades militares aí sediadas. São também subúrbios mistos, pois, além de ocuparem uma população numerosa, também possuem um setor residencial bastante expressivo, só em parte ligado à função militar que originou a criação dos mesmos. É o caso de Deodoro, Marechal Hermes, Realengo e Vila Militar, esta mais exclusiva na sua função militar.

Apesar de nos ser possível encontrar exemplos no Grande Rio de Janeiro de quase todos os tipos de subúrbios, que têm sido reconhecidos nas grandes cidades, somos levados na análise dos subúrbios cariocas a destacar a existência de uma acentuada tendência à diversificação da estrutura dos mesmos. Não são poucos os casos em que se aplica a designação de *subúrbio diversificado* para áreas que têm função residencial importante e somam à mesma, não apenas a função industrial, mas também a função comercial. Com efeito, todo subúrbio que possui um comércio desenvolvido, de artigos de primeira necessidade e, igualmente, de utilidades as mais variadas como roupas, móveis, aparelhos domésticos etc., deve ser enquadrado nesta outra categoria que, sob a designação de subúrbio diversificado, está a expressar uma forma particular de comunidade suburbana. Já não ocorre aquela estrutura simples, apontada originariamente como uma das características dos subúrbios.

Tal diversificação não é observada em toda ou qualquer unidade suburbana. Ela resulta das condições particulares de uma ou outra área que, por razões de ordem diversa, tornaram-se focos de atração da população dos subúrbios próximos que aí procura certos serviços ou recorre a seu comércio, o qual, em vista desse fato, mais se vai diversificando. São verda-

deiros *subcentros* que se criam (*shopping centers* é a expressão usada pelos ingleses). Os dois mais importantes subcentros da faixa suburbana da aglomeração carioca são Campo Grande e Nova Iguaçu, ambos antigos núcleos em torno dos quais se constituiu uma área de povoamento bastante denso, capaz de manter, por si só, um embrião de centro. Com a extensão e o adensamento da faixa suburbana, com as dificuldades crescentes de se recorrer ao comércio e aos serviços do centro da metrópole, tais núcleos se expandiram e se diversificaram e, hoje, representam verdadeiros pequenos centros dentro da faixa periférica da aglomeração. O mesmo fenômeno se faz sentir, embora menos intensamente, em outros setores da faixa suburbana, como em Duque de Caxias, Nilópolis, Bangu. Essa é, portanto, uma outra diversificação funcional que ocorre no interior da faixa suburbana, refletindo uma revolução pouco freqüente nas outras grandes cidades, no sentido da criação de vários subcentros, através dos quais se processa a ação diretora do centro de atividades da metrópole.

### **Estágio de Urbanização e Posição Relativa dos Subúrbios**

Como fatores de diferenciação dos subúrbios da metrópole da Guanabara, podemos ainda apontar os diferentes graus de urbanização, a posição relativa das unidades suburbanas no conjunto da aglomeração e sua distância em relação ao centro da mesma.

Todos os autores, europeus como americanos, costumam distinguir nas grandes aglomerações duas faixas suburbanas, faixas que, no Rio de Janeiro, facilmente podem ser reconhecidas.

A primeira faixa suburbana, mais próxima, é como uma continuação da zona urbana compacta que lhe é contígua. Já apresenta descontinuidade das construções e espaços vazios, mas a maior parte dos terrenos já está ocupada ou loteada. Por outro lado, são aí extremamente raros os vestígios da atividade rural, somente representada por uma ou outra horta. Na segunda zona, mais afastada, as diferentes unidades suburbanas são, por vezes, separadas por extensos vazios; há mais loteamentos desocupados; há mais irregularidades nos arruamentos; menor freqüência de logradouros calçados. Os lotes são quase sempre maiores e é comum verem-se quintais com árvores frutíferas. Quanto às casas, são de construção mais modesta e sem alinhamento rigoroso, a não ser nas ruas centrais de cada uma das unidades suburbanas.

Às faixas assim caracterizadas, sucede-se, em direção à periferia da aglomeração, um anel periférico, onde a proporção de vazios torna-se mais acentuada, sejam eles ocupados agricolamente ou não. Aí, o povoamento de tipo suburbano está nucleado, geralmente em torno das estações de estrada de ferro, ao longo das diferentes linhas. Há, também, estabelecimentos industriais isolados e outros tendo ao lado um núcleo residencial. É grande o número de loteamentos quase completamente vazios. Por outro lado, alguns setores que permaneceram agrícolas, com pequenos sítios e chácaras, acusam uma tendência à suburbanização. Em toda esta extensa área periférica, mar-

cada por forte crescimento populacional, mas que ainda apresenta baixas densidades, os deslocamentos pendulares da população acusam a presença da vinculação estreita à metrópole.

A primeira faixa, que corresponde à franja da zona urbana, é designada por certos autores como *inner-suburb* ou *banlieue proche*. Corresponde aos *subúrbios imediatos*, aqueles que prolongam a zona urbana, sem solução de continuidade, mas que já são marcados por características suburbanas bastante nítidas. A passagem dos bairros-subúrbios para os subúrbios imediatos é difícil de delimitar, pois há uma transição suave, às vezes quase imperceptível. Ao longo da franja urbana, reconhecemos como subúrbios imediatos Deodoro, Marechal Hermes, Honório Gurgel, Coelho Neto, Rocha Miranda, Irajá, Cordovil, Lucas, Vigário Geral. Essa faixa suburbana talvez se aproxime mais do núcleo central da metrópole em Vicente de Carvalho, Tomás Coelho, em Brás de Pina ou Penha Circular. Só um estudo mais minucioso poderá estabelecer, com rigor, estes limites.

São muito mais facilmente demarcados os limites entre essa faixa dos subúrbios imediatos e a *faixa suburbana externa*. Com efeito, uma grande descontinuidade da ocupação marca este limite. Na direção do norte, tal descontinuidade é assinalada pela planície facilmente desocupada até data recente, apesar de atravessada pelas linhas das várias vias férreas.

Tendo servido de eixo de penetração da moderna Avenida das Bandeiras, o vale do Acari já apresenta alguma ocupação (em Acari e Barros Filho), mas a proporção de espaços vazios é muito mais expressiva. Mesmo depois de vencido o obstáculo, pela drenagem da planície, a ocupação da mesma vem-se processando lentamente, em parte pela excessiva especulação decorrente da valorização dos terrenos.

Essa descontinuidade da área suburbana também pode ser reconhecida a oeste da área de ocupação compacta, mas aí não se trata mais de um obstáculo natural, que a faixa suburbana foi levada a saltar, deixando para trás uma ampla área desocupada. Trata-se das grandes glebas pertencentes ao Exército e à Aeronáutica: o Campo de Gericinó ao norte da linha férrea, o Campo dos Afonsos, ao sul, e ao longo dos trilhos, a unidade suburbana exclusivamente militar, a Vila Militar. Mais ampla que a descontinuidade marcada pelo vale do Acari, essa área que a cidade não pôde ocupar, isola da faixa suburbana interna o amplo setor de povoamento suburbano constituído ao longo do ramal de Santa Cruz.

Mais para o sul, a descontinuidade do povoamento se prolonga, mas é o relevo montanhoso o responsável pelo isolamento de Jacarepaguá e dos setores de ocupação recente da orla litorânea.

Dos três obstáculos — o relevo montanhoso, a propriedade militar e a planície pantanosa — este último é o único que vem sendo vencido, e já se pode vislumbrar a junção da faixa dos subúrbios imediatos com a segunda área suburbana, que se criou ao norte do vale do Acari.

Separada da faixa suburbana interna pelas descontinuidades referidas, a segunda faixa suburbana ocupa uma área bem mais ampla e é constituída por vários grupos de subúrbios que, por sua vez, são mantidos isolados

pelas condições peculiares do relevo. Esta segunda faixa é composta, ao sul e a oeste, por:

- Jacarepaguá, subúrbio confinado pelas encostas dos maciços da Pedra Branca a oeste e da Tijuca a leste, apenas se ligando a Cascadura pela passagem da Rua Cândido Benício;
- Realengo, Padre Miguel e Bangu, formando um bloco compacto de unidades suburbanas que se esgarçam em direção a Senador Camará e Santíssimo;
- Campo Grande que compõe, também, com Augusto Vasconcelos um grande subúrbio.

Na direção do norte, além do Pavuna—Meriti, há um outro agrupamento de grandes subúrbios, já em território fluminense. Nilópolis, São João de Meriti, Mesquita, Nova Iguaçu, Belfort Roxo e Duque de Caxias que, em seu crescimento, praticamente coalesceram, formam essa massa compacta de subúrbios, à qual se anexam, ao sul, ainda no estado da Guanabara, Ricardo de Albuquerque, Anchieta e Pavuna. Em direção à periferia da aglomeração, essa faixa compacta de subúrbios também tem alguns limites impostos pela natureza ou pela propriedade militar — como nas planícies ao norte e nordeste de Duque de Caxias — mas, ao longo da linha tronco da Central, ela praticamente está-se estendendo até Morro Agudo.

Essa segunda faixa suburbana que os franceses designam como *banlieue lointaine* e os ingleses como *outer-suburb* em oposição ao subúrbio próximo ou imediato, no caso do Rio de Janeiro poderia ser designada como faixa suburbana externa. Acontece, porém, que desses subúrbios, os primeiros situam-se ainda dentro dos limites administrativos do estado, enquanto que os do último grupo (em sua quase totalidade) são municípios do vizinho estado do Rio de Janeiro. Essa condição de se tratar de território fluminense não impediu que aí se expandisse, como vimos, o povoamento de tipo suburbano, mas esse fato deve ser levado em consideração em uma classificação, pois tem implicações outras que não cabe aqui comentar. A essa segunda faixa suburbana, a dos subúrbios propriamente ditos, a exemplo de Maria Theresinha de Segadas Soares<sup>1</sup>, preferimos designar como a *faixa dos grandes subúrbios*. E, dentre estes, fazemos a distinção recomendada pela autora citada, daqueles subúrbios situados em território fluminense aos quais passamos a acrescentar a designação de *periféricos*.

Os limites externos da faixa dos grandes subúrbios correspondem ao que poderíamos considerar como *franja suburbana (suburban fringe)*. A esta pertenceriam Campo Grande e seu prolongamento em Inhaúma e Cosmos. Nesta mesma franja suburbana estariam incluídos os aglomerados do Morro Agudo, Austin e Queimados. São os postos avançados da zona suburbana e do espaço urbano que aí teria os seus limites.

---

<sup>1</sup> SOARES, M. T. de Segadas. "Limites Externos e Divisões Principais do Grande Rio de Janeiro". *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, 1959, t. I.



Além desse limite do espaço urbano, estende-se a última unidade em que dividimos a área em estudo: a faixa pioneira da aglomeração. Trata-se da *rural urban-fringe* dos geógrafos de língua inglesa, na qual, como vimos acima, encontramos ao lado de extensos vazios, núcleos agrícolas, núcleos dormitórios e núcleos industriais, vários deles com caráter misto, como foi salientado ao analisarmos as funções das unidades suburbanas. Essa faixa pioneira da aglomeração tem limites muito nítidos ao norte, nas encostas do maciço do Tinguá, mas seu prolongamento para oeste e para leste, ao longo das principais vias de penetração, leva-nos a distâncias maiores. Toda a parte ocidental da baixada da Guanabara até a base da serra do Mar está hoje incluída nos limites dessa franja pioneira, que já está penetrando no rebordo do planalto. De Petrópolis já há um *commuting* expressivo e o mesmo já começa a surgir de outras localidades serranas, ao norte de Paracambi.

Ao abordar o problema dessa faixa pioneira urbana e de seus limites, somos levados a considerar o conceito de grande aglomeração de área metropolitana.

Dentro da grande aglomeração incluímos não apenas a aglomeração propriamente dita, contida nos limites do espaço urbano, mas toda a faixa periférica da mesma, de ocupação descontínua, é verdade, mas estreitamente vinculada à metrópole, da qual partem os estímulos para a sua ocupação de caráter residencial ou industrial. Os limites dessa grande aglomeração, que coincidem com os da área metropolitana, serão marcados pelos limites do *commuting* e pelas diferenças no ritmo de crescimento da população.

Nessa grande aglomeração, podemos encontrar várias unidades urbanas, de estreita dependência uma em relação à outra. E dentro desse critério, a grande aglomeração do Rio de Janeiro, ou seja, sua área metropolitana, englobaria as duas aglomerações tão estreitamente vinculadas das margens da Guanabara: de um lado, a aglomeração carioca com seus subúrbios e sua faixa pioneira, de outro lado, a aglomeração Niterói-São Gonçalo. Englobaria, igualmente, a cidade de Petrópolis, satélite industrial e recreacional, de dependência estreita em relação à metrópole, apenas separada de sua área periférica pela descontinuidade provocada na ocupação, em virtude da presença da serra do Mar.



**TALENT'S**

**TALENT'S Produções Gráficas e Publicidade Ltda.**  
Rua Senador Dantas, 117 - gr. 1742/43 - Rio - RJ -  
CEP 20034 - Tels.: (021) 533-0037 e 533-3910

ISBN 85-85096-03-9

*SECRETARIA MUNICIPAL DE  
CULTURA, TURISMO E ESPORTES*

**DEPARTAMENTO GERAL DE  
DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO CULTURAL**