

REVISTA BRASILEIRA DE GEOGRAFIA

Ano XXVII

JULHO-SETEMBRO DE 1965

N.º 3

FISIONOMIA E ESTRUTURA DO RIO DE JANEIRO

MARIA THEREZINHA DE SEGADAS SOARES

Da Faculdade Nacional de Filosofia da
Universidade do Brasil

O extraordinário ritmo de crescimento das cidades, característico deste século, tornou necessária a existência de uma orientação racional do desenvolvimento urbano.

A concentração das populações em grandes cidades e os complexos problemas decorrentes, exigem que a evolução urbana seja planejada e dirigida.

Para que o urbanismo seja uma disciplina criadora é necessário, no entanto, que as soluções técnicas e estéticas resultem de um conhecimento aprofundado do fato concreto que é a paisagem urbana. Esse conhecimento pressupõe uma convergência de dados recolhidos por disciplinas diferentes como a sociologia, a história, a economia, a estatística e outras. Ao geógrafo cabe, utilizando os mais diversos dados, "descrever e explicar, no mesmo tempo, a paisagem urbana e sua estrutura" oferecendo, assim, aos urbanistas uma visão de conjunto real e dinâmica da cidade.

I — A FISIONOMIA URBANA

A fisionomia urbana reflete o passado da cidade, seu conteúdo atual e seus problemas, e o aspecto e o entrelaçamento das construções, ruas e espaços livres vão dar a cada cidade uma fisionomia própria. Dentro da cidade, é ainda a fisionomia urbana que vai permitir a identificação dessas frações da *urbs* que são as zonas ou unidades urbanas.

Quanto maior e mais antiga e quanto mais complexas as funções que a cidade exerce no quadro regional, mais variado o seu conteúdo e mais heterogênea a sua fisionomia.

A paisagem urbana atual da cidade do Rio de Janeiro resulta da maneira pela qual se apresentam na cidade vários elementos como o estilo arquitetônico e a idade das construções, a influência da topografia, a intensidade da ocupação do solo e o reflexo das funções urbanas sobre a paisagem.

A marca do tempo na paisagem

A variação do estilo arquitetônico nas diversas frações da cidade reflete uma longa evolução no qual cada etapa do crescimento ficou gravada na paisagem.

A cidade do Rio de Janeiro que já alcançou a categoria de metrópole no plano mundial, é uma das mais antigas cidades do Novo Mundo. Sua evolução data de quatro séculos, durante os quais cada etapa de sua história, cada fase de seu crescimento, cada função exercida ficou gravada na fisionomia urbana. Fortaleza, porto importante e capital do período colonial, porta aberta de um produtivo e populoso *hinterland*, movimentado empório comercial e sede da corte na época imperial, metrópole de múltiplas funções da era republicana, o Rio, com seus 400 anos de vida urbana, é uma cidade em que o passado deixou marcas profundas na fisionomia urbana.

Velhas construções, numerosas e belas igrejas, o aqueduto, os elegantes chafarizes e bicas, as vielas de certas áreas, com seus nomes pitorescos, o traçado e a estreiteza das ruas da parte velha do Centro, lembram o Rio colonial e são a delícia do carioca que conhece bem sua cidade. (Fig. 1)

A grande expansão do Rio imperial é atestada pelos casarões que ainda se encontram nos bairros de São Cristóvão, Tijuca, Santa Tereza, Catete, Laranjeiras, Botafogo, Gávea e pelos numerosos sobrados do Centro e de algumas dessas áreas, alguns ainda com seus belos beirais de louça portuguesa azul e branca, característicos da primeira metade do século XIX.

Essa expansão foi, sobretudo, fruto de novo meio de transporte da época, — o bonde — “o grande instrumento, agente incomparável do seu progresso material. Foi ele que dilatou a zona urbana, que arejou a cidade, desaglomerando a população, que tornou possível a moradia fora da região central”.

Finalmente, o Rio republicano, com o progresso acelerado dos meios de transporte, acabou por encher a grande planície tijuicana, desenvolveu-se ao longo das ferrovias suburbanas e buscou, ainda, a orla oceânica.

“A cidade perdeu, então, aquela semi-uniformidade resultante de uma estrutura econômica e social mais simples e de técnicas de construção mais primitivas. A técnica tradicional do artesanato nas construções, foi substituída pela técnica da produção industrializada, provocando mudanças substanciais na arquitetura, utilizando novos materiais de construção e novos processos, como a técnica americana do arcabouço de aço e o concreto armado”. (Fig. 2)

Palacetes, vilinos, bangalôs e vilas marcam uma etapa da expansão da cidade nos primeiros 40 anos do século XX, enquanto as residências modernas, edifícios de apartamento, favelas e o casario uniforme dos incontáveis loteamentos suburbanos revelam uma etapa recente do

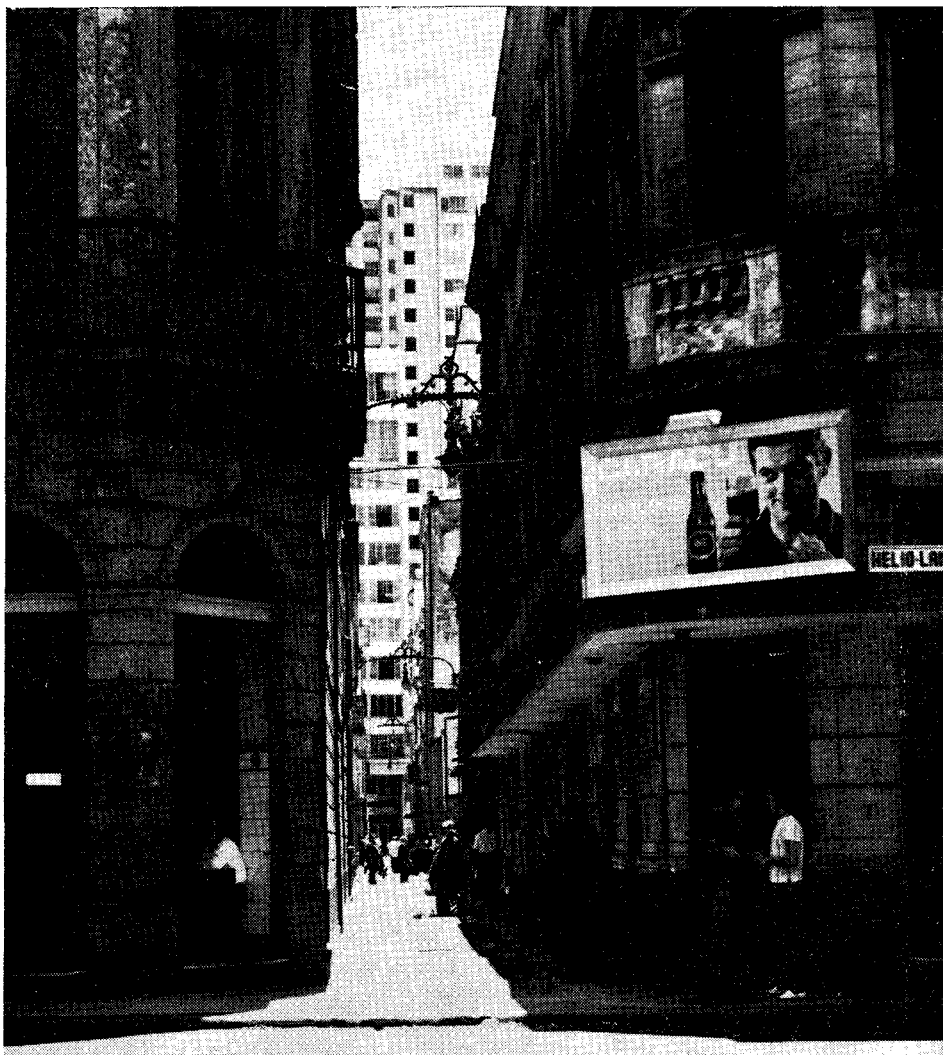


Fig. 1 — O Beco do Bragança, transversal à rua Primeiro de Março, é uma dessas pitorescas viélas do centro da cidade, que testemunham uma fase antiga da evolução urbana do Rio. Seus arcos para lampeões, unindo os velhos sobrados, a estreiteza da rua lembra o Rio colonial e imperial. No fundo, um arranha-céu assinala a renovação dessa área que é a mais velha da cidade. Foto CNG

crescimento da cidade, ligada à aceleração do desenvolvimento do parque industrial carioca, a partir da última guerra, e conseqüente crescimento populacional.

Dessa longa evolução, surgiu uma cidade profundamente heterogênea em que “as diferenças de um trecho para outro são gritantes” e onde, muitas vêzes, o estilo arquitetônico que predominou na época de sua instalação é o único elemento de individualização de um bairro.

Um espaço urbano fragmentado

Ao lado dessa heterogeneidade arquitetônica, há um segundo elemento que vai pesar na caracterização da paisagem urbana carioca.

É a influência da topografia da cidade na interpenetração dos espaços livres e construídos, na disposição dos traçados das ruas e na localização e técnica das construções.



Fig. 2 — O Rio do fim do século XIX. Foto Esso

E através desses três aspectos que se evidencia a maneira pela qual o homem procurou resolver o problema maior dessa grande metrópole, o problema do sítio, sobre o qual a cidade se instalou e se expandiu. Um espaço contido entre o mar e a montanha ou construído por áreas reduzidas entre alinhamentos montanhosos ou encostas de vales estreitos, espaço esse em que os pântanos, os areiais e as lagoas eram mais numerosos que os terrenos sólidos, foi o que a natureza ofereceu para a expansão de uma cidade que hoje possui cerca de 3 500 000 habitantes. (Fig. 3)

Foram as vantagens de sua posição, principalmente as excepcionais qualidades portuárias e as riquezas do seu *hinterland*, que levaram os homens a perseverar nesse lugar, impróprio ao crescimento urbano e a engendrar tôdas as soluções para resolver os problemas de instalação de uma grande comunidade numa área em que a lama, a areia e a pedra dificultaram sempre qualquer empreendimento urbanístico.

A montanha íngreme, com a rocha nua exposta ou recoberta por um manto florestal, é o fator preponderante da descontinuidade da cidade, provocando a sua fragmentação em grandes unidades. O extenso alinhamento montanhoso que atravessa o estado-cidade separa a zona Sul da zona Norte e os subúrbios e isola a grande planície e a extensa restinga de Jacarepaguá. Só através de duas estreitas passagens, essa área livre, que seria esplêndida para a expansão urbana, comunica-se mais facilmente com outras, já densamente urbanizadas.



Fig. 3 — A luta pelo espaço é a nota marcante desta foto, onde se vê, ao fundo, o crescimento vertical do bairro de Copacabana, contido entre o mar e a montanha. No primeiro plano, à direita, uma enorme favela ocupa a encosta íngreme da montanha e até o cemitério, à esquerda buscou a solução dos patamares para enterrar os mortos de uma metrópole que dispõe de poucos espaços planos. Foto CNG

A abertura de uma avenida litorânea, larga e fácil, provocaria a rápida expansão da cidade ao longo da orla marítima do estado. Com a construção dessa avenida e o prosseguimento da avenida das Bandeiras até a planície de Santa Cruz, o rio ficaria dotado de um anel de estradas que, circundando os maciços, facilitaria seu crescimento longitudinal e ampliaria a ligação entre a parte norte e a parte sul da cidade. (Fig. 4)

Assim, qualquer plano urbanístico de expansão da cidade tem de contar com essa realidade que é a presença dos maciços litorâneos, que, se é negativa sob o aspecto focalizado, representa o justo preço que o Rio de Janeiro paga por sua beleza, mundialmente famosa. Os espaços vazios de construções são cheios de encanto, o súbito contraste entre a área edificada e os paredões lisos de gnaisses ou a floresta verde e densa, a que se soma a presença sincopada do mar, são aspectos da mais pura beleza da fisionomia urbana carioca.

Os túneis, outrora constante da paisagem do Rio, são, ainda, a resultante dessa compartimentação da cidade pelos maciços e seus prolongamentos. Constituem um elemento da mais alta importância para a solução dos problemas de trânsito e das longas distâncias entre vários pontos da cidade, apenas separados por alinhamentos montanhosos, muitas vezes estreitos e longos. Teriam de ser contornados, se não fossem perfurados caminhos através dos maciços.

O relevo é ainda o responsável, através, principalmente dos prolongamentos dos maciços, pela fragmentação da cidade em elementos que adquirem, por isso, a individualidade de bairros. O Rio de Janeiro é uma cidade em que grande número de bairros têm no fator sítio uma das razões principais de sua unidade e de sua individualidade. Que é



Fig. 4 — A expansão da cidade pela orla oceânica, além do Leblon, e a ligação com a planície de Jacarepaguá, escassamente ocupada, foi impedida pela topografia da avenida Niemeyer-Joá, onde a montanha vem morrer no mar. Foto CNG

Santa Tereza senão um espigão do maciço da Carioca que se destaca da planície circundante? Que é Laranjeiras senão a parte média e de declividade suave do vale do rio da Carioca? Assim, o número de bairros que se enquadram dentro de uma unidade do relêvo é grande, no Rio de Janeiro, o que não acontece em outras cidades instaladas em sítios mais planos. É ainda essa compartimentação do espaço urbano carioca um dos incentivos no desenvolvimento comercial de várias áreas, com o aparecimento de subcentros, pois os pontos de ligação entre os compartimentos são sempre áreas de congestionamento do trânsito, principalmente depois que o número de veículos cresceu extraordinariamente na cidade. (Fig. 5)

Os aspectos da topografia carioca ainda vão influenciar a fisionomia da cidade, através do próprio traçado de suas ruas. Há, no plano do Rio de Janeiro, uma predominância dos traçados alongados decorrentes de peculiaridades do sítio urbano. Ruas ao longo de vales, como Conde de Bonfim, Laranjeiras, Marquês de São Vicente, ruas ao longo do sopé de encostas, onde o terreno mais firme permitiu a instalação das vias mais antigas de certas áreas, como Misericórdia, São José e Ajuda (apoiadas no sopé do morro do Castelo, ruas Jardim Botânico, São Clemente, Catete, Riachuelo, Salvador de Sá, Estácio de Sá, Had-

dock Lobo, delimitando como se fôsem uma curva de nível a serra da Carioca, os traçados ao longo de aterros da orla marítima, como Av. Beira Mar, Av. Cais do Pôrto, Av. Brasil, ou praias, ou restingas, como a praia de Botafogo, Av. Atlântica, Av. Vieira Souto e Av. Delfim Moreira. Na planície tijuicana, foram as pequenas colinas, os pântanos e as direções de canalização dos principais rios que determinaram o traçado da maioria das ruas que se estiram por vários quilômetros, como Mariz e Barros, São Francisco Xavier, Av. 28 de Setembro e Av. Maracanã. Finalmente, nos antigos subúrbios, situados na grande planície ao norte do maciço da Tijuca, se o traçado alongado das principais ruas está prêsso ao traçado das ferrovias, essas procuraram sempre evitar os trechos demasiadamente planos ou alagados e os morros e colinas. O traçado urbano aí se apresenta, em suas linhas mestras, como se fôsem as varetas de um grande leque. Finalmente, no corredor ao norte dos maciços litorâneos, por onde correm os trilhos do ramal Santa Cruz, prossegue o traçado alongado das principais avenidas e estradas, até se chegar às planícies de Campo Grande, onde, então, a topografia regular vem dando lugar a que comece a ser esboçado um traçado estrelado, resultante do crescimento dêsse núcleo suburbano para diversas direções.

Fig. 5 — A montanha íngreme, com a rocha exposta ou recoberta por um manto florestal provoca a fragmentação do espaço urbano. A praia Vermelha, no primeiro plano, Capacabana e mais ao fundo Ipanema, Botafogo, à direita, são bairros cuja individualidade decorre, essencialmente, do fator sítio. Foto CNG



A conquista recente da montanha

A fisionomia urbana reflete, ainda, as peculiaridades do sítio da cidade, na localização e na técnica das construções. Nos primeiros tempos da cidade, a existência de alagadiços fêz dos morros e colinas o local de eleição para as construções, com a ocupação dos morros do Castelo, Santo Antônio, São Bento e Conceição — Providência, sendo que os dois últimos ainda persistem na fisionomia da cidade, como uma das áreas mais antigas, com seus belos monumentos coloniais (o antigo palácio do Arcebispo — hoje sede do Serviço Geográfico do Exército, e o Mosteiro e igreja de São Bento), seu casario do século passado, suas ladeiras e escadarias que dão acesso aos morros. O atêrro e a drenagem dos charcos foi, porém, a grande solução do carioca para expandir sua cidade, porque, depois da ocupação do Alto da Tijuca e de Santa Tereza, no século passado, a encosta íngreme do maciço da Tijuca não atraiu uma população que não possuía ainda os recursos técnicos para construção em áreas de acentuado declive, nem os meios de acesso a essas áreas. Assim, a conquista da montanha no Rio de Janeiro, com seus profundos reflexos na paisagem urbana é fruto dos últimos 25 anos e vem se realizando em várias frentes, como o Leblon, a Gávea, Humaitá, Laranjeiras, Cosme Velho e Santa Tereza, Rio Comprido e Tijuca, onde os edifícios e as casas (utilizando frequentemente a solução da construção sôbre pilotis), cercados de vegetação ou agarrados na rocha nua, formam um pano de fundo às construções da planície. O elevado custo das construções e a exclusividade do acesso à maioria dessas áreas por automóvel fêz delas um privilégio de gente rica, o que se reflete no aspecto luxuoso das construções.

A montanha carioca, ainda que pareça um paradoxo, apresenta-se ocupada também pelas favelas, que hoje recobrem grande parte das encostas mais abruptas do maciço da Tijuca, na zona norte e na zona sul. Barracos onde tábuas velhas, fôlhas de zinco e, às vêzes, telhas são o material de construção e onde a inventiva de cada um dá as mais diversas soluções para o problema do equilíbrio, amontoados uns sôbre os outros, sem obedecer a nenhum tipo de alinhamento, abrigam uma população que o Censo de 1960 calculou em 337 412 habitantes, para as 147 favelas da cidade, localizadas, em esmagadora maioria, nas encostas das montanhas. Esse segundo plano de habitações miseráveis constitui uma constante na paisagem carioca e um dos mais graves problemas urbanísticos da cidade, não só por seu aspecto desolador, mas, principalmente, pelas inconcebíveis condições sanitárias e sociais em que vive essa grande parrcela da população carioca. (Fig. 6)

O crescimento horizontal e vertical

O terceiro aspecto a ser considerado na caracterização da fisionomia urbana carioca é a maior intensidade da ocupação do solo urbano pelas construções, nas diferentes áreas da cidade. Há, aí, a distinguir

dois aspectos: à ocupação horizontal e a ocupação vertical do solo e como êsses dois tipos de ocupação vão se suceder na cidade.

No centro da cidade, a ocupação horizontal é total, o que está ligado à antiguidade da área, porém, a ocupação vertical, isto é, o aproveita-

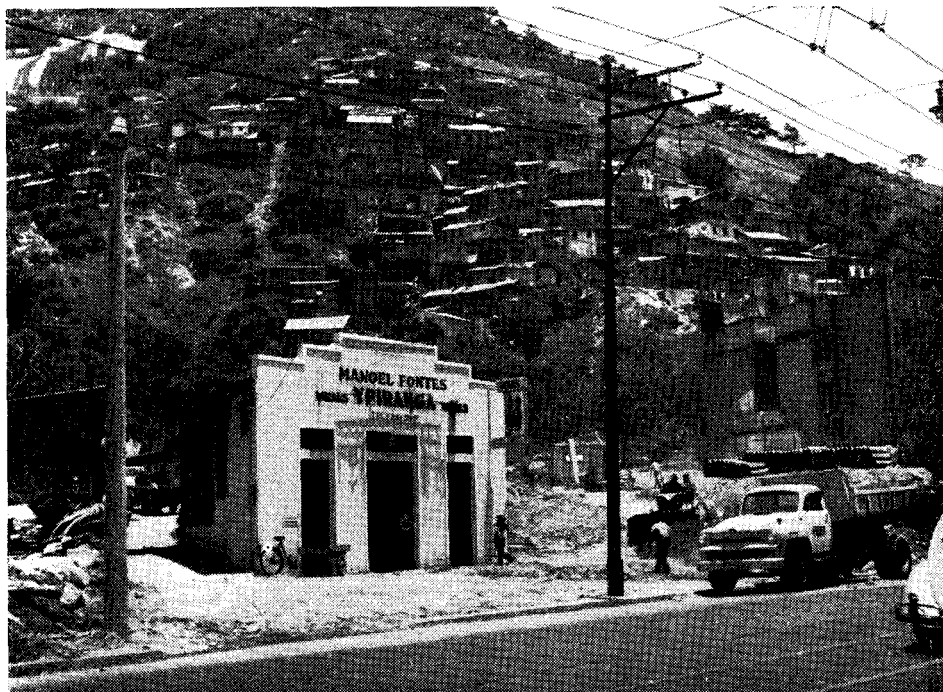


Fig. 6 — Uma parte da grande favela do Humaitá, situada num dos bairros da zona sul. Esse segundo plano de habitação miseráveis constitui uma constante em grande número de bairros, como uma solução espontânea ao problema da colateralidade entre local de trabalho e de residência para populações pobres. Foto CNG

mento máximo dessa área tão valorizada, não se apresenta com a intensidade que seria de esperar do extraordinário crescimento populacional da cidade e extrema diferenciação de funções dêsse centro. Uma parte do centro é ainda constituída de velhos sobrados do fim do século passado e início dêste, ou de edifícios de 3 e 4 andares, construídos depois da reforma Passos, apesar da total inadequação dessas construções às exigências do comércio de uma grande e moderna metrópole. Uma certa lentidão na renovação do centro tem como importante fator condicionante o desenvolvimento de numerosos subcentros em várias partes da cidade, principalmente o desenvolvimento de Copacabana, subcentros êsses que se caracterizam fisionômicamente pelo crescimento vertical. Não só o crescimento vertical do centro foi prejudicado com a extraordinária concorrência dos subcentros, mas também a própria progressão horizontal da área central da cidade, em direção às áreas obsoletas vizinhas, não se verificou. Assim, na fisionomia do centro do Rio de Janeiro a intensidade de ocupação do solo é um importante fator de diferenciação e caracterização. Como um todo, o centro se caracteriza

pela heterogeneidade, nesse setor, abrangendo uma grande área de velhos sobrados e prédios antigos de 3 ou 4 andares, que abrigam a quase totalidade do comércio varejista e atacadista, uma área de prédios monumentais — os ministérios — o de grande edifícios para escritórios, localizada no Castelo, e uma pequena área de arranha-céus modernísimos, onde vem se concentrando a zona bancária da cidade, localizada no cruzamento da Av. Rio Branco com a Av. Getúlio Vargas.

Na zona dos bairros da cidade, a diferença na intensidade da ocupação do solo é, sem dúvida, o principal elemento de diferenciação fisiômica entre as duas grandes áreas urbanas: a zona norte e a zona sul. Os bairros da zona norte já realizaram a completa ocupação horizontal do espaço, sendo raros os terrenos vazios. Verifica-se nêles uma tendência para a intensificação da ocupação vertical, nas vias de maior circulação, ou em certos pontos de convergência do tráfego, como, por exemplo, a praça Saens Peña, onde vem se desenvolvendo importante subcentro. (Fig. 7)

Na zona sul, a extrema valorização da orla da baía e da faixa oceânica levou à crescente substituição das casas por arranha-céus que formam uma verdadeira muralha, nas vias situadas à beira-mar, e vão rareando à medida que a distância da praia vai aumentando. É de

Fig. 7 — O Rio cresce verticalmente não só na zona sul, mas também na Tijuca, onde a tradição de bairro elegante e a existência do subcentro praça Saens Peña valorizaram extremamente essa área da cidade. Foto CNG



notar que, apesar do Flamengo e de Botafogo estarem mais próximos do Centro e serem mais antigos, a substituição das casas por arranha-céus foi mais lenta e ocorreu depois do extraordinário crescimento vertical de Copacabana, possuindo ainda êsses bairros, principalmente Botafogo, grande área de casas antigas. Em Copacabana, a intensidade da ocupação do solo pelos edifícios de apartamentos atingiu proporções verdadeiramente fantásticas, havendo áreas que, segundo estudo feito em 1958, possiam 4 600 habitantes por quadra. Em todo o bairro é intensa a ocupação vertical, com exceção de uma pequena área próxima à rua Toneleiros, mais distante do mar. Essa enorme densidade de ocupação criou graves problemas para Copacabana, como insuficiência da rede de esgotos, de água, de escolas, congestionamento do tráfego e outros. Nos bairros de Ipanema e Leblon, cujo início da ocupação efetiva por residências de classe média data somente de 30 anos, já se processou tôda a ocupação horizontal dos bairros, tendo começado a se verificar em ritmo acelerado, nestes últimos anos, a substituição de residências ainda novas por edifícios de apartamentos, em tôda a orla praiana e nas vias de circulação principais, paralelas à praia. A rapidez com que se verificou o preenchimento horizontal e o crescimento vertical dos bairros da Zona Sul, principalmente os da orla oceânica, têm, na beleza dessa área e na atração pela vida à beira-mar uma das suas explicações. Cada vez é maior o número de habitantes da zona norte e mesmo dos subúrbios que se mudam definitivamente para a zona sul.

A expansão horizontal da cidade, pela orla oceânica, além do Leblon, foi impedida pela topografia dessa área onde a montanha vem morrer no mar, sem que haja uma faixa arenosa entre ambos para a expansão da cidade. Enquanto Copacabana começava o seu intenso crescimento vertical e Ipanema e Leblon terminavam o seu preenchimento horizontal, formou-se um vazio populacional nessa área, onde uma estreita estrada recortada na rocha era a única via de acesso. A montanha não atraía investidores para a abertura de ruas e loteamentos, pois não só as despesas seriam muito maiores, como a população de classe média, que havia rapidamente ocupado os loteamentos planos de Copacabana, Ipanema e Leblon, não se interessaria por essa área, dotada de uma só linha de ônibus de caráter turístico, que tinha o seu início no Leblon. O resultado da crescente atração da população carioca pelas praias da zona sul e da existência de uma barreira montanhosa dificultando a expansão da cidade pela orla oceânica foi o extraordinário crescimento vertical de Copacabana, seguido do de Ipanema e Leblon, onde casas ainda novas estão sendo demolidas e substituídas por prédios de apartamentos.

Já a zona suburbana se caracteriza, nesse setor, pela concentração predial em áreas descontínuas, com a existência de grandes espaços vazios a serem, ainda, ocupados. A ocupação horizontal ainda não se verificou em tôda a área e um esbôço de ocupação vertical se verifica nos subcentros, como Madureira e Campo Grande e nos conjuntos re-

sidenciais de institutos de previdência, que se localizam em grande número nessa zona.

Assim, a descontinuidade das construções em certas áreas, a ocupação horizontal total, ou o extraordinário crescimento vertical de outras, são elementos que servem também para caracterizar a fisionomia urbana do Rio de Janeiro.

Multiplicidade de funções e variedade fisionômica

Finalmente, um quarto elemento contribui para a caracterização da fisionomia urbana carioca e para a diferenciação entre as diversas unidades que compõem a cidade. É o reflexo na paisagem urbana das funções que a cidade exerce e das características sociais de sua população.

O Rio, atualmente, é uma metrópole na verdadeira acepção do termo, isto é, uma cidade que se caracteriza pela multiplicidade de suas funções e conseqüente heterogeneidade de sua fisionomia. Apesar de ter sido, durante quase dois séculos, capital do país, ela nunca se limitou a exercer uma função puramente administrativa, jamais tendo possuído aquela fisionomia uniforme e monótona das cidades administrativas. Sua posição geográfica privilegiada, assegurando-lhe o papel de porta e escoadouro de um rico interior, deu ao Rio outras funções que se refletem profundamente em sua variada fisionomia urbana. Sem dúvida, a função administrativa de capital do país, deixou marcas importantíssimas, como os grandes edifícios da era colonial e imperial e as construções monumentais da era getuliana. Sedes do poder legislativo e judiciário, a esplanada dos ministérios, os palácios presidenciais, não nos deixam esquecer que a cidade foi o principal centro político-administrativo do país, não tendo ainda, na realidade, perdido essa posição, devido às dificuldades de instalação da nova capital do país. Do mesmo modo, a importância e o número das construções militares — fortalezas, quartéis, arsenais, bases aéreas, escolas militares — atestam, na fisionomia urbana carioca a necessidade de defender a capital do país dos ataques externos, mas, principalmente, a necessidade de garantir os poderes constituídos contra qualquer atentado à ordem. (Fig. 8)

A paisagem urbana carioca apresenta a marca, também, de outra antiga e importante função que a cidade vem exercendo e que muito contribuiu para o seu desenvolvimento: a função portuária. O cais, a Alfândega e o chafariz do terreiro do Paço “que, logo junto do pôrto, abastece os navios e está rodeado de bandos de marinheiros de tôdas as nações” (Spix e MARTIUS, p. 92, vol. I) são elementos constantes de tôdas as narrativas e desenhos que retratam a paisagem do Rio colonial e imperial. Na fisionomia atual da metrópole carioca, a atividade portuária assinala sua presença sôbre extensa área, localizada em sua quase totalidade sôbre atêrro, e que se estende da praça Mauá à Ponta do Caju. Depósitos, armazéns, estações de passageiros,

frigoríficos, moinhos, depósitos de gás e combustível, cais de minérios, linhas ferroviárias, cruzando as ruas para atingirem o pôrto e um movimento constante de carga e descarga caracterizam essa área da cidade. Uma população pobre vive nos sobrados antigos da área vizinha



Fig. 8 — A função político-administrativa deixou marcas profundas na cidade, que durante dois séculos foi a capital do Brasil. Na área de demolições do morro do Castelo surgiu a Esplanada dos Ministérios, na qual estão situados o Ministério da Educação e o Ministério do Trabalho vistos na fotografia. A igreja colonial de Santa Luzia forma belo contraste, tão comum na fisionomia do Rio, entre o antigo e o moderno. Foto CNG

ao pôrto, que se integra na zona de obsolescência da cidade, e que é habitada por uma classe trabalhadora, constituída, em parte, por emigrantes portugueses, que aí encontrou alojamento barato e próximo do centro da cidade. Esse é justamente um aspecto peculiar da cidade do Rio de Janeiro: seu pôrto está ao lado do centro da cidade. Tendo sido o pôrto a alma do Rio colonial, em tórno do qual a cidade começou a crescer, o “centro” atual que se localiza na área ocupada pela cidade colonial, conservou a vizinhança do pôrto, pois as novas instalações foram construídas a pouca distância do velho cais da praça 15 de Novembro. (Fig. 9)

A função portuária esteve sempre ligada a de grande empório comercial e ainda hoje a área de comércio atacadista da cidade está localizada na extremidade do “centro”, próximo ao pôrto, nos antigos sobrados dos fins do século passado e início deste.

A função industrial que contribuiu de maneira decisiva para o crescimento da cidade nestes últimos vinte e cinco anos, não se expressa

na fisionomia urbana da cidade, com o mesmo vigor com que se apresenta na metrópole paulista. Na paisagem carioca, a grande fábrica é exceção, havendo uma dominância de pequenos e médios estabelecimentos industriais, na grande maioria sem instalações apropriadas,



Fig. 9 — Na fisionomia da metrópole carioca, a atividade portuária assinala sua presença sobre extensa área. No segundo plano, o cais com armazéns, frigorífico de frutas, instalações de moagem de trigo, grandes depósitos, etc. No primeiro plano, velhos sobrados da zona de obsolescência vizinha ao pôrto. Foto CNG

que se diluem na massa de construções da cidade. Se, na segunda metade do século passado, foram as indústrias as vanguardas da expansão urbana do Rio para os vales e pequenas planícies pantanosas da Gávea e da Tijuca, hoje, devido à escassez de terrenos amplos e baratos, decorrente dos problemas do sítio urbano, as grandes indústrias buscaram a periferia da cidade para a sua instalação. Cada vez mais o recôncavo da Guanabara se torna o parque industrial da metrópole carioca. Numerosas indústrias importantes que têm no Rio o financiador, o principal consumidor, o importador da matéria-prima, o expedidor e orientador de sua produção, localizaram-se nos municípios vizinhos do estado da Guanabara, atraídas pela abundância de água, pelos salários e impostos mais baixos, pela facilidade de aquisição de grandes áreas e pela rede rodoviária e ferroviária que recorta essa área de topografia quase plana. Na fisionomia urbana da cidade, a atividade industrial não se apresenta concentrada e sim dispersa pelos subúrbios cariocas, sem marcar a paisagem com a aglomeração de grandes estabelecimentos industriais, típicos de certas metrópoles.

A importância da metrópole carioca como centro turístico e cultural reflete-se, de maneira importante, na fisionomia urbana, através dos numerosos e belos hotéis, ainda em número insuficiente para abrigar uma corrente de turistas nacionais e estrangeiros que buscam as belezas da terra carioca, e através de grandes construções onde estão instaladas escolas universitárias, museus, bibliotecas e outros estabelecimentos culturais.

A democratização crescente da fisionomia urbana

Da mesma maneira que a heterogeneidade das funções urbanas se reflete na variedade dos aspectos da fisionomia urbana carioca, o tipo e a localização das construções residenciais revelam a estrutura social democrática da cidade, onde os bairros luxuosos e exclusivos são exceção, ocupando uma área mínima no conjunto da cidade, constituída por uma pequena parte do Leblon, a parte elevada da Gávea, o Alto da Boa Vista e o caminho para o Joá: A regra, no Rio de Janeiro, é a coexistência, a vizinhança de várias classes na mesma área. Nesse sentido, a febre de edifícios de apartamentos, que foi uma das soluções para o extraordinário crescimento da cidade nesses últimos vinte e cinco anos, muito contribuiu para a democratização da paisagem carioca. Na zona sul da cidade, edifícios de luxo se alternam com prédios de classe média e proletária e a proliferação, nessa zona, de apartamentos de quarto e sala, pelo seu valor especulativo, colocaram a zona mais bela da cidade ao alcance de uma classe de poucos recursos. Na zona norte, bangalôs da classe média, pequenas casas de vila ou de frente de rua, de classe mais modestas, e confortáveis residências de classes abastadas coexistem na maioria dos bairros. Só nos subúrbios é que vemos desaparecer um tipo de residência ou de apartamento de luxo, pois esta área, ao contrário dos subúrbios de várias metrópoles de outros países, se caracteriza pela predominância das construções da classe pobre. Acentua-se, atualmente, entretanto, uma tendência para a melhoria dos padrões de construção nessa área, com o aparecimento de crescente número de residências confortáveis e de edifícios de apartamento, ligada ao crescente aparelhamento dos subúrbios em todos os serviços necessários ao conforto de uma população, o que tem atraído para eles respeitável parcela da classe média.

Finalmente, a habitação miserável — a favela — é a grande constante da aglomeração carioca, encontrada por todo lado, não respeitando nem as zonas mais exclusivas da cidade, pois muitas delas lhes são vizinhas, devido à própria localização comum em áreas de difícil acesso. Na zona sul, na zona norte e nos subúrbios, êsses aglomerados de habitações miseráveis são encontrados ocupando encostas íngremes ou a proximidade de charcos, isto é, as áreas desprezadas por suas más condições.

Em resumo, a coexistência de classes diferentes nas mesmas unidades é o traço mais característico do reflexo da estrutura social da cidade na sua paisagem urbana.

II — A DISTINÇÃO ENTRE URBANO E SUBURBANO

Quais os traços mais marcantes da paisagem da zona urbana? Sem dúvida, a densidade e a continuidade das construções é 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 são dados pela presença de melhoramentos, tais como abastecimento d'água, iluminação pública e domiciliar, rede de esgotos sanitários e pluviais, pavimentação dos logradouros públicos e remoção de lixo público e domiciliário.

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, 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.

Por ocasião do Censo de 1950, o Serviço Nacional de Recenseamento (documentos censitários — Série C, n.º 4), para distinção entre o quadro urbano e suburbano, dentro do então Distrito Federal, adotou os dois critérios acima comentados, que 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, exigindo estudo mais aprofundado, essas formas novas do crescimento das cidades que na língua inglesa recebem o nome de *suburbs* e na língua francesa o de *banlieues*.

Surge, de imediato, o problema do conteúdo administrativo que, tradicionalmente, as duas palavras estrangeiras referidas possuem, indicando áreas fora dos limites administrativos das cidades. Na cidade do Rio de Janeiro, a palavra subúrbio só tem sido aplicada para denominar certas áreas com características peculiares, sujeitas, porém, à mesma administração da cidade, isto é, à antiga Prefeitura do Distrito Federal e ao atual governo do estado da Guanabara. No entanto, o crescimento da cidade do Rio de Janeiro se tem realizado, também, para áreas fora dos limites administrativos do estado-cidade, em direção às municipalidades vizinhas de Nilópolis, São João de Meriti, Caxias e Nova Iguaçu, que estão integradas no espaço urbano da metrópole carioca e apresentam características nitidamente suburbanas.

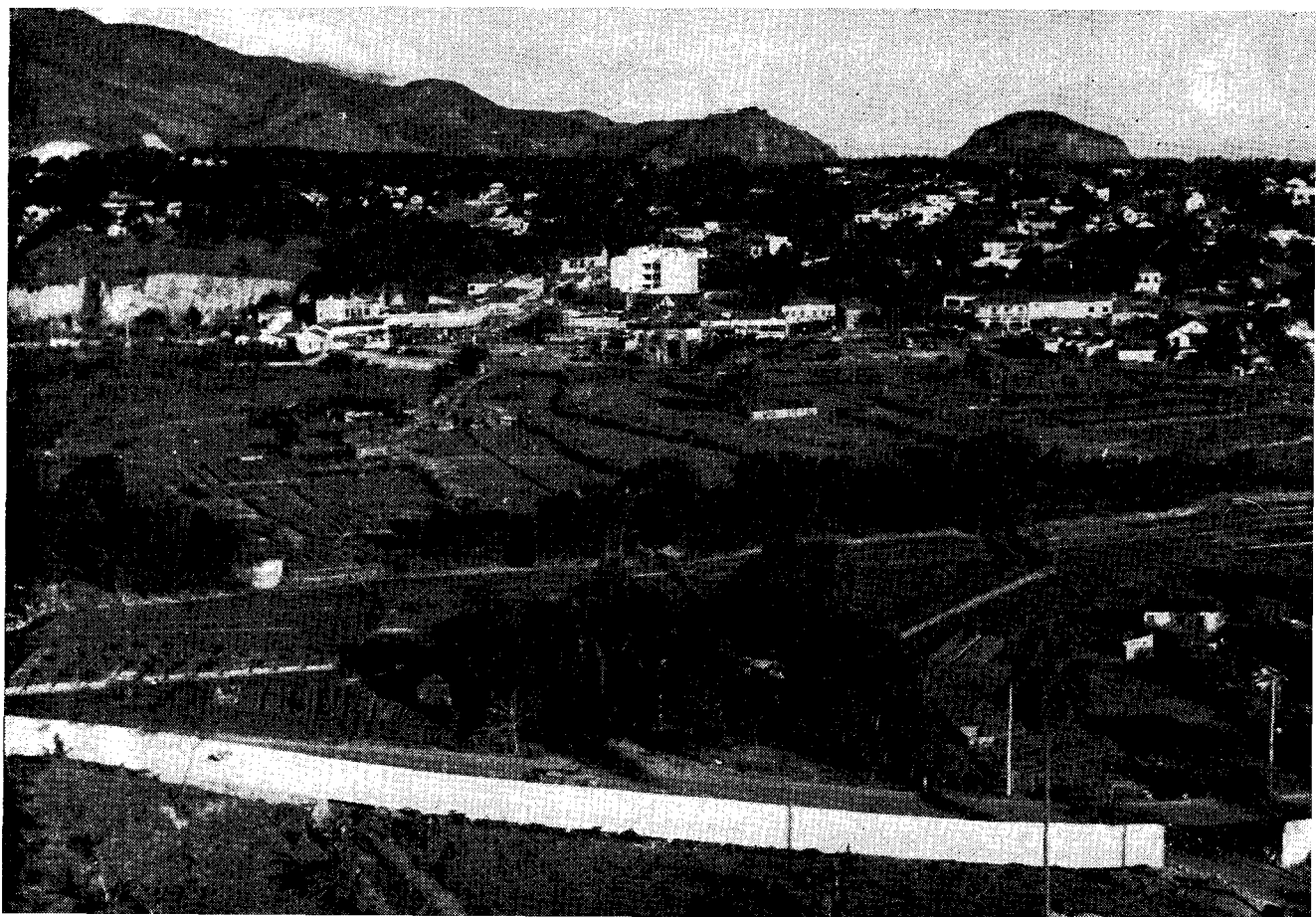
Para a caracterização de áreas na situação suburbana, o censo demográfico de 1950 levou em consideração vários fatores. A concen-

tração predial em áreas descontínuas, os indícios de transformação da propriedade agrícola, explorada ou não, em lotes urbanos, a presença de alguns melhoramentos comuns a situações urbanas e a existência, em início de construção ou em projeto, de novos logradouros públicos são os elementos de caracterização da zona suburbana.

Êsses elementos são bem descritivos, pois definem uma área onde a maior largueza, a impressão de desconforto e desordem e a existência de uma ocupação de aspecto recente ou inacabado caracterizam a paisagem. Além disso, a utilização de transporte ferroviário e a parcimônia de recursos da maioria da população são noções indissolúvelmente ligadas aos subúrbios. Hoje, apesar da insuficiência dêsse meio de transporte e da utilização crescente do transporte rodoviário, no linguajar popular do carioca, onde não há trem não se chama subúrbio, como o caso de Jacarepaguá. Da mesma maneira, nas áreas servidas pelo trem, mas em que a paisagem já está totalmente urbanizada, como Meier, Cascadura ou Madureira, reluta-se em abandonar a designação de subúrbio.

No censo demográfico de 1950, eram as seguintes circunscrições incluídas na zona suburbana: a parte montanhosa da circunscrição da Gávea e da Tijuca, uma parte da de Jacarepaguá, Pavuna, Anchieta,

Fig. 10 — A fisionomia da zona suburbana revela uma ocupação horizontal mais rarefeita e descontínua. Essa foto da parte suburbana de Jacarepaguá mostra-nos as casas em meio a terrenos arborizados, havendo no primeiro plano uma grande área ocupada por hortas. Foto CNG



Realengo, parte de Campo Grande e de Santa Cruz. Já o censo de 1960 inclui tôda a circunscrição de Jacarepaguá e de Guaratiba, na zona suburbana, enquanto, Anchieta e Pavuna, passaram a ser incluídas na zona urbana. Tal inclusão se apoiou, certamente, no extraordinário incremento populacional dessas duas últimas áreas nesses 10 anos, em função das duas novas rodovias que lhe facilitaram extraordinariamente o acesso: A avenida Brasil e, principalmente, a avenida das Bandeiras. Pavuna e Anchieta tiveram um crescimento de 85%, semelhante ao de Copacabana e só ultrapassado pelo de Campo Grande, (cuja elevada percentagem de crescimento é explicada pela sua transformação acelerada de zona rural em zona suburbana). Entretanto, Pavuna e Anchieta paisagisticamente se integram nos subúrbios, pois êsse crescimento populacional se processou sôbre uma área com grandes espaços vazios, constituída, em sua maior parte, pela baixada do rio Acari e Meriti. Esta vasta área semipantanososa permanecerá desocupada e a cidade do Rio de Janeiro saltara sôbre êsse obstáculo, estendendo-se além das fronteiras do estado. No antigo vazio, agora saneado e atravessado pela avenida das Bandeiras, começaram a surgir incontáveis loteamentos, conjuntos residenciais populares e instalações industriais, mas o aspecto dessas áreas permanece nítidamente suburbano, segundo as características do próprio Serviço Nacional de Recenseamento, não se justificando pois a sua inclusão na zona urbana.

Assim, a divisão feita pelo Censo de 1950 é ainda a mais próxima da realidade na delimitação das zonas urbana e suburbana, dentro do Estado da Guanabara. Nêle, também a configuração da zona suburbana e rural está mais adequada, pois a circunscrição de Guaratiba e uma grande parte da de Jacarepaguá não se enquadram absolutamente nas características de zona suburbana. São ainda zonas rurais, caracterizadas por pequena densidade demográfica, predominância de propriedades com ou sem exploração agropecuária, ausência de traçado urbano, ausência de maioria dos melhoramentos comuns às situações urbana e suburbana e interligação através de estrada de rodagem (Fig. 10)

Delimitação da zona urbana e suburbana

A Zona urbana compreende o centro, os bairros e certas áreas próximas, que forma antigos subúrbios mas dotados, atualmente, de tôdas as características urbanas. Essas áreas abrigam já uma população densa, variada quanto a condição social, e dispõem de ampla rede de transporte rodoviário para ligação com outros pontos da cidade, não se justificando mais a sua inclusão na zona suburbana. Êsses antigos subúrbios que, da parte de alguns geógrafos, mereceram a denominação de bairros-subúrbios e que preferimos chamar bairros suburbanos, incluem as seguintes circunscrições censitárias: Engenho Nôvo, Meier, Inhaúma, Piedade, Penha, Irajá e Madureira. Correspondem êles na Divisão Administrativa do estado da Guanabara à X, XI, XII e parte da XIV e XV regiões administrativas.

A zona suburbana, inclui os subúrbios dentro do estado da Guanabara e os subúrbios periféricos.

Os subúrbios guanabarinos se estendem pelas circunscrições censitárias de Pavuna, Anchieta, Realengo, parte de circunscrição de Jacarepaguá e os núcleos suburbanos de Campo Grande e Santa Cruz, que servem de centro às Regiões Administrativas XVIII e XIX.

Os subúrbios periféricos são constituídos pelos municípios vizinhos de Nilópolis, São João de Meriti, e parte dos municípios de Nova Iguaçu e Duque de Caxias. A metrópole carioca, isto é, o Grande Rio de Janeiro, não se limita à área urbanizada situada dentro do estado da Guanabara, sendo êste um dos mais graves problemas administrativos do estado, que tem que arcar com o ônus da população desses municípios vizinhos que se utiliza de todos os seus serviços.

Subdivisão da zona urbana e suburbana

Uma vez estabelecidos os conceitos de urbano e suburbano, relativamente à aglomeração carioca, e delimitadas as áreas por êles enquadradas, é necessário distinguir e denominar as unidades urbanas que êles enquadram.

Dentro da zona urbana, podem ser distinguidas as seguintes unidades: o centro, uma área de deterioração ou obsolescência, os bairros e os bairros suburbanos.

Dentro da zona suburbana, que compreende tôda a área situada, dentro ou fora do estado da Guanabara que apresente as características básicas suburbanas, acima analisadas, encontram-se os subúrbios guanabarinos e os subúrbios periféricos (a área situada além dos limites do estado da Guanabara).

Além da zona suburbana, inicia-se uma outra zona — a faixa pioneira urbana ou orla urbano-rural — 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 — dormitório, núcleos turísticos e núcleos e instalações industriais esparsos).

III — A ESTRUTURA URBANA

A fisionomia das unidades urbanas reflete as formas diferentes pelas quais se processou a ocupação do solo urbano, refletindo, também, as épocas diversas em que essa ocupação se processou. Cada unidade urbana tem uma fisionomia própria, resultante do estilo, da idade, da função e do conteúdo social das construções, assim como da disposição e localização das casas, ruas e espaços livres. A fisionomia urbana do Centro da Cidade é inteiramente diferente da dos subúrbios e dos bairros e, dentro desses, é grande a variedade de aspectos.

A identificação de certas áreas, dotadas de certas características, que são comuns à maioria das grandes cidades, é fato reconhecido por

todos os que se dedicam aos estudos urbanos. Assim é que as grandes aglomerações apresentam uma estrutura interna, constituída pelas seguintes unidades urbanas: o Centro, uma área de transição ou de obsolescência, uma área predominantemente residencial, com enclaves industriais e uma área suburbana (onde a intensidade da função residencial, comercial ou industrial vai caracterizar o tipo de subúrbio) que, geralmente, se prolonga além dos limites administrativos da cidade.

Essas unidades urbanas, diferentes em sua fisionomia e em seu conteúdo, passarão a ser analisadas no presente estudo.

A) O CENTRO

O centro da cidade é o foco de tôdas as funções que se relacionam com a vida da cidade, da região ou do país. "As funções variadas e interdependentes desempenhadas nessa zona central unem tôdas as partes da comunidade urbana e ligam a cidade com o interior" (GIST e HALBERT, 1961, p. 125). É essa a característica principal do centro do Rio de Janeiro, pois o desenvolvimento de importantes subcentros, principalmente de Copacabana, fêz com que o centro da cidade perdesse o monopólio que, durante muito tempo deteve, de várias de suas funções. O centro é, ainda, o coração da cidade, que sem êle não funciona nem internamente, nem em suas relações com o país e com o mundo. Por maior que seja o desenvolvimento dos subcentros cariocas, êsses são sempre entidades dependentes, incompletas e seu desaparecimento não impediria que a vida da metrópole continuasse.

A importância dos centros provém não só de serem entidades completas, preenchendo tôdas as funções e serviços necessários à vida interna e de relações, mas também de ser o local de onde partem ordens e diretivas político-administrativas, para a vida da cidade, do estado e ainda do país. Essa característica, os centros das grandes capitais detêm, como monopólio, por uma questão de evolução histórica. As instituições político-administrativas surgiram junto com a cidade, que cresceu em tórno do núcleo inicial, onde se localizaram os primeiros habitantes, os primeiros administradores e os primeiros edifícios públicos. Ao se expandir de maneira irregular, seguindo os caprichos do relêvo e obedecendo a fatôres diversos, o centro passou a ocupar a antiga área do núcleo inicial, aí se conservando, apesar de não estar situado no centro geométrico da aglomeração.

A fisionomia do centro do Rio de Janeiro exprime de maneira fiel as funções dirigentes que lhe são exclusivas e que êle não partilha nem mesmo com o seu grande concorrente que é Copacabana. Edifícios públicos, alguns ainda do período colonial e imperial, aí se localizam, ministérios, sedes de repartições públicas, federais e estaduais, sedes de autarquias, antigas sedes do poder legislativo e judiciário dão certa grandiosidade à fisionomia dessa área. Altos funcionários, administradores, para aí afluem, assim como uma multidão de funcionários. Arranha-céus modernos e velhos prédios abrigam o comando das opera-

ções econômicas sôbre vastas áreas, o contrôle das operações industriais de produtos cuja fabricação é feita em outras áreas da metrópole, escritórios centrais do comércio varejista e atacadista. Também as sedes da maioria dos bancos que operam no país aí se localizam, em grandes edifícios de estilo clássico e rebuscado ou em modernos arranha-céus, onde o alto custo do material empregado e o arrojo das concepções arquitetônicas evidenciam uma concorrência estética. (Fig. 11)



Fig. 11 — A avenida Rio Branco, principal artéria do Centro do Rio de Janeiro, rasgada no início do século XX, através da velha cidade, cujos restos estão presentes nos sobrados do canto esquerdo da foto. Uma fase de prédios de três e quatro andares já cedeu lugar à fase dos arranha-céus o comando das operações econômicas da metrópole. Foto CNG

O centro detém ainda o monopólio da transmissão de informações. Os meios de comunicação para aí convergem, recebendo e transmitindo informações indispensáveis à cidade e ao país. Aí se localiza o foco de um complicado sistema de comunicações, telefone, correio, telégrafo, rádio, através dos quais circulam, rapidamente, as informações e por meio das quais o país se comunica com o exterior. Sedes de jornais, de estações de rádio, de agências telegráficas têm no centro a sua localização preferida.

Ainda dentro das características específicas do centro está o fato de ser o foco de uma rede de vias de transporte. Sedes e agências de companhias de transporte, dentro do país e para o exterior se situam nessa área central da cidade, que tem nos letreiros e convidativas vitrines das companhias de aviação, transporte marítimo, ferroviário e rodoviário um dos seus aspectos mais tradicionais.

Todos os meios de transporte para outras áreas do país e do mundo tem suas terminais no centro ou muito próximo deles: as gares da E. F. Central do Brasil e da Loepoldina, a estação rodoviária Mariano Procópio, o aeropôrto Santos Dumont e o pôrto. Tal convergência de transportes de longo alcance congestionna mais ainda o tráfego com os passageiros que chegam ou parte e que por êle tem de passar obrigatòriamente.

É o centro, também, o foco de uma rêde de transporte intra-urbanos que à êle ligam os bairros e subúrbios da cidade. Nêle se localizam os pontos terminais da maioria das linhas de coletivos, assim como por êle passam obrigatòriamente, por razões ligadas à topografia da cidade, as linhas que ligam bairros de zonas opostas. O tráfego de veículos é intensíssimo, o que constituiu sempre um grave problema para êsse centro apertado e de ruas estreitas.

Finalmente, a zona central tem grande importância para a vida cultural e artística da cidade, abrigando várias escolas de nível superior, museus, bibliotecas, assim como possuindo duas áreas em que se concentraram estabelecimentos de diversões — a Cinelândia e a Praça Tiradentes.

Transformações dos últimos 20 anos

Dentre as funções mais características dos centros das cidades está a de concentrar o comércio varejista. Foi nesse setor que se verificou uma das principais transformações sofridas pelo centro nesses últimos 20 anos. Êle ainda é uma importante área de comércio varejista, mantendo a grande característica dos centros que é a grande especialização do varejo, sendo freqüente um só tipo de mercadoria ser vendido nos estabelecimentos. A fisionomia do centro ainda é caracterizada pela uniformidade de pequenas lojas localizadas na parte térrea de sobrados ou prédios antigos. Houve, porém, uma estagnação num dos aspectos mais característicos da fisionomia dos centros; êle não acompanhou a extraordinária evolução estética por que passou o comércio carioca nesses últimos 20 anos, não apresentando mais uma área dedicada ao comércio de luxo. A preocupação de apresentar o produto da maneira mais atraente possível, através da decoração dos estabelecimentos comerciais e das vitrines, surgiu a medida que se desenvolvia o comércio de Copacabana, que hoje detêm o monopólio do comércio para uma clientela de gôsto mais exigente. Nesse aspecto de sua fisionomia, o Rio se assemelha muito a Los Angeles, onde o centro da cidade apresenta um comércio de baixo padrão e má apresentação, enquanto os magazines luxuosos se localizam nas belíssimas áreas residenciais, mas de maneira dispersa e não concentrados, como em Copacabana. Em resumo, até uns 20 anos atrás, o centro possuía uma área freqüentada por uma clientela de gôsto mais refinado, que era a zona enquadrada pela Av. Rio Branco, rua Uruguaiana, rua São José e rua do Ouvidor. O comércio dessa zona não evoluiu em seus padrões estéticos e mostra

mesmo uma preocupação de exibir o máximo de mercadoria em suas vitrines, se assemelhando cada vez mais à área de comércio tradicionalmente popular que é a Av. Passos. Ao mesmo tempo, o desenvolvimento do comércio varejista de todos os tipos em Copacabana, fêz com que o centro perdesse não só a clientela de artigos de luxo de toda a cidade, mas também para a maioria dos demais artigos, da população residente na zona sul.

PERFIL DE DENSIDADE DO RIO DE JANEIRO

hab/hab

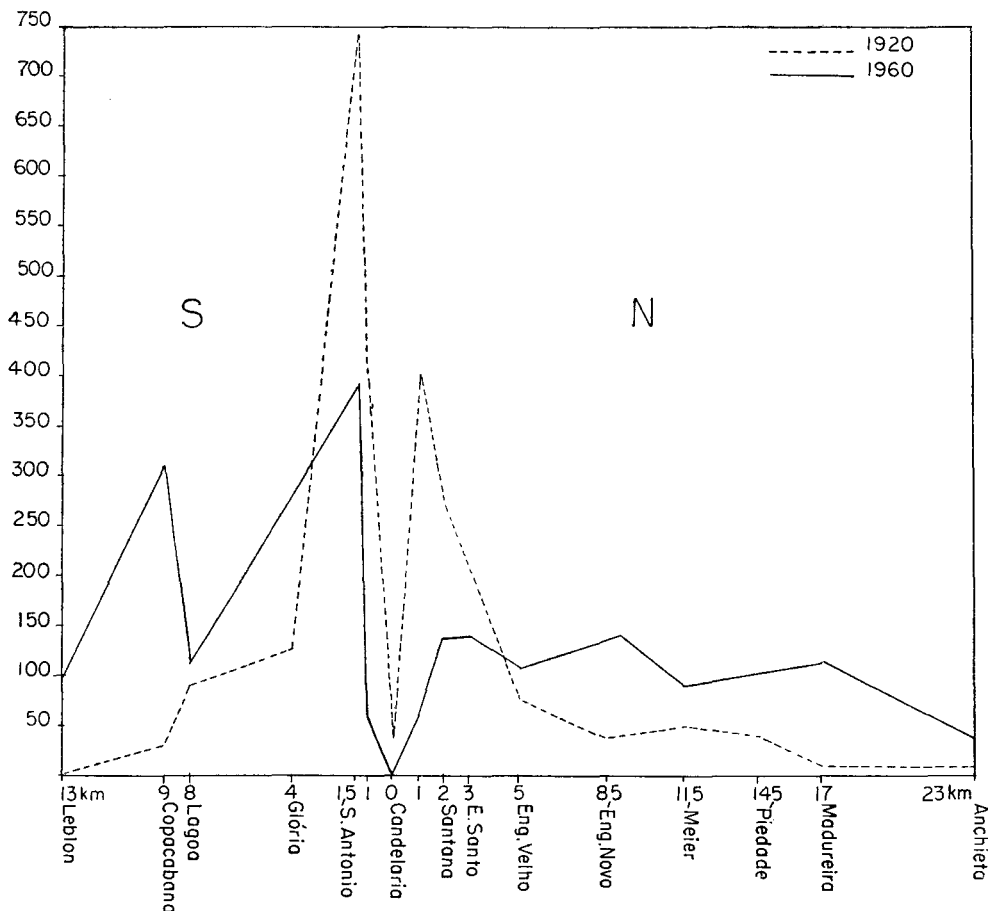


Fig. 12 — Da análise e comparação dos perfis de densidade demográfica do Rio em 1920 e 1960, os principais aspectos a ressaltar são: a) o esvaziamento do centro; b) o extraordinário congestionamento populacional da zona de obsolescência, em 1920, seu esvaziamento nesses 40 anos, sua permanência como uma das áreas de maior densidade na cidade; c) o enorme crescimento dos bairros da zona sul e o crescimento moderado dos da zona norte; d) o preenchimento dos velhos subúrbios e sua transformação em bairros suburbanos densamente povoados, cujo limite extremo é Madureira; e) a expansão sobre novas áreas (Anchieta).

Da mesma maneira, o centro hoje partilha com Copacabana e com outros subcentros uma função que foi seu monopólio durante muito tempo: a de local de concentração de consultórios médicos e dentários. Cada vez é maior o número de médicos e dentistas que se localizam fora do centro, buscando a proximidade da clientela. Assim, enquanto

em Copacabana, por exemplo, surgem, cada vez mais, edifícios inteiros dedicados a consultórios e escritórios, no centro essa função não tem contribuído grandemente, nos últimos anos, para renovar seu aspecto, através da construção de novos prédios.

O centro viu, outra importante função sua partilhada com subcentros da cidade, especialmente Copacabana: a de local de diversões da cidade. Enquanto os cinemas deixaram de concentrar-se unicamente na Cinelândia, para espalhar-se por todos os subcentros e mesmo por toda a cidade, Copacabana arrebatou-lhe o papel de principal centro de diversões do Rio, com diversos cinemas, teatros, boites, bares e restaurantes. Com isso, a fisionomia do centro perdeu muito em brilho e animação e a velha Cinelândia apresenta um aspecto inteiramente decadente.

A decadência ou a estagnação das três funções acima assinaladas — comércio varejista, localização de consultórios e centro de diversões — contribuíram, de maneira decisiva, para uma certa estagnação do centro, não o levando a invadir as áreas circunvizinhas para a sua ampliação e renovação, como acontece em muitas metrópoles que não possuem subcentros, como é o caso de São Paulo. Depois da anexação e preenchimento vertical da zona do antigo morro do Castelo, numa época em que os subcentros ainda não tinham surgido, o centro não mais ampliou sua área, nem em direção de uma artéria expressamente planejada para isso, como foi a Av. Getúlio Vargas.

A estagnação do centro refletiu-se, também, sobre outra característica das áreas centrais das grandes cidades, que é a extrema valorização dos terrenos nessa área, o que explica a permanência das construções antigas, que compõem o centro do Rio, em parte. Um fenômeno típico dos "centros" é a supervalorização das velhas construções que geralmente os compõem, em virtude do seu alto rendimento, o que constitui uma grande força de permanência e preservação da paisagem dos velhos núcleos, sobre os quais, geralmente, os centros se constituem. Entretanto, a multiplicidade de novas exigências em espaço e em instalações modernas, decorrentes do crescimento da cidade e de novas concepções de conforto, levam os centros a se renovarem gradualmente, substituindo os velhos prédios por edifícios modernos de vários andares, aproveitando assim mais intensivamente esse solo urbano tão valorizado. Grandes magazines, lojas espaçosas e modernas, consultórios e escritórios amplos e confortáveis se instalam nessas novas construções, que proporcionam a quem as constrói um lucro que compensa o alto preço pago pelo terreno. No "centro" do Rio de Janeiro, essa renovação não vem se processando com ritmo que seria de esperar de crescimento da cidade. A causa disso tem sido a concorrência de Copacabana, para cuja renovação se desviaram os capitais, que deveriam contribuir para a mais rápida modernização do centro. A estagnação ou a decadência das funções acima analisadas, que o centro passou a partilhar ou cedeu inteiramente a Copacabana, causaram uma menor procura da área central para especulações imobiliárias. É interessante, porém,

notar que, nesses últimos anos, o interêsse em novas construções no centro está crescendo, talvez em função de certa saturação de Copacabana, que já possui poucos prédios antigos em áreas de valor comercial, pelos quais os preços pedidos são astronômicos.

O desenvolvimento dos subcentros

Tudo que foi acima analisado sôbre a caracterização e a fisionomia atual do centro do Rio de Janeiro resulta de um fato básico para a compreensão do processo evolutivo da área central nesses últimos vinte anos. Durante muito tempo, o Centro deveu a sua condição de coração da cidade a dois fatores: a sua condição anterior de núcleo inicial da cidade e ao fator topográfico. Devido ao avanço dos contrafortes do maciço da Carioca até quase o mar (espigão de Santa Tereza) o centro foi sempre a passagem obrigatória entre as duas áreas de expansão da cidade — A zona norte e a zona sul, devido a necessidade de contornar o maciço. Além disso, o Rio, até os fins do século passado, não ocupava grande área, sendo uma cidade onde a população se amontoava no centro e áreas circunvizinhas, devido às limitações impostas pela lentidão dos meios de transportes. Assim, para o bonde de burro do século passado ou o bonde elétrico já do primeiro quartel dêsse 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 a sua população nos últimos vinte anos trouxe um extraordinário crescimento em área para o Rio. U'a massa humana ocupou e preencheu a zona recortada pelos eixos ferroviários da Leopoldina, Rio d'Ouro, Linha Auxiliar e Linha Tronco da Central e Ramal Santa Cruz, ao mesmo tempo que o crescimento vertical da orla marítima se fazia em ritmo acelerado. Êsse 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 a existência de pontos de estrangulamento do tráfego decorrentes de fatôres topográficos. O transporte torna-se um verdadeiro pesadelo, 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 intersecção dos transportes ou de passagem obrigatória. Assim, começaram a desenvolver-se subcentros na cidade, como Meyer, Cascadura e Madureira, servindo aos habitantes da zona ao longo das ferrovias. Para os habitantes da planície tijuicana, a praça Saens Peña e a rua Hadock Lôbo passaram a atender a maioria de suas necessidades, enquanto Copacabana servia de subcentro aos moradores da zona sul e cada vez mais atraía habitantes de tôda a cidade no setor de diversões e 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

DENSIDADE DEMOGRÁFICA 1960

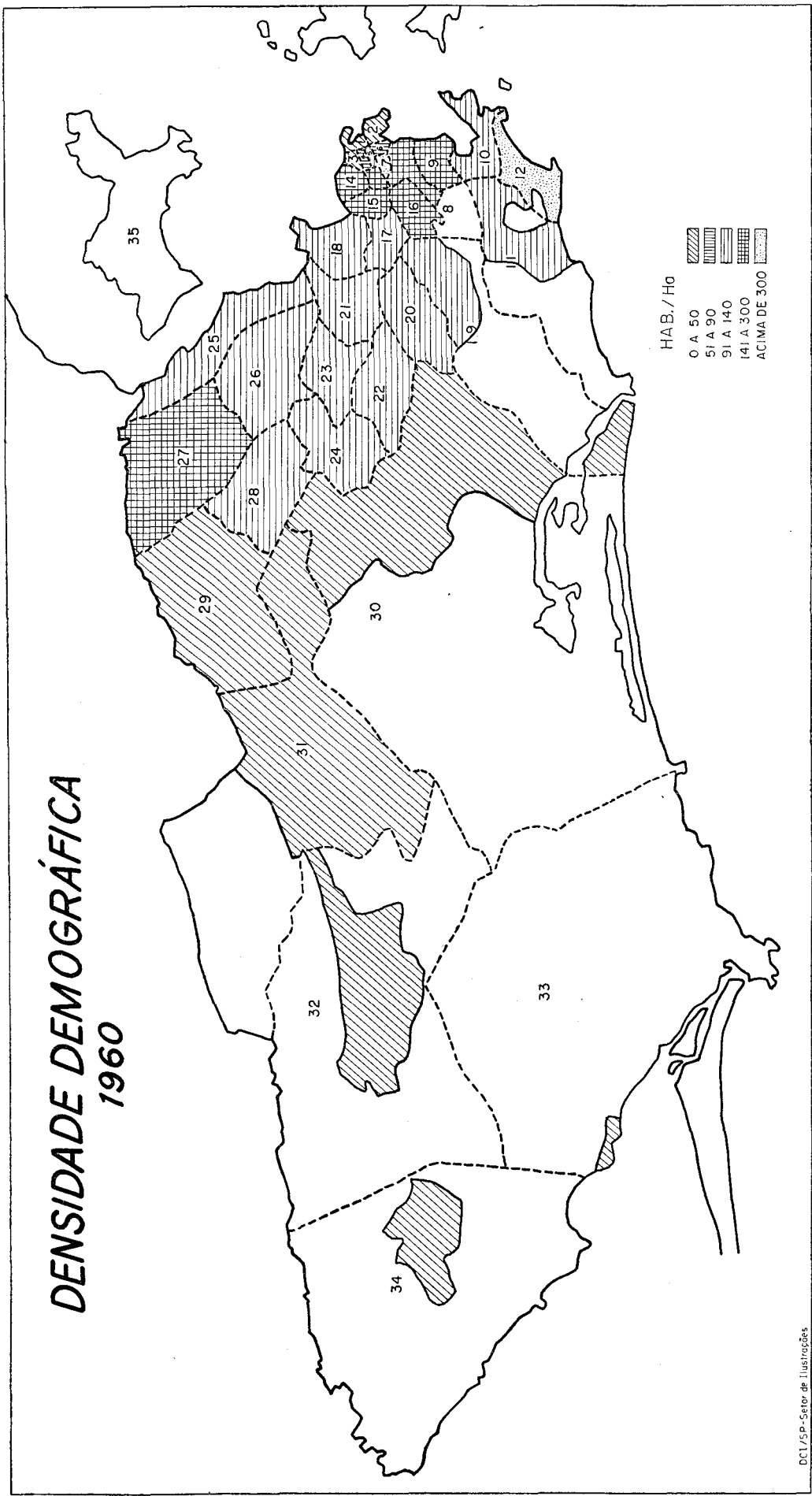


Fig. 13

sul, outros do tipo nucleado, como por exemplo o largo do Machado.

O fenômeno subcentro é comum a grande número de cidades, onde a expansão urbana vai aumentando as distâncias, levando os moradores a procurarem os estabelecimentos próximos, em busca, pelo menos, de mercadorias e serviços padronizados. A existência desses subcentros é geralmente um complemento do centro, cujo crescimento continua a processar-se normalmente. No Rio de Janeiro, porém, o desenvolvimento gigantesco de um subcentro originou a existência de “uma cidade dentro de outra cidade” (GEIGER, 1960, p. 23), que é Copacabana.

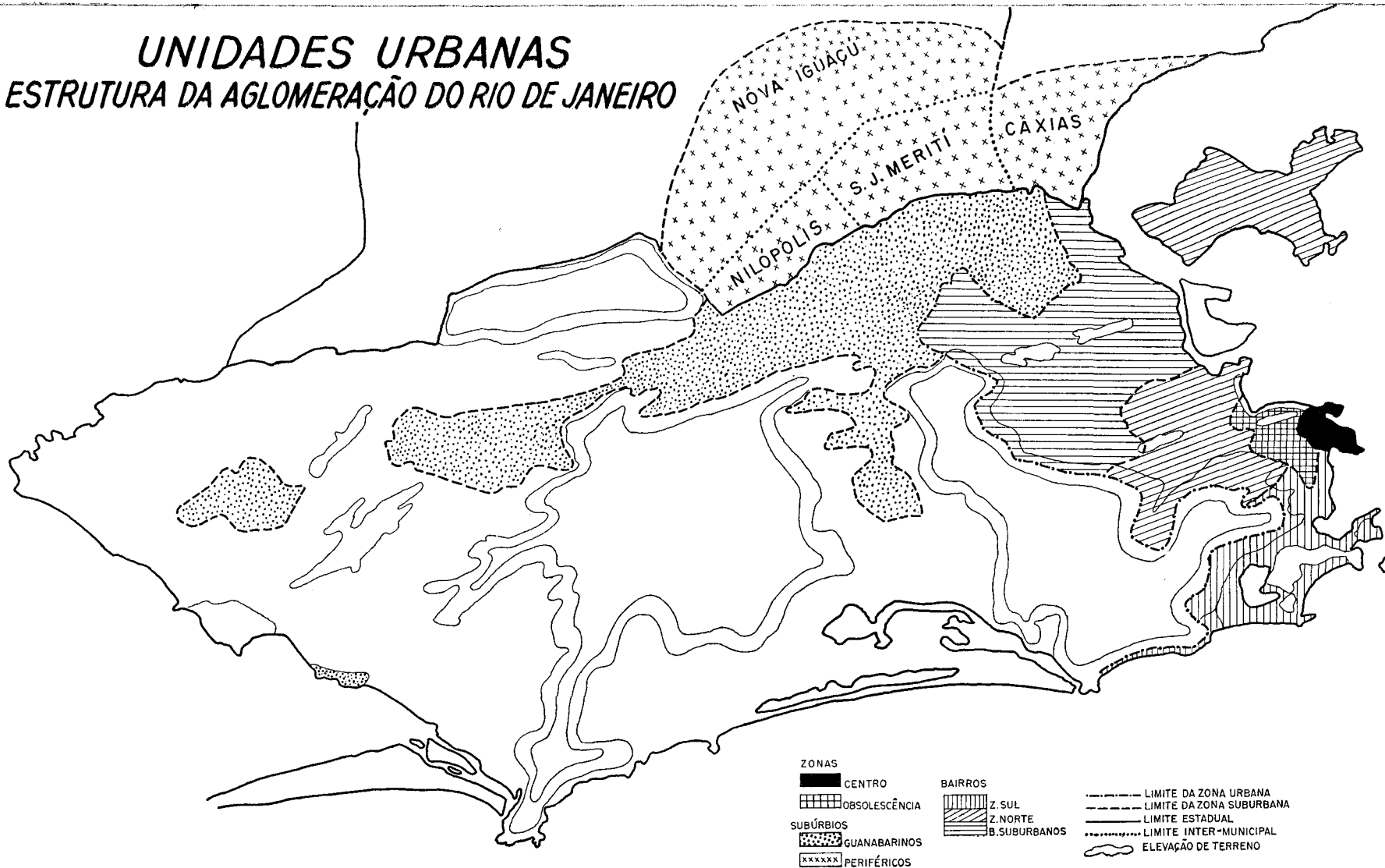
O fenômeno Copacabana

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, o desinteresse das indústrias por essa faixa estreita de restinga e praias, conservando-a exclusivamente residencial, foram fatores que contribuíram para o 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 guerra 1939-1945, 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 30 anos, por edifícios de apartamentos e pelo extraordinário desenvolvimento de outras funções nesse bairro, até então exclusivamente residencial.

O crescimento vertical da orla oceânica foi fruto do estrangulamento, do vazio constituído pela zona Av. Niemeyer — Joá, pois só após essa área de ocupação e acesso difíceis é que começa a existir novamente uma extensa orla litorânea para a expansão da cidade, que é a planície de Jacarepaguá. Na impossibilidade de crescer horizontalmente, o crescimento vertical foi a solução para atender à crescente procura da orla oceânica para moradia. Copacabana, mas 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 diversão 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 freqüência desse bairro, importantíssimo para o seu posterior desenvolvimento como subcentro. A medida que os demais bairros da zona sul, como Ipanema, Leblon, Lagoa, Gávea, terminavam o seu preenchimento horizontal e iniciavam o vertical,

UNIDADES URBANAS

ESTRUTURA DA AGLOMERAÇÃO DO RIO DE JANEIRO



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 e clientela certa. As grandes casas comerciais do Centro compreenderam ser um bom negócio ter uma filial nesse grande centro populacional e ao instalá-las o faziam dentro de padrões mais modernos e de bom gosto, assim como as inúmeras lojas que começaram aí a surgir numa progressão verdadeiramente geométrica. Ao mesmo tempo, profissionais de tôdas as classes, desde o médico ao sapateiro, aí se instalavam por ter uma clientela numerosa às portas. Finalmente, o acesso a Copacabana de tôdas as classes, tornou-se possível através dos apartamentos pequenos e de quarto e sala, que por razões especulativas, passaram a predominar nas construções novas. A classe modesta, que trabalha no comércio e serviços do bairro aí pode residir, assim como a classe média e pobre que, aos domingos, ia passar o dia em Copacabana e não se conformava mais em residir no ambiente pouco atraente e abafado dos subúrbios cariocas. A multiplicidade das linhas de coletivos, ligando vários bairros da zona norte e subúrbios à Copacabana, comprova essa atração que ela exerce sobre a população das outras áreas da cidade.

Disso tudo resultou o fenômeno Copacabana que, segundo dados de 1940, possuía uma população de 74 133, de 129 249 em 1950 e que hoje possui 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 menos de 4 km² de área construída. Além da população que aí reside, para Copacabana afluem todos os turistas nacionais e estrangeiros, devido à sua rede de hotéis de luxo, além dos empregados e trabalhadores no comércio, nas construções e nas inúmeras oficinas de Copacabana, que nas salas dos grandes edifícios, abriga importantíssima fração do artesanato carioca.

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 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 refinado da zona norte.

Finalmente, para todos os outros tipos de comércio, com exceção do de subsistência e 1.^a necessidade, Copacabana tem nos 201 505 habitantes do Leblon, Gávea, Ipanema, 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, característico dos "centros" das grandes metrópoles. Por isso a denominação de subcentro não se aplica a Copacabana, que pode ser considerada muito mais desdobramento do "centro" na direção de maior crescimento populacional. 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 desdobramento de muitas funções desse centro, em benefício de Copacabana.

A estagnação do centro da cidade

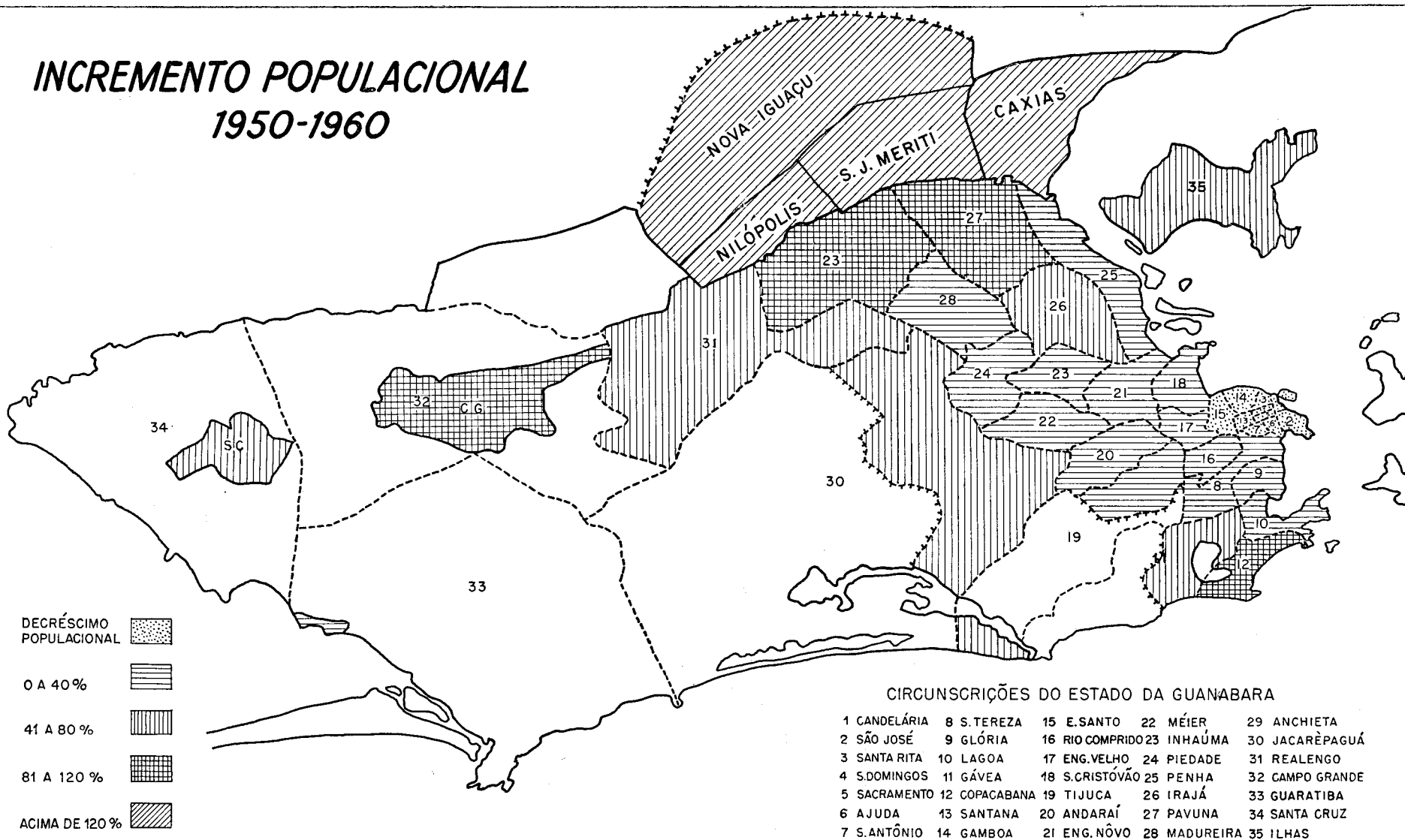
A estagnação na área do Centro da cidade resultou de lhe ter sido retirada uma grande parcela de sua clientela por Copacabana, a qual foi substituída, em número, pelo aumento da clientela da zona norte e dos subúrbios, onde se verificou também um grande crescimento populacional. Assim, se não houve aumento da área ocupada pelo centro também não houve retração e a própria fisionomia do centro atual, onde o comércio de luxo foi quase banido, reflete o padrão médio e popular predominante das zonas da cidade que dele se servem.

Em resumo, a fisionomia do centro do Rio de Janeiro não se alterou muito nos últimos 25 anos, conservando, em grande parte, o aspecto de antes de 1940, apesar de gradual substituição de edifícios antiquados por modernos arranha-céus na Av. Rio Branco. Predominam, ainda, numa grande área do centro, os sobrados e os velhos prédios e só a esplanada do Castelo, cuja ocupação por grandes edifícios já data de uns 20 anos, é que possui uma massa compacta de prédios modernos. Essa área se especializou, porém, na localização de consultórios, escritórios e repartições públicas, nunca tendo se integrado nas demais funções. Após o preenchimento do castelo, a cidade não conquistou outras áreas, por delas não necessitar, devido à concorrência de Copacabana e dos subcentros. A Av. Getúlio Vargas, planejada para que nela se processasse o desfôgo do centro, permanece ainda hoje — mais de 20 anos depois de sua abertura — em sua quase totalidade, integrada ainda na área de obsolescência da cidade, só tendo apresentado nesses últimos decênios um pequeno surto de renovação, com a zona bancária de edifícios moderníssimos que se constituiu no seu cruzamento com a Av. Rio Branco.

B) A ZONA DE DETERIORAÇÃO OU OBSOLESCÊNCIA

Envolvendo o centro do Rio de Janeiro, existe uma zona de obsolescência ou de deterioração, assim denominada por aqueles que se dedicam aos estudos urbanísticos, por apresentar uma fisionomia antiga e grandemente degradada. Essa zona coincide com a principal área de residência urbana do século XIX, que, a partir de fins desse século, foi se esvaziando de sua população residente, transformando-se numa zona de depósitos, oficinas, pensões, cortiços e prostíbulos. No Rio, a zona de deterioração engloba a Lapa, Paula Matos, a Glória, parte do Catete, o Mangue e Gamboa, e parte de São Cristóvão, onde prédios velhos, sobrados estreitos ou pequenas casas geminadas, de frente de rua, são utilizados para os mais diversos fins ou habitados por pessoas de baixo padrão social, marginais e imigrantes. Gerada numa época em que

INCREMENTO POPULACIONAL 1950-1960



DCI/SP-Sector de Ilustrações

Fig. 15 — A circunscrição de Anchieta (81 a 120%) aparece indevidamente assinalada com o número 23.

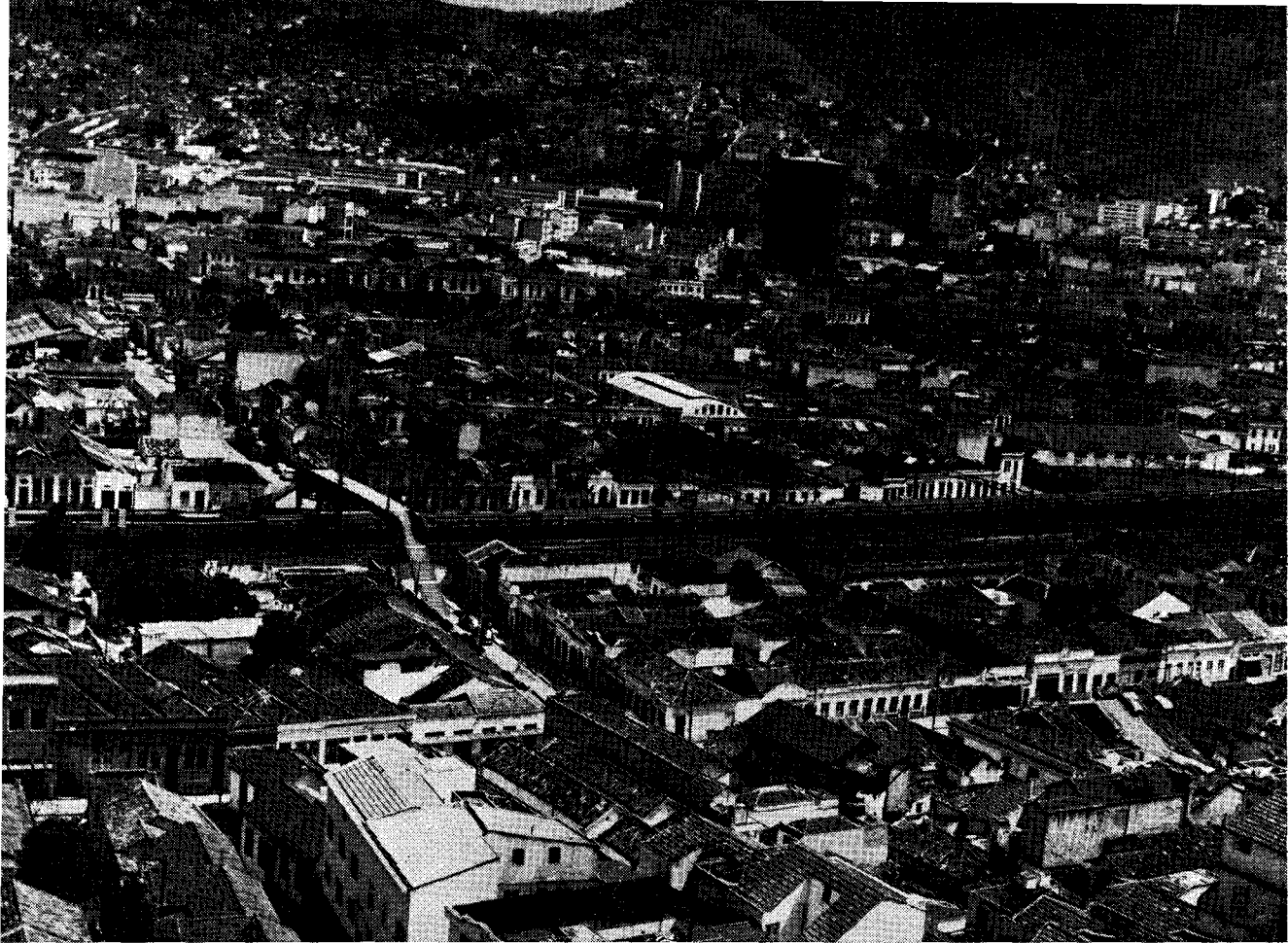


Fig. 16 — Pequenas casas geminadas de frente de rua, sobrados, telhados com claraboias atestam a antiguidade desta área que, no século passado, era chamada cidade nova. Cortada pela ferrovia e pelo canal do Mangue, apresenta uma fisionomia degradada e um conteúdo populacional típicos das áreas de obsolescência. Foto CNG

a cidade pouco se podia expandir, devido à inexistência de transportes coletivos rápidos, essa zona, densamente construída, revela a preocupação de aproveitar, intensamente, a área circundante da *Celula mater* da cidade. Prédios estreitos e muito profundos, às vezes com três, ou mesmo quatro andares, onde a iluminação é feita através de clarabóias e áreas internas, sempre de frente de rua e colados uns aos outros, dão uma grande uniformidade à fisionomia urbana dessa área. O traçado apresenta ruas estreitas, muito menos, porém, que as da área mais antiga da cidade. Onde há elevações próximas, ladeiras e escadarias ligam ainda a planície aos morros habitados, como Santa Tereza e morro da Conceição.

A existência de uma zona de deterioração envolvendo o centro é característica das grandes metrópoles. Quando uma cidade começa a surgir, tôdas as atividades concentram-se numa área pequena e compacta. A medida que ela cresce, não só ocupa mais espaço, mas também começa a especializar suas áreas, sendo que a área residencial tende sempre a ocupar a periferia. Se a cidade se desenvolve rapidamente, o comércio e outras atividades vão invadindo essa área, antes estritamente residencial. Seus moradores, achando indesejável a vizinhança e tendo novas possibilidades de habitar zonas mais agradáveis

e arejadas, devido ao desenvolvimento dos meios de transporte, vão abandonando essa zona. No Rio, à medida que os novos meios de transporte abriam outras perspectivas residenciais, nos novos bairros da planície tijucana, nos primeiros subúrbios ou nos bairros da orla marítima, a zona antiga de residência foi se esvaziando. Constituiu-se, assim, uma área desvalorizada para residência, com um valor potencial grande, decorrente das previsões do provável avanço do centro sôbre ela. O valor real dessa área não é desprezível, por sua proximidade da área central e por ser procurada por pessoas ou ramos de atividade interessados em viver nas suas vizinhanças. A fragmentação de cada prédio em várias moradias ou oficinas possibilita a obtenção de rendimentos maiores. Justamente, uma das características principais dessa área é a subdivisão de seus imóveis, utilizados para "casas de cômodos", pensões para cavalheiros, prostíbulos, oficinas diversas, onde é comum a fragmentação de cada cômodo, por meio de tabiques. Enquanto a subdivisão caracteriza a parte superior dos prédios da zona de deterioração, a parte térrea, ao contrário, apresenta-se com as paredes internas demolidas para utilização de uma área mais ampla para depósitos, lojas especializadas, restaurantes, cabarés.

A zona de obsolescência do Rio abriga, também, alguns quarteirões étnicos como os judeus na Praça Onze, portugueses na Gamboa, italianos em Paula Matos. Êsses imigrantes encontram na zona de deterioração moradia barata e próxima do centro, onde é maior a facilidade para o exercício de suas profissões ou para obtenção de empregos.

A duração da obsolescência

Quando o período entre o início da invasão dessa zona pelo Centro e sua completa ocupação pelo mesmo não é muito longo, essa área não se deteriora inteiramente. No Rio, porém, o crescimento vertical do centro e, principalmente, o desenvolvimento de importantes subcentros substituíram-se ao crescimento espacial da zona central e a deterioração dessa área vem demorando. Não vale a pena investir na conservação de prédios cujo destino certo é a demolição e que, apesar de sujos e mesmo perigosos, por serem prêsa fácil de incêndios, encontram quem os alugue e dão rendimentos elevados.

A zona de deterioração do Rio vem passando, entretanto, por importantes transformações, resultantes não da expansão do centro, mas de outras causas. A extensão desmesurada da cidade, a escassez de transportes e o congestionamento do trânsito, problemas agudos para a população carioca, estão causando uma nova onda de procura de certas áreas, circundantes do centro, para residência, com a substituição dos velhos degradados prédios por edifícios novos de apartamentos pequenos, geralmente habitados por pessoas sòzinhas ou casais sem filhos. O Catete, a Glória e a Lapa vem passando por essa transformação, que se vem realizando, porém, em ritmo lento. Por outro lado, na Lapa, na área vizinha à Central do Brasil e na Gamboa cada vez

mais se multiplicam as oficinas, pequenas indústrias, depósitos e lojas muito especializadas, acentuando-se o caráter de área complementar das atividades do centro. Finalmente, o Mangue, enquanto espera que a renovação da Avenida Presidente Vargas lhe traga modificações importantes, permanece estagnado, mantendo a sua tradição de zona de baixo meretrício, em certas ruas, e abrigando, em outras, uma população modesta, nas pequenas casas geminadas de frente de rua.

Assim, para nenhum dos setores da zona de obsolescência, acima apontados, verificou-se uma expansão gradual e verdadeira do centro da cidade. Para isso contribuiu, sem dúvida, o fato dêsse centro se apresentar balizado por certos elementos que, trazendo descontinuidade às construções, dificultaram sua progressão gradual. Êsses elementos são o morro de Santo Antônio, em direção à Lapa, o morro da Conceição-Livramento, em direção à Gamboa e a grande área ocupada pelo Campo de Santana, Central e Ministério da Guerra, em direção ao Mangue. A demolição do morro de Santo Antônio e a construção da avenida Chile, ligando diretamente o centro à Lapa, talvez abra novas perspectivas para a expansão do centro sôbre a zona de deterioração, se êste retomar uma vitalidade que justifique o seu crescimento.

C) OS BAIRROS

“Um bairro tem uma feição que só a êle pertence, uma vida particular, uma alma” (MOMBEIG, 1957, p. 50). A noção de bairro é de origem popular, tirada da linguagem corrente. Para o habitante de uma cidade, o bairro constitui, no interior da mesma, um conjunto dotado de individualidade. Na maioria dos casos, não há coincidência entre a área dos bairros e as unidades fiscais, administrativas ou censitárias rotuladas com o nome de certos bairros. O estado da Guanabara está dividido em 35 circunscrições fiscais, adotadas, também, pelo Serviço Nacional de Recenseamento para fins censitários. Essas divisões não correspondem aos bairros, cujos nomes usam, englobando vários dêles numa só circunscrição, o que diminui muito o valor dos dados censitários, para qualquer estudo urbano. A circunscrição da Gávea, por exemplo, inclui parte de Botafogo, a Gávea pròpriamente 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 sucederiam 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. Êsse conhecimento global, é fruto de coexistência de uma série de elementos, que lhe dão, uma originalidade, uma individualidade, em meios aos outros bairros que o cercam. Cabe à Geografia definir quais são êsses 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”, (J. TRICART, 1954,

p. 147). Assim, o bairro se define por sua paisagem urbana, isto é, tipos de casa, 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. São êsses os elementos de individualização dos bairros e uma mudança em um desses três elementos basta para fixar o limite do bairro.

A êsses 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 êle se implantou. No Rio de Janeiro, cidade tão compartimentada pelo relêvo, é grande o número de bairros que têm no fator sítio, uma das razões principais de sua individualidade, como por exemplo Santa Teresa e Laranjeiras.

Os bairros cariocas em sua grande maioria constituem a zona de ocupação mais antiga da cidade, depois do centro e da área de obsolescência. Seu aparecimento como bairros data da segunda metade do Século XIX ao primeiro quartel do século XX. Nesse período, o bonde de burro e o bonde elétrico permitiram o desafôgo do velho e amontoado núcleo e a cidade se espalhou até onde êsse nôvo meio de transporte permitiu a residência em zonas mais amplas.

Essa zona apresenta-se totalmente preenchida horizontalmente e sua expansão atual tem sido feita à custa da montanha vizinha, como se faz atualmente na Gávea, Leblon, Lagoa, Laranjeiras, Tijuca e Rio Comprido, através de ruas novas, abertas nas encostas íngremes ou decorrentes do desmonte das abas dos morros. Novas técnicas de construção permitem a localização de casas e edifícios nas encostas de grande declive de Santa Teresa, Laranjeiras e Gávea. Novas possibilidades de expansão dos bairros estão surgindo com os loteamentos pioneiros da orla oceânica além do Leblon.

Contrastando com o núcleo antigo da cidade, de ruas estreitas e pequenos quarteirões, e com os subúrbios onde, freqüentemente, o traçado revela uma ocupação espontânea, ou resulta de grandes loteamentos, os bairros apresentam traçados regulares, mas resultantes de iniciativas de pequeno porte, como loteamentos pequenos ou desmembramento de chácaras residenciais. A presença da maioria ou da totalidade dos melhoramentos urbanos é outra característica dos bairros. Eles têm ruas calçadas, são dotados de rêde de água e telefone, iluminação domiciliária e pública, serviço de recolhimento de lixo, etc., o que lhes dá um aspecto de ordem e limpeza de que são desprovidos os subúrbios.

A heterogeneidade no estilo e padrão das construções é absoluta, nada havendo de semelhante à regularidade de certos bairros residenciais da maioria das cidade americanas e mesmo de São Paulo. Grandes casas com amplos jardins são vizinhos de pequenos bangalôs, de casas de parede-meia, de vilas e de pequenos ou grandes edifícios de apartamentos. A uniformidade é exceção, só sendo encontrada em alguns bairros, oriundos de um grande loteamento, vendidos e ocupados

numa só época, por uma só categoria social, à qual aquêles tipos de terrenos eram acessíveis (Urca, Grajaú, Leblon e Ipanema). Os bairros exclusivos, de grande mansões, ocupam área mínima da cidade do Rio de Janeiro.

A zona dos bairros, apesar do predomínio absoluto da função residencial, apresenta ainda encraves industriais, resultantes da localização de indústrias, a partir dos fins do século passado nessas áreas, que dispunham de amplos espaços para a utilização industrial. Assim, todos os bairros da planície tijuca, como Tijuca, Andaraí, Rio Comprido, Vila Isabel, São Cristóvão, assim como Laranjeiras, Lagoa e Gávea possuem ou possuíram, até muito pouco tempo atrás, instalações industriais de certo porte. Atualmente, elas estão completamente envolvidas pela massa de construções dêsses bairros e algumas já foram demolidas para ceder lugar a loteamentos residenciais.

Uma vez feita a caracterização geral da área abrangida pelos bairros, cabe estabelecer uma distinção entre os bairros da zona sul e os bairros da zona norte.

Os bairros da zona sul

Os bairros da zona sul apresentam várias características diferenciais. A grande procura dessa zona para residência e a barreira à sua expansão que o trecho Niemeier-Joá vem constituindo, levaram ao intenso crescimento vertical dessa área, que é sua característica fisionômica principal, e à rápida substituição das casas da primeira etapa de ocupação por modernos e grandes edifícios.

A zona sul apresenta-se ocupada predominantemente por residências de classe média de melhores recursos, pela classe abastada e pela classe rica. As categorias sociais de recursos escassos só estão presentes, em número apreciável, nas favelas e onde a especulação imobiliária gerou edifícios de apartamentos de quarto e sala, como é o caso de Copacabana. Tal constituição social é justificada pelos altos preços dos terrenos nessa área, devido à proximidade do mar, maior beleza e clima mais fresco. Assim, os terrenos da primeira etapa da ocupação dêsses bairros e os apartamentos da segunda etapa sempre custaram, pelo menos, o dôbro dos terrenos e apartamentos da zona norte, disso resultando uma seleção natural baseada na capacidade aquisitiva. (Fig. 17)

Os bairros da zona sul apresentam um aspecto de ocupação recente em quase tôda sua área, com exceção de Laranjeiras, Catete e parte de Botafogo. Isso não significa sômente que a ocupação dos bairros seja recente como em Ipanema, Leblon e Lagoa, mas em outros casos, houve uma quase completa renovação, como no Flamengo, parte de Botafogo e Copacabana.

É ainda, através da expansão da zona sul, que se está processando o surgimento de novos bairros, onde loteamentos dotados de todos os melhoramentos urbanos atraem moradores para a avenida Niemeier, Gávea Parque, São Conrado, Praia da Gávea e Barra da Tijuca, apesar



Fig. 17 — Ipanema, Leblon e Lagoa, bairros da zona sul, onde a beleza dos panoramas e a proximidade do mar valorizaram extremamente os terrenos, trazendo um intenso crescimento vertical à essa área. Foto CNG

das dificuldades de acesso a essas áreas, desprovidas ou deficientes em transportes coletivos.

A inexistência de grandes indústrias e a presença de artesanato numeroso é outra característica dessa zona. As grandes indústrias de tecidos que se tinham instalado, em fins do século passado, na Gávea não mais existem, demolidas para dar lugar a loteamentos de alto preço e transferidas para outras áreas em função de novas determinações de zoneamento industrial. Nos grandes e antigos casarões de Botafogo ou de Marquês de São Vicente, estão localizadas várias indústrias de porte médio, como a de produtos farmacêuticos: Finalmente, um artesanato numerosíssimo, trabalhando para a clientela particular da zona sul ou para as lojas de Copacabana, localizou-se nas casas velhas de Botafogo ou nas salas dos edifícios de Copacabana.

O desenvolvimento acentuado das atividades comerciais é uma das características dessa zona. Apesar da presença desse quase centro que é Copacabana, desenvolveram-se outros importantes subcentros, devido ao intenso crescimento vertical dessa área. O largo do Machado e parte do Catete atendem a Laranjeiras e ao Flamengo, enquanto em Ipanema e Leblon, subcentros do tipo alongado, localizados nas antigas ruas de bonde, especializam e levam cada vês mais o padrão de seus serviços.

Assim se apresenta a zona sul da cidade que, abrangendo os bairros do Flamengo, Laranjeiras, Botafogo, Urca, Copacabana, Leblon, Ipanema, Gávea e Lagoa, possui uma população de 564 270 habitantes, segundo o censo de 1960. Essa zona apresentou um elevado incremento populacional no decênio 1950-1960, sendo que o do Distrito de Copacabana foi dos mais elevados da cidade (85%), enquanto o de menor incremento (Lagoa 18%) se manteve no nível da grande maioria dos bairros da zona norte e dos bairros suburbanos.

Os bairros da zona norte

Os bairros da zona norte revelam, em sua fisionomia, outras características que os diferenciam bastante da zona sul da cidade. Eles apresentam ainda uma fisionomia onde o edifício de apartamento é exceção, havendo uma preponderância absoluta das construções térreas ou de dois andares, pois o crescente interesse da população da cidade pela zona sul não tem incentivado o crescimento vertical da zona norte. Só onde uma tradição de bairro aristocrático — a Tijuca — e a constituição de importante subcentro — a Praça Saens Peña — constituíram atrativos para os compradores, é que se tem intensificado a substituição de prédios antigos por modernos edifícios de apartamentos, o que é comprovado pelo maior incremento populacional dessa área (33%), no decênio 1950-1960. A zona norte, em sua quase totalidade, apresenta uma fisionomia antiquada, pois, datando a maioria dos seus bairros dos fins do século XIX e primeiro quartel do século XX, não houve um ritmo de renovação capaz de lhes dar uma fisionomia moderna. Casas geminadas de frente de rua, sobrados com balcões de grade, palacetes de enfeites rebuscados em meio a amplos jardins, casas com porão, proporcionam a essa zona um aspecto antiquado. Só onde o dessecamento da parte inundável do rio Maracanã a partir de 1922, a abertura de ruas nas encostas do maciço da Tijuca e o loteamento tardio de duas grandes chácaras contíguas, origem do Grajaú, geraram a ocupação tardia dessas áreas, surgiram zonas de aspecto mais moderno.

Existe uma predominância absoluta de residências de classe média em tôdas suas modalidades na zona norte. Faltam-lhe áreas exclusivas de população abastada e rica, como as da zona sul, ou grandes áreas de população pobre como nos subúrbios. Casas antigas e bangalôs modernos em meio a quintais, casas geminadas de frente de ruas, vilas, pequenos prédios de apartamentos são os elementos constantes da fisionomia dessa área, onde faltam as grandes e luxuosas residências e os majestosos apartamentos de certas áreas da zona sul.

A presença de número apreciável de grandes estabelecimentos industriais, ligados à primeira fase de industrialização do Rio é ainda uma característica da zona norte. Enquanto a supervalorização dos terrenos da zona sul daí expulsou os grandes e antigos estabelecimentos fabris, a zona norte os conserva, apesar de mergulhados na massa de constru-

ções residenciais e sem possibilidade de ampliação. Seus velhos casarões também abrigam indústrias e artesanato, devido ao espaço amplo e preços acessíveis que oferecem. A Tijuca, Andaraí, Vila Isabel e São Cristóvão são as principais zonas de localização de importantes indústrias.

A zona norte apresenta um desenvolvimento relativamente moderado dos serviços. Nela só se constituiu um subcentro — a Praça Saens Peña — de dimensões e serviços modestos, se o compararmos com Copacabana, Méier ou Madureira. Além disso, o tipo de subcentro alongado, característico de certos bairros da zona sul, aí se limita a um numeroso comércio de subsistência e primeira necessidade da rua Haddock Lobo, Barão de Mesquita e avenida 28 de Setembro. É a zona norte uma das principais clientes do comércio do centro, principalmente do quadrilátero São José — Ouvidor — Carioca e avenida Rio Branco, onde se localiza o comércio de padrão médio.

A zona norte da cidade abrange a Tijuca, Andaraí, Grajaú, Maracanã, Rio Comprido, Vila Isabel e São Cristóvão. Essa zona possui, segundo o censo de 1960, uma população de 431 243 habitantes. Seu preenchimento total, a escassez de novos espaços para a expansão dos bairros e a fraca intensidade do crescimento vertical são atestados pelos baixos índices de incremento populacional dessa área no decênio 1950-1960, (em torno de 20%) se comparados com os da zona sul ou dos subúrbios.

Os bairros suburbanos

Os bairros suburbanos são aquelas áreas, que se apresentam hoje com características fisionômicas acentuadamente urbanas, mas que, num passado próximo, foram subúrbios da cidade, isto é, caracterizaram-se pela descontinuidade espacial da área construída e pela ocupação por uma classe pobre, que tinha na ferrovia o seu único meio de transporte. As características atuais dessas áreas não justificam mais sua inclusão na zona suburbana, porém, a denominação de bairros a eles aplicada violentaria demais o conteúdo tradicional da palavra, que sempre esteve desligado da utilização do transporte ferroviário. A denominação bairros suburbanos procura conciliar o reconhecimento simultâneo das características urbanas de sua fisionomia atual, da importância ainda grande do transporte ferroviário e das origens suburbanas dessa área.

Esses bairros ainda conservam a denominação dada às estações ferroviárias, que lhes deram origem e estão incluídos na área abrangida pelas circunscrições censitárias do Méier, Inhaúma, Piedade, Madureira, Irajá e Penha. Abrigam uma população de 912 074 habitantes e, dentro do quadro populacional da cidade, caracterizam-se pelos índices baixos de incremento populacional (entre 20% e 30% no decênio 50-60), no que se assemelham aos bairros da zona norte. Além disso, toda a área nêles incluída apresentou um decréscimo no incremento popula-

cional do decênio 40-50 para 50-60, assim como a maioria dos bairros da zona norte, o que demonstra o total preenchimento horizontal dessas áreas e a falta de renovação intensa através do crescimento vertical.

Os bairros suburbanos abrangem aquelas áreas cuja ocupação, com características nitidamente suburbanas, data dos primeiros trinta anos desse século. Essa área da cidade era assim caracterizada por Aureliano Portugal, em 1901, em artigo intitulado "Recenseamento de 1900 no Congresso Científico Latino Americano."

"A continuidade da cidade pròpriamente 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 d'Ouro. 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 paróquias 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 suas enfermidades mais graves, procura hospitais de Santa Casa.

Esse trecho, não só atesta a antigüidade da ocupação suburbana dessa zona, como também a ela associa duas noções, que se ligaram, indissolúvelmente, no conceito carioca de subúrbio: o trem como meio de transporte e o predomínio de uma população de recursos escassos.

Na caracterização dos bairros suburbanos vamos encontrar, porém, certos aspectos que justificam, atualmente, a sua inclusão na zona urbana da cidade. (Fig. 18)

A área abrangida pelos bairros suburbanos acha-se densamente ocupada, não apresentando a grande características dos subúrbios que é a concentração predial em áreas descontínuas. Os grandes vazios já não mais existem nessa área, cujo preenchimento horizontal acabou de se realizar com a ocupação das baixadas aluviais, como a de Mangueiros e da faixa litorânea de mangues, aterrada para a construção da avenida Brasil. O preenchimento total da área dos bairros suburbanos é atestado pelo decréscimo do incremento populacional em toda essa área, entre a década 40-50 e 50-60.

A fisionomia antiquada das áreas imediatamente vizinhas às ferrovias já está passando por uma renovação. Os bairros suburbanos, com exceção de certas partes oriundas de aterros recentes, estão entrando numa fase de substituição das construções, ainda que lenta. Edi-



Fig. 18 — O Meier, um bairro suburbano da Central, caracterizado pelo total preenchimento do espaço. Seu traçado é bastante irregular e espontâneo, não havendo aí os grandes loteamentos característicos das áreas novas suburbanas. Foto CNG

fícios de apartamentos substituem as velhas casas, permitindo uma ocupação mais intensiva do solo.

Os grandes loteamentos de áreas anteriormente desocupadas não constituem o traço predominante dessas áreas, como acontece com os subúrbios periféricos. Assim, o seu traçado é bastante irregular, resultando de um crescimento espontâneo ou do desmembramento de pequenas chácaras, tendo como linhas mestras as longas ruas que acompanham as ferrovias. Só nas áreas pantanosas, hoje aterradas, é que uma ocupação mais moderna e mais uniforme se tem verificado.

A presença da maioria dos melhoramentos urbanos (Calçamento, luz, água, telefone urbano), na maior parte dos bairros suburbanos, confere-lhes uma fisionomia urbana, onde o aspecto de ordem e limpeza acentua-se cada dia.

As residências dessa área, que AURELIANO PORTUGAL em 1901 assinalava como sendo habitada por população “menos favorecida da fortuna”, hoje já apresentam padrões mais elevados, atestados por casas confortáveis em grande número e pela pequena ocorrência de conjuntos e blocos residenciais proletários. Os bairros suburbanos, por sua maior proximidade do centro, pelo seu grande desenvolvimento, no setor de serviços, por serem dotados de abundante transporte rodoviário-

rio, transformaram-se em área bastante valorizada, o que dêles excluiu grande parte da população pobre. Atualmente, o bairros suburbanos abrigam, predominantemente, a população de classe média, que se diferencia da mesma classe da zona norte e da zona sul, mais por certos padrões estéticos e de comportamento.

Finalmente, quanto ao aspecto funcional, os bairros suburbanos são, predominante, residenciais, mas nêles se concentra importante parcela do parque industrial da cidade, com grande número de indústrias de vulto e de pequena indústria. Além disso, a grande massa populacional, dessa área, deu origem a que se constituíssem dois subcentros importantíssimos: Méier e Madureira.

Apesar dos aspectos comuns acima assinalados, a heterogeneidade é grande nessa área e, sem dúvida, justifica, dentro dela, uma subdivisão.

Os bairros suburbanos da Central são os de ocupação mais antiga, já se encontrando em fase de intensa renovação. Dotados da maioria dos melhoramentos, abrigam população de melhores recursos, dentro da classe média, e, funcionalmente, caracterizam-se pela predominância absoluta da função residencial e comercial. O caráter mais antigo da ocupação, a eletrificação da Central e o grande número de trens justificam a maior acentuação das características urbanas dêsses bairros, onde se desenvolveram dois importantíssimos subcentros: Méier e Madureira. (Fig. 19)

O Méier é chamado, ainda, a capital dos subúrbios, pois é, sem dúvida, depois de Copacabana, o maior subcentro da cidade, estando aparelhado para atender quase tôdas as necessidades da população dos bairros suburbanos e dos subúrbios. Madureira, situada no limite dos bairros suburbanos, é uma verdadeira "bôca de sertão", pois não só é importante subcentro para os subúrbios, que lhe seguem como seu grande mercado, concentra grande parte da produção da zona rural do estado da Guanabara e municípios vizinhos.

Nesse setor dos bairros suburbanos da Central, deve ser incluída a parte urbanizada de Jacarepaguá, cuja ocupação de tipo suburbano é antiga e realizou-se tendo como ponto de partida e de ligação a velha estação de Cascadura. Através de linha de bonde, que daí partia em direção à Jacarepaguá, é que foi realizando o avanço da cidade sôbre a área rural. Hoje, a circunscrição de Jacarepaguá, apesar de possuir ainda uma ampla zona ocupada por estabelecimentos agrícolas ou sítios de veraneio, apresenta uma área contínua e densamente construída, habitada por população de classe média remediada e dotada de melhoramentos urbanos, o que a enquadra na categoria de bairro suburbano. As conexões, dessa área com o resto da cidade, ainda são feitas pela estação ferroviária de Cascadura ou através de transportes rodoviários, que seguem o itinerário dos bairros suburbanos da Central. É o subcentro de Madureira que serve à numerosa população urbana e rural de Jacarepaguá.

Os bairros suburbanos da Leopoldina, Linha Auxiliar e Rio d'Ouro, deficientes em qualidade e quantidade do transporte ferroviário, são de ocupação mais recente, ainda não estando em fase de renovação. O caráter mais recente da ocupação explica a escassez maior de melhoramentos urbanos. A deficiência do transporte ferroviário e a vizinhança



Fig. 19 — O intenso movimento do subcentro de Madureira, situado no limite da área dos bairros suburbanos, e que funciona como centro de serviços para os bairros suburbanos próximos e para os subúrbios que lhe seguem. Foto CNG

de baixadas e do litoral lodoso foram, durante certo tempo, fatores de repulsão do povoamento. Nessa zona, localiza-se uma população de recursos mais modestos e à função residencial soma-se uma importante função industrial. Aí não surgiu nenhum subcentro de importância, apesar do importante contingente populacional da área. Ela utiliza os subcentros da Central e o próprio centro da cidade, para atendimento de suas necessidades mais importantes, servindo-se do próprio comércio difuso da área, para as de subsistência e primeira necessidade. Grandes estabelecimentos industriais aí se instalaram 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 Gilete e Estabelecimentos Metalúrgicos, as indústrias químicas e metalúrgicas de Honório Gurgel, a fábrica de cimento branco de Irajá e muitas outras indústrias fizeram, dessa zona, a de maior concentração industrial da cidade.

A área vizinha da avenida Brasil surgiu do atêrro de uma ampla área do litoral lodoso. Essa zona se destaca das anteriores por seu caráter muito recente e por não dispor de transporte ferroviário, o que deveria excluí-la do enquadramento nos bairros suburbanos, mais antigos e oriundos da expansão ao longo das ferrovias. Sua inclusão na

zona urbana é justificada pela proximidade do centro, absoluta continuidade das construções e ritmo acelerado com que está sendo dotada de melhoramentos urbanos. Paisagisticamente essa área, em que à função residencial soma-se importantíssima função industrial, assemelha-se muito à zona analisada no item anterior, da qual parece ser mero prolongamento. Geneticamente a área, que se constituiu às margens da avenida Brasil e entre ela e a Estrada de Ferro Leopoldina, teve como ponto de partida a nova avenida, que rapidamente foi ocupada por grande número de estabelecimentos industriais, depósitos e oficinas, enquanto na zona intermediária uma ocupação com fins residenciais, oriunda da zona da Leopoldina e das margens da avenida Brasil, soldava-se, preenchendo-a tôda. Essa área, que utiliza, predominantemente, o transporte rodoviário, é habitada por uma população de classe média modesta e de classe proletária e, por ser muito recente a sua ocupação, apesar de estar totalmente preenchida, apresenta poucos melhoramentos, sendo ainda grande o número de ruas sem rede de esgotos e sem calçamento, apesar da administração atual estar realizando, em ritmo acelerado, obras dêsse gênero nesses bairros.

D) OS SUBÚRBIOS

Além da zona urbana, inicia-se a zona suburbana, cuja paisagem se caracteriza pela descontinuidade das construções com a existência de vazios entre áreas de maior concentração predial.

A zona suburbana apresenta uma ocupação densa e contínua ao longo dos grandes eixos de comunicação, mas rarefeita e descontínua à medida que dêles se afasta. Ela é ocupada predominantemente pela classe pobre, o que não exclui, porém, a existência de importantes parcelas da classe média.

A função residencial é predominante, conexistindo com a função industrial e com função militar, pois aí está localizada a maior parte do enorme contingente militar, cuja existência se justificava pelo fato de o Rio ser a capital do país. Campos de instrução, granjas militares, campos de aviação contribuem, enormemente, para a descontinuidade espacial dessa área.

A escassês de melhoramentos dá à zona suburbana uma paisagem pouco atraente e um ar de improvisação e falta de cuidado.

Dentro dessa ampla zona suburbana, podemos distinguir os subúrbios guanabarinos e os subúrbios periféricos, isto é, os que ficam fora dos limites do estado da Guanabara.

Os subúrbios guanabarinos

Os subúrbios da Central — Linha Centro e Ramal de Santa Cruz — são os mais antigos, datando o início de sua ocupação suburbana do começo do século. Apresentam, por isso, nas partes próximas da ferrovia, um aspecto muito antiquado, que ainda não foi alcançado por uma fase de renovação, e um traçado que revela a espontaneidade

da ocupação antiga. À medida que o povoamento se distancia da ferrovia, apresenta um aspecto mais recente e mais organizado, resultando muitas vezes de loteamentos. A função é predominantemente residencial para uma população pobre, além de uma função militar importantíssima em área e em população e decorrente da presença de grandes contingentes militares junto ao principal centro político do país. Grande número de quartéis, escolas militares e vilas residenciais militares fazem com que residam nessa área numerosas pessoas ligadas a atividades militares com suas famílias. Um centro industrial, criado em Bangu pela fábrica de tecidos Companhia Progresso Industrial, constitui o principal estabelecimento industrial dessa área escassa em grandes e mesmo em pequenas indústrias e dá uma fisionomia uniforme ao subúrbio de Bangu, com suas belas casinhas proletárias. Nenhum subcentro de importância se desenvolveu nesses subúrbios, que abrangem as circunscrições censitárias de Marechal Hermes, Magalhães Bastos, Realengo, Padre Miguel, Bangu e Santíssimo, com um total populacional de 262 375 habitantes, segundo o censo de 1960. Essa zona está na área de influência dos subcentros que se desenvolveram ao longo da Central: Madureira e Méier, só dispondo de um comércio modesto de subsistência e primeira necessidade.

Êsses subúrbios, apesar de antigos, apresentaram um incremento populacional bastante elevado, acima de 66%, entre 1940 e 1950, e que demonstra que havia muito espaço a ser ocupado. Êsse incremento, porém, decaiu entre 1950 e 1960, reduzindo-se para 60%.

Tal redução, nesse decênio, resultou não do preenchimento dessa área, mas da construção da nova estrada Rio-São Paulo, que abandonou o traçado que passava por êsses subúrbios e seguiu em direção dos municípios ao norte do estado da Guanabara. O crescimento extraordinário dos subúrbios periféricos de Nilópolis, São João de Meriti, Caxias e Nova Iguaçu, a partir de 1950, foi a causa determinante da pouca força com que prosseguiu a ocupação dos velhos subúrbios cariocas. Enquanto o velho traçado da Rio-São Paulo deu vida a êsses subúrbios antigos, o Rio de Janeiro de antes da guerra não havia ainda explodido populacionalmente, não exigindo, por isso, grandes áreas novas para instalar a população. Assim, à medida que se processava o crescimento lento dêsses subúrbios, a zona rural apresentava-se como uma área de pequenas propriedades com uma tradição de produção agrícola bastante antiga. Além disso, grandes áreas pertencentes ao Ministério da Guerra detinham a expansão urbana nessa área. Quando a cidade necessitou de grandes áreas para abrigar o contingente populacional, que a ela ocorreu, como resultado do desenvolvimento de após-guerra, foi muito mais fácil abrir grandes loteamentos nos municípios vizinhos, que nessa área tradicional de pequenos estabelecimentos agrícolas produtivos e de relêvo mais ondulado. A Baixada da Guanabara, assolada pela malária até 1940, com uma organização fundiária em grandes propriedades improdutivas, depois de saneada, tornou-se um campo muito

mais propício a grandes empreendimentos imobiliários. A fragmentação da propriedade na zona rural do estado da Guanabara, pela multiplicidade de proprietários e preço mais elevado da terra, dificultava os grandes empreendimentos imobiliários. As grandes e improdutivas propriedades da baixada, situadas numa área do relêvo plano, constituíram, pois, o alvo preferencial dos loteadores, compradas a baixo preço ou mediante sociedade com os proprietários, por companhias imobiliárias, que tiveram na rodovia Presidente Dutra uma ajuda decisiva ao sucesso de seus empreendimentos. Tudo isso resultou na estagnação do crescimento dos subúrbios cariocas do Ramal Santa Cruz em favor do crescimento dos subúrbios periféricos. Ainda hoje, apesar da Avenida das Bandeiras ter facilitado extraordinariamente o transporte para êsses subúrbios, êles continuam a crescer lentamente. No corredor estreito e de relêvo colinoso onde êles estão situados (entre os maciços litorâneos e o maciço de Gericinó), a fragmentação e o preço mais elevado da terra produtiva, as áreas militares e a escassez crescente de espaços planos propícios à instalação urbana, continuam a não incentivar as grandes iniciativas. O crescimento nessa área tem sido feito principalmente através da fragmentação das pequenas propriedades agrícolas. Se, pelas razões apontadas, a avenida das Bandeiras não tem trazido grande crescimento a êsses subúrbios, ela foi uma das razões do desenvolvimento de subúrbios modernos dentro do estado da Guanabara, os subúrbios de Pavuna e Anchieta. (Fig. 20)



Fig. 20 — Anchieta, subúrbio periférico do Grande Rio de Janeiro, caracterizado pelo aspecto mais recente, feita predominantemente através de grandes loteamentos. Foto CNG

Os subúrbios de Pavuna e Anchieta vêm apresentando um dos maiores incrementos populacionais da cidade do Rio. Situados na fronteira do estado da Guanabara com o estado do Rio, êsses subúrbios, pelas características físicas da área onde se encontram, fazem parte da Baixada da Guanabara. As obras de canalização do rio São João de Miriti, ligada às obras de saneamento da Baixada e, mais recentemente, a canalização e dessecamento do rio Acari, transformaram, profundamente, essa vasta área semipantanosa e desocupada, onde os velhos núcleos de Pavuna e Anchieta haviam permanecido longo tempo estagnados. A construção da Presidente Dutra, atravessando a circunscrição da Pavuna e, depois, a da avenida das Bandeiras, cruzando as circunscrições de Pavuna e Anchieta, dotou êsses subúrbios de transporte rodoviário numeroso e de boa qualidade, tendo se verificado um intenso crescimento. A circunscrição de Pavuna teve um incremento populacional de 75%, entre 1940 e 1950, e de 85%, entre 1950 e 1960, enquanto Anchieta, já beneficiada a partir de 1939 pela eletrificação da Central, aumentava 110% entre 1940 e 1950 e 84% entre 1950 e 1960.

Êsses subúrbios de Anchieta, Ricardo de Albuquerque, Barros Filho, Pavuna, Guadalupe, caracterizam-se por uma fisionomia mais recente, onde indústrias novas, grandes blocos de apartamentos e vilas proletárias, construídos pelos Institutos, constituem os principais aspectos. Essa área por ter sido semipantanosa, ao contrário dos subúrbios da Central, não tinha uma vida rural, por isso o seu dessecamento veio proporcionar amplas áreas, destituídas de qualquer tipo de ocupação, que possibilitaram os grandes loteamentos particulares e as inúmeras iniciativas governamentais nessas terras: As pequenas casas em pequenos lotes do mesmo padrão, da mesma época, quase sem vegetação, os grandes blocos de apartamentos residenciais sujos e maltratados e fábricas novas, localizadas, preferencialmente, à margem da avenida, constituem os aspectos principais da fisionomia dêsses subúrbios. Nêles reside, como em todos os subúrbios cariocas, a classe pobre. Sua função é predominantemente residencial e o comércio é escasso, limitando-se a estabelecimentos modestos para atender às primeiras necessidades.

O corredor entre o maciço da Pedra Branca e o maciço de Gericinó no qual se instalaram os subúrbios do Ramal Santa Cruz, estreita-se, grandemente, na região da estação de Santíssimo. Aí, só em volta da estação, existe um povoamento do tipo suburbano, estando as áreas de relêvo mais acidentados dos contrafortes das duas serras, ocupadas, ainda por sítios e granjas de objetivo comercial ou de veraneio. Além de Santíssimo, porém, abre-se uma zona ampla de planícies, vales e de baixas colinas compreendida entre as serras de Gericinó, maciço da Pedra Branca a leste, e a serra de Cantagalo-Inhoaíba a oeste. As encostas dessas serras e grande parte das baixadas abrigam ainda uma população dedicada à agricultura, que dá ao Distrito de Campo Grande um papel de relêvo entre as zonas agrícolas do estado da Guanabara. O censo agrícola de 1960 dava para a circunscrição de Campo Grande um total de 1 092 estabelecimentos agrícolas, ocupando uma área de

7754 ha, números êsses que, comparados com os do censo de 1950 (1 335 estabelecimentos ocupando 99 778 ha) revelam que houve uma sensível diminuição no número de estabelecimentos e na área ocupada pelos mesmos: Nesse mesmo período (1950-60), a população da circunscrição de Campo Grande teve incremento de 112%, o mais alto de toda a cidade do Rio de Janeiro, decorrente do seu extraordinário crescimento suburbano. A análise desses dados vem demonstrar a extraordinária evolução de Campo Grande de pequeno centro de serviços para uma importante zona rural predominantemente agrícola, até a condição atual de importante núcleo que somou à primeira função a de populoso e progressista subúrbio carioca.

A decadência da citricultura de exportação, em função de guerra, contribuiu de maneira decisiva para que Campo Grande começasse a transformação das propriedades rurais em loteamentos suburbanos e já no decênio 1940-1950 apresentasse um dos mais altos incrementos populacionais da cidade (70%).

O relêvo suave favorável à instalação de loteamentos sem grande despesas, o fato importantíssimo de Campo Grande já dispor de uma rede de serviços (escolas, igrejas, médicos, hospitais, comércio), criada para atender à população de uma zona rural produtiva e populosa, foram os fatores do seu crescimento como subúrbio a que veio somar, ultimamente, a chegada até as proximidades de Campo Grande da avenida das Bandeiras. Assim, o núcleo suburbano de Campo Grande apresenta uma fisionomia urbana muito semelhante à de uma pequena cidade, com seu importante centro comercial próximo à estação, ruas bem calçadas e limpas, bairros residenciais bem diferenciados socialmente, linhas de bonde e lotação ligando o núcleo à zona rural ou aos novos loteamentos. Uma classe média e abastada numerosa, aí radicada desde os tempos do apogeu da citricultura, constituída de comerciantes e de ex-proprietários de chácaras de laranja, enriquecidos com o loteamento ou o desmembramento das mesmas, constituiu uma verdadeira elite, cuja existência se reflete na fisionomia de Campo Grande, através do grande número de casas confortáveis. Um comércio numeroso e diversificado atende à população suburbana e à população da zona rural de Campo Grande e Guaratiba, onde ainda é grande o número de estabelecimentos que se dedicam à horticultura, fruticultura, criação de galinhas e de gado leiteiro.

Em Guaratiba se está desenvolvendo importante zona balneária para a população dos subúrbios e da cidade em geral, estando ligada à Campo Grande por boa estrada asfaltada, por bonde, ônibus e lotação.

Última estação do Ramal da Central do Brasil, o núcleo de Santa Cruz serve também de centro a população rural de uma região muito menos cultivada que a de Campo Grande e onde, apesar da existência de um núcleo agrícola colonial, a utilização dos campos naturais para a pecuária leiteira é ainda um dos aspectos típicos da área.

Santa Cruz apresentou índices importantes de incremento populacional: 49% (1940-50) e 56% (1950-60) o que atesta que já foi atin-

gida pela vaga de suburbanização que vem avassalando os últimos redutos da zona rural do estado da Guanabara. Loteamentos numerosos vêm ampliando o seu quadro suburbano, que conta com uma população de 31 892 habitantes para um total de 49 377 de todo o distrito de Santa Cruz.

Os subúrbios periféricos

A expansão da área suburbana do Rio de Janeiro já ultrapassou os limites administrativos do estado da Guanabara e ganhou as municipalidades vizinhas, atravessadas pelo feixe de ferrovias que estabelecem as ligações entre a metrópole e o interior. Apesar de o estado da Guanabara ainda dispor das amplas áreas rurais de Jacarepaguá, Campo Grande, Santa Cruz e Sepetiba, é para o norte, em direção aos municípios da Baixada da Guanabara, que o crescimento da aglomeração carioca se vem processando, com muito maior força e rapidez, depois que o dessecamento de seus pântanos e seu saneamento o recolocaram à disposição da metrópole. Da expansão da cidade sobre a baixada resultou a ocupação contínua, de caráter suburbano, de ampla área, que abrange os municípios vizinhos de Nilópolis e São João de Meriti, assim como parte dos municípios de Duque de Caxias e Nova Iguaçu. A essas áreas, geograficamente consideradas como partes integrantes do grande Rio de Janeiro, cabe a denominação de subúrbios periféricos.

O grande fator que, inicialmente, dificultou a expansão urbana em amplo setor ao norte do Rio de Janeiro, foi a insalubridade de grande parte do recôncavo da Guanabara, contra a qual vários governos lutaram, 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 se lhe 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 eles o primeiro passo para a sua recuperação, a que se seguiu o combate direto à malária.

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 D'Ouro e, em escala um pouco menor, a Linha Auxiliar.

Gradativamente, cada estação foi sendo ocupada, cercada; verdadeira massa humana precipitou-se sobre as zonas da baixadas mais próximas da cidade, ao mesmo tempo que numerosas indústrias para aí 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 D'Ouro, 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 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 expansão da metrópole, em direção ao recôncavo, vem-se realizando de maneira extremamente acelerada. Essa marcha de 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, economicamente ou por movimentos de trabalhadores. Nela, porém, pode ser assinalada, uma área já completamente integrada no espaço urbano da metrópole do Rio de Janeiro, 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 relativa continuidade e densidade das construções. A fotografia aérea é o melhor testemunho da incorporação de uma parte da baixada à aglomeração carioca, mas o simples exame das densidades de população é muito ilustrativo, comprovando que as altas densidades populacionais ultrapassam os limites administrativos do 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 Belford Roxo, para cair, rapidamente, para 89,4, 46 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 faixa pioneira urbana

A faixa pioneira urbana inclui uma zona de contacto em que os subúrbios guanabarininos vão se diluindo na zona rural do estado, mas também uma ampla faixa, onde a metrópole carioca vai estendendo a sua influência pela Baixada da Guanabara, fora dos limites do estado. Nessa faixa, faz-se sentir a influência direta da metrópole, através da profusão de loteamentos, para abrigar sua população, dos núcleos-dormitórios junto das estações ferroviárias, das numerosas indústrias espalhadas no meio rural, dos loteamentos para veraneio da população carioca, das granjas e hortas para o abastecimento do mercado urbano, que revelam em tudo a iniciativa, o espírito de especulação e a presença de capitais do Rio de Janeiro. Essa faixa abrange, dentro do estado da Guanabara, parte das circunscrições de Jarecapaguá, Campo Grande e Santa Cruz e a totalidade da circunscrição de Guaratiba. Fora do estado da Guanabara, essa faixa pioneira se estende por parte do município de Itaguaí, pela parte norte dos municípios de Caxias e Nova Iguaçu e por todo o município de Majé.

IV — FISIONOMIA URBANA, REFLEXO DOS PROBLEMAS DA CIDADE

A fisionomia urbana de uma grande cidade não reflete somente sua estrutura atual e sua evolução. Ela é também o espelho perfeito dos problemas que afligem a cidade. A metrópole carioca mostra, claramente, em sua paisagem, quais os problemas que atingem seus moradores e preocupam seus administradores. A falta de espaço para livre circulação do tráfego, a falta de habitação em número suficiente para atender ao crescimento populacional da cidade e a impossibilidade de acompanhar sua expansão desordenada com a instalação de melhoramentos urbanos, deixam marcas profundas na fisionomia urbana, que, a cada passo, evidencia essas deficiências.

A falta de espaço para a livre circulação do tráfego é um problema decorrente do próprio sítio apertado onde a cidade surgiu e se desenvolveu. O atêrro de pântanos, lagoas e da orla marítima, construções de túneis, têm sido a solução, de todos os tempos, para se obter mais espaço para a circulação. A paisagem atual do Rio mostra, a cada passo, a marca da luta pelo espaço. A enorme área de aterros do Flamengo e Botafogo, criada para dar lugar a novas pistas de rolamento, viadutos para evitar cruzamento, túneis para encurtar distâncias, mão única, direções especiais do tráfego no hora do *rush*, a ampliação das áreas proibidas e a tremenda escassez de pontos de estacionamento, a proibição de passagem de veículos em certas ruas do centro de intenso movimento de pedestres, supressão de coletivos pequenos, tudo isso revela, na fisionomia e na vida da cidade, a preocupação de facilitar o escoamento dessa massa de veículos que aumenta cada dia, fazendo com que avenidas modernas, como a avenida Brasil, já se revelem insuficientes para o tráfego.

A solução dos problemas de circulação comporta várias medidas que, por si só, constituem uma grande tarefa administrativa: desapropriações para abertura ou alargamento de ruas e pontos de estrangulamento, melhoria dos transportes coletivos, criação de espaços, garagens-edifícios ou subterrâneas para estacionamento, construção de um metropolitano, disciplina do tráfego, etc. Tôdas essas medidas exigem a conjugação de técnicos e administradores para que as soluções não sejam improvisadas e permitam, realmente, à cidade a rápida ligação entre as diversas unidades que a constituem.

O segundo problema, que se estampa com nitidez na fisionomia urbana carioca, é o problema habitacional. As favelas, isto é, um amontoado de habitações miseráveis, construídas com o material e não (tábuas velhas, zinco, telhas, pedaços de lata), sem nenhum alinhamento e sem nenhum serviço público, surgiram da multiplicação de iniciativas individuais de instalação, em áreas depreciadas por sua situação, em morros íngremes ou em áreas pantanosas. Não constituem elas um fenômeno recente da aglomeração carioca, datando o início do seu desenvolvimento de 1930, mas, sem dúvida, fatores diversos contribuíram para que, nos últimos tempos, elas se difundissem por tôda a cidade. A favela, no Rio, não está circunscrita a áreas mais pobres ou mais ricas. Ela existe em tôda a cidade, da zona sul ao subúrbio mais longínquo, revelando ter causas muito mais complexas que a simples necessidade de residir e trabalhar em bairros de terrenos muito valorizados. (Fig. 21)

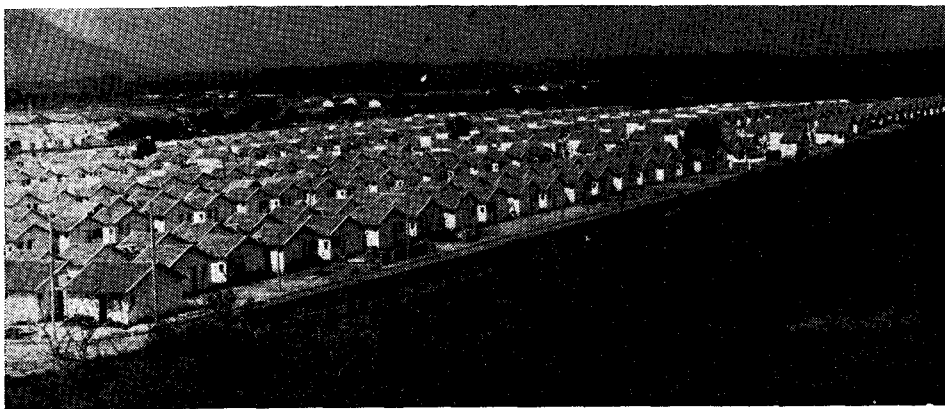


Fig. 21 — Vila Kennedy, uma tentativa de solução do problema das favelas, através da mudança das populações faveladas para os subúrbios. Foto CNG

O Serviço Nacional de Recenseamento definiu como favela todo aglomerado localizado em área não urbanizada, constituído de habitações rústicas ou improvisadas, desprovidas de melhoramentos públicos, construídas em terras de terceiros (governo, particulares ou domínio não definido). Tal definição caracterizou bem as favelas e o Censo Demográfico de 1960 contou 147 favelas na cidade do Rio de Janeiro, com uma população total de 337 412 pessoas, tendo havido, em rela-

ção ao Censo de 1950, um incremento de 99% da população favelada. Essas 147 favelas, distribuídas segundo as novas zonas de Censo de 1960, assim se localizavam: 33 na zona sul, 6 na zona de obsolescência (Gamboa e encostas de Santa Teresa), 47 na orla norte da baía da Guanabara (Benfica, Bonsucesso, Brás de Pina e Caju, Penha, Ramos e São Cristóvão), 20 na zona da Tijuca, 18 na zona do Méier, 9 na zona de Madureira, 8 nas zonas de Irajá, Anchieta e Campo Grande e 5 na Ilha do Governador.

Essa localização demonstra, sem dúvida, que é a orla da baía que possui o maior número de favelas, abrigando um total de 111 540 pessoas. Elas se localizam, nessa área, no litoral lodoso ou nas encostas das elevações, que pontilham essa área. A zona sul vem em segundo lugar com uma população favelada de 67 121 pessoas, localizando-se os aglomerados nas encostas extremamente íngremes do maciço do Corcovado, Gávea, Dois Irmãos e nos morros isolados de paradões lisos, morro da Babilônia, morro da Saudade e morro de São João, etc., ou, então, à margem da lagoa Rodrigo de Freitas — e célebre praia do Pinto. Finalmente, a Tijuca conta com grandes favelas nas encostas do maciço da Tijuca, que são mesmo das mais antigas da cidade, como a do morro do Salgueiro, morro da Formiga, morro do Querosene e outras.

De tudo, que foi visto, chega-se à conclusão de que o fenômeno favela é uma constante em toda a cidade e ARTUR RIOS, analisando o fato, procura explicá-lo através dos seguintes fatores:

- a) inexistência de uma rede de transportes urbanos, cuja expansão pudesse acompanhar, no mesmo ritmo, o crescimento da cidade;
- b) a existência, no coração da cidade, de morros desabitados, que nesse estágio da técnica, só poderiam ser urbanizados com grandes inversões de capital e equipamento;
- c) a criação no Rio de um mercado de mão-de-obra. A cidade, evoluindo para grande centro manufatureiro, atraiu populações, que vieram tornar agudo o problema da habitação. Uma das grandes necessidades das cidades, que entram na fase da industrialização, é a construção de casas para abrigar essa massa populacional, que para ela ocorre. Quando tal não acontece, surge o *deficit* habitacional e os recém-chegados vão se instalando onde e como podem;
- d) a indústria de construção desempenhou importante papel nesse setor, pois a mão-de-obra nela empregada não pode residir, em condições normais, nas proximidades das obras, realizadas em grande número nas zonas mais valorizadas na cidade, como a zona sul. A solução para residir perto das construções foi a moradia na própria construção ou nos morros próximos, em condições subumanas;

- e) todos êsses fatores talvez tivessem sido controláveis se o agravamento constante da inflação não tivesse cada vez mais aumentado o desequilíbrio entre o poder aquisitivo da moeda e a elevação do custo da habitação.

É ainda ARTUR RIO que diz:

“Todos êsses fatores não representam, porém, uma explicação definitiva para o problema das favelas. A favela não subsistiria se não houvesse uma constante migração de massas subproletárias para a cidade. É a repercussão urbana do subdesenvolvimento brasileiro, pois, na situação brasileira, a migração para as grandes cidades é, antes de tudo, uma fuga à miséria. A maioria da população favelada do Rio de Janeiro é constituída de egressos de regiões vizinhas, em que a agricultura está cedendo lugar à pecuária, como o estado do Rio de Janeiro, o Espírito Santo e Minas, acelerando, com isso, o êxodo rural. As cidades, assim, em vez de se beneficiarem com o *superavit* humano das zonas rurais, recebem a sobrecarga da miséria e transformam-se em vastas hospedarias para êsses migrantes, que as procuram na esperança de uma vida melhor”.

A favela surgiu em função dessa esperança e só desaparecerá se reformas profundas derem a essas massas errantes a estabilidade e melhores condições de vida. Sem dúvida, programas habitacionais de grande envergadura são uma solução para resolver o problema atual das favelas, mas não impedirão que outras se formem se as causas assinaladas não forem removidas”. (A. Rios, *Comentário*, Ano V, n.º 1, 1964, p. 24).

Assim, o fenômeno brasileiro das favelas, mocambos e malocas inscreve-se num fenômeno de âmbito mundial assinalado pelo eminente geógrafo PIERRE GEORGE, em seu *Précis de Géographie Urbaine*, os *bidonvilles* são uma forma de desenvolvimento comum a tôdas as cidades das regiões ou países onde o campo não pode alimentar sua população e cujo desenvolvimento industrial é insuficiente para absorver os excedentes da população rural à medida que afluem para a cidade. Elas existem em todos os países de subdesenvolvimento relativo, mesmo em economias que comportam já um setor industrial de importância e um largo setor terciário de empregos comerciais e administrativos”.

Finalmente, um terceiro elemento da fisionomia urbana carioca revela outro problema agudo para a administração da cidade que é a escassez dos melhoramentos urbanos de certas áreas. Ruas sem calçamento, sem esgôto, sem escoamento de águas pluviais existem ainda em certas áreas dos bairros suburbanos e constituem um dos traços marcantes da paisagem suburbana do Rio de Janeiro.

O crescimento desordenado, ao sabor da especulação e das iniciativas individuais, fêz com que a cidade se estendesse demais, sob a forma de uma ocupação urbana descontínua e rarefeita em muitas áreas. Tal tipo de expansão não dirigida gerou para as administrações

o pesado encargo de “fazer uma cidade com vários pedaços de cidade”. (P. GEORGE, 1961, p. 114).

O estabelecimento de planos preferenciais de serviços públicos para as áreas já densamente ocupadas, a disciplina na concessão de loteamentos, a construção de grandes vilas proletárias ou grandes blocos de apartamentos, com um aparelhamento correspondente de serviços públicos, são algumas das soluções que podem contribuir para que, aos poucos, toda a cidade se beneficie dos melhoramentos característicos de uma moderna metrópole.

A necessidade de uma política racional de desenvolvimento urbano, adaptada às formas novas do trabalho, de habitação, de circulação, de divertimento tem-se imposto em todos os países de urbanização rápida.

O desenvolvimento urbano não pode mais ser a resultante de centenas de milhares de iniciativas individuais, despreocupadas dos interesses gerais da coletividade. Uma mentalidade urbanística impõe-se aos administradores, mas esse urbanismo, para ser fecundo, tem de se apoiar em pesquisas profundas realizadas pelos especialistas nos vários ramos que comporta o estudo de uma grande cidade.

BIBLIOGRAFIA

- Aspectos da Geografia Carioca* (1962) Associação dos Geógrafos Brasileiros (seção regional do Rio de Janeiro) — Edição do Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro.
- BEAUGEN — CARNIER, J. e CHABOT, G. (1963) *Traité de Géographie Urbaine*, 493 pp. Librairie Armand Colin, Paris.
- BERNARDES, L. M. C. (1959) “Evolução da paisagem urbana do Rio de Janeiro até início do século XX” *Boletim Carioca de Geografia*, Rio de Janeiro, 12 (1 e 2).
- BERNARDES, L. M. C. (1959) “Importância da posição como fator do desenvolvimento do Rio de Janeiro” *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, 11 (1), 175-196, São Paulo.
- BERNARDES, L. M. C. (1961) “Expansão do espaço urbano no Rio de Janeiro” *Revista Brasileira de Geografia*, 23 (3), 495-525, Rio de Janeiro.
- BERNARDES, L. M. C. (1964) *O Rio de Janeiro e a sua região*, 146 pp. Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro.
- COSTA, L. (1952) *Arquitetura Brasileira*, Serviço de Documentação do Ministério de Educação e Cultura, 38 pp. ilustr., Rio de Janeiro.
- FRÓIS ABREU, S. (1957) *O Distrito Federal e seus recursos naturais*, 318 pp. ilustr., Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro.
- GEIGER, P. (1960) “Ensaio para a estrutura urbana do Rio de Janeiro, *Revista Brasileira de Geografia*, 22 (1), 4-45, Rio de Janeiro.
- GEIGER, P. e DAVIDOVICH, F. (1961) “Aspectos do fato urbano no Brasil”, *Revista Brasileira de Geografia*, 23 (2), 263-362, Rio de Janeiro.
- GEORGE, P. (1952) *La ville*, 279 pp. ilustr. Presses Universitaires de France, Paris.
- GEORGE, P. (1963) *Précis de Géographie Urbaine*, 356 pp. Presses Universitaires de France, Paris.

- GIST, N. e HALBERT, L. A. (1956) *Urban Society*, 513 pp., ilust., Thomas Y. Crowell Company, New York.
- RIOS, A. (1964) "As favelas na paisagem da Guanabara" *Comentário*, 5 (1) 24-29, Rio de Janeiro.
- SEGADAS SOARES, M. T. (1959) "O conceito Geográfico de Bairro e sua exemplificação na cidade de Rio de Janeiro". *Boletim Carioca de Geografia*, 11 (3 e 4), 1-22, Rio de Janeiro.
- SEGADAS SOARES, M. T. (1961) "Divisões principais e limites externos do Grande Rio de Janeiro" *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, vol. XII, 187-205, Rio de Janeiro.
- SEGADAS SOARES, M. T. (1962) "Nova Iguaçu, absorção de uma célula urbana pelo Grande Rio de Janeiro", *Revista Brasileira de Geografia*, 24 (2), 155-256, Rio de Janeiro.
- Serviço Nacional de Recenseamento (1951) "Divisão do Distrito Federal em quadros urbanos e rural, para fins censitários", 22 pp., *Documentos Censitário*, série D — n.º 5, Rio de Janeiro.
- Serviço Nacional de Recenseamento (1960) *Sinopse Preliminar do Censo Demográfico — Estado da Guanabara*, 48 pp., Rio de Janeiro.
- Serviço Nacional de Recenseamento (1960) *Sinopse Preliminar do Censo Demográfico — Estado do Rio de Janeiro*, 25 pp. Rio de Janeiro.
- TRICART, J. (1956) — Contribuição ao estudo das estruturas urbanas, *Boletim Geográfico*, 14 (135) 473-481, Rio de Janeiro.
- TRICART, J. (1954) *Cours de Géographie Humaines* fac. II "L'habitat urbain", 295 pp. ilust., Centre de Documentation Universitaire, Paris.

SUMMARY

This present study tries to analyse the aspect and the structure of one of the oldest metropolis of the New World — the city of Rio de Janeiro — that completes in 1965, four hundred years of existence.

The first part of the work is dedicated to the study of the urban's aspects of Rio de Janeiro, looked across those elements: the age and style of its constructions, disposition and the interpenetration of free spaces and constructed, the intensity of the urban occupation and the content of constructed mass.

Heterogeneity of architectonic styles reflect a long urban evolution in which every stage of the colonial history, imperial, or republican, every stage of growing and each performed function they become engraved at the physiomy of the city.

Next to that architectonic heterogeneity, there are a second element which just became important in the characterization of the urban aspect of Rio de Janeiro. Is the influence of the city's topography in the interpenetration of free and constructed spaces, in those street's drafts and in the localization and technic of the constructions.

A steep mountain, with the rock exposed or well-covered by a forest litter, is the principal fact of the city's discontinuity.

A third aspect to be considered in the study of the urban physiomy is the intensity of the soil's occupation. Rio presents a suburban zone through which there are many free spaces waiting to be occupied and it other areas of which the horizontal occupation it was maded completely or where a extraordinary vertical increase it is proceeding.

The fourth element of characterization of the urban aspect is the reflect of the functions that the city performs and of the social level of the population concerning the aspects.

Rio is characterized by one multiplicity of functions. Administrative capital of Brazil during two centuries, big and active port, great industrial center of the country, great financial cultural and tourist center, Rio in its physiomy reflects all that functions. Besides, the type and localization of residential constructions reveals the social democratical structure of the city.

The luxurious and aristocratic quarters they are exception, occupying a minimal area in the whole of the city. The rule is the coexistence, the vicinity of several class at the same area. Only the suburbs is characterized by the absolute predominance of proletarian constructions. Finally, the "slum", this group of miserly habitations, placed prevailly in the steep slope of the mountains, there is a constant in the agglomeration of Rio de Janeiro, and we may find it frequently, in the vicinity of more luxurious zones of the city.

The second part of this work tries to distinguish, inside of the agglomeration of Rio de Janeiro, two zones: the urban and the suburban zones. The urban zone is characterized by the density and continuity of constructions and the aspect of order and cleanness which are given by the presence of all the urban improvements, like the water's provisioning, public illumination and domiciliary, sewer network sanitary and pluvials, streets pavement, removal of garbage public and domiciliary.

The suburban zone is characterized by the discontinuity of the constructions, with the existence of free spaces between areas that have greater number of praedial concentrations. The lack or scarcity of urban improvements they give to the suburban zone of Rio de Janeiro an aspect of discomfort and improvisation. This suburban zone it had exceeded the administrative limits of Guanabara's State, where is situated the city of Rio de Janeiro, expanding over four vicinity municipalities.

The third part of this work is dedicated to the study of the structure of the agglomeration where may be distinguished the follows units: Center, the obsolescence area, the quarters, the suburban quarters, the suburbs of Guanabara and also those peripherals.

Rio de Janeiro's Center is the heart of all those functions relatives with the life of the city, the region or the country. It has the monopoly of politic-administrative direction, the financier and economic, of transmission of informations, of wholesaler commerce, and is the point of urban transportations, interstate and also international. The development of important subcenters in those lasts 20 years in the city of Rio de Janeiro had made the less of the monopoly of others functions, like the retailer commerce, the localization of consultation rooms and business offices and the amusements places. A great subcenter-Copacabana — among the others in these quarters and suburbs, they make competition with the Center and they contribute to the stagnation, confirmed by the slender vertical growing and also by the absence of invasion of the obsolete bordering area.

Involving the Rio de Janeiro's Center there is an area of absolescence and deterioration. That zone coincides with the principal residence's area of the XIX century that, since the finish of that century, it had to proceed in a zone of deposits, shops, pensions, beehives and brothels. Narrows and deeps wooden floors, very closes each others, illuminated across a fanlight it gives a large uniformity to the urban aspect of this area, and it enclosed also an abundant population composed by marginals, poors families and so by national and foreign immigrants.

The quarters they constitute, inside of the city of Rio de Janeiro, units which the individuality is gave by elements like the urban aspect and the social content. In his grup, the zone of quarters is characterized by have been occupied between the second half of the XIX century and the first part of XX century as result the new means of transportation: the street car stretcher by donkey and the eletric street car.

It is a whole filled zone, which the actual expansion is possible only across the difficult passing over the steepes bordering mountains. They are endowed by the totality of urban improvements and present great heterogeneity in the style and pattern of those constructions, resultant of a long evolution and and by a varied social content, where only lack the poor class. It function is predominantly residential besides the persistence of somas olds industries, now completely fenced by residence.

White the quarters from North Zone of the city they presented low populational increments, in the decade 50-60 (around 20%), and those of South Zone they had presented highs increments (Copacabana — 85%). That great populational increase becamas the fruit of the substitution of the houses by the apartment houses because the attraction exercised by the beauty and by the pleasant climate from thet seashore zone of the city.

The suburban quarters they encloses those areas which discontinuous occupation, by a poor class dates from the first 30 years of this century, it was made around the railroads. Today, there is entirely filled this area, its social content is already modified, it presents a great number of improvements andalso makes use of the railroad transportations always. According to the populational aspects of the city, the suburbans quarters they are characterized by low populational increases in the decade 50-60, also by a lessening in the increase in the decade 40-50 for 50-60. That's why the complete filled of that area and the lack of renovation crosswise the vertical growing.

The suburbans quarters they are predominantly residentials, but there we also find a concentration of the most important part of the industrial park of the city, further the construction of two great subcenters of the city there.

The city's suburbs are characterized by an aspect which is resultant of the constructions discontinuity, with free spaces between the areas of major praedial concentration. They present a dense and constant occupation by along the large communications ways, but scarce and discontine as while that it departs from him. They are occupied principal by the poor class and the predominant is the residential function and the coexistent with the industrial function and also with the localization of the militarie's institutions. Inside of a large suburban zone, it may be distinguished, according to the administrative judgment, the suburbs of Guanabara and those whic are peripherals, or those situated outside of the departamental limits.

Guanabara's suburbs they are, in great part, more antique and also have a undeniable residential function. They have presented a populational increase in the period 1950/60 between 60% and 110%, really inferior to that peripherals suburbs, besides the declining of this increase between 1950 and 1960.

The extraordinary growth of the peripherals suburbs of Nilópolis, São João de Meriti, Caxias and Nova Iguaçu since 1950, that was the principal cause of the slowness that occurs the occupation of the olds suburbs of Guanabara. The increase it will be procedure since 1940, when this peripherals areas, until that date they was swamples and ravaged by malaria. they was drained and sanitized. The large improductive properties of this area of plans, favorable to the opening of plot of lands, they have turned the preferential object of investing of the great immovables companies of Rio. The new sketch of the excellent highway Rio — São Paulo, leaving the suburbs of Guanabara and crossing the peripheral area of State, it had benefited extraordinary the increase of the peripherals suburbs, already serveds by a large railroad system. Among this suburbs, São João de Meriti and Nilópolis are residentials, while Nova Iguaçu and Caxias they had developed an important industrial function and they constituted like a very important subcenters to that peripheral suburban zone, and serving as the fulcrum to the metropoli's expansion to the rurals neighboring areas.

This peripherals suburbs are completely integrated in the urban space of Rio de Janeiro's metropolis, that nevertheless is easily to certify by the examination of the aerial, photograph, but also is certificated by the single analysis of the densities of population. This analyse proves a sudden fall of the densities that will pass the values between 3 000 and 1 000 citizens by Km², in the peripherals suburbs, to 89 and 44 in these areas immediatly at North. The fall marks the limit of agglomeration properly, recognized as a concentrated grouping which the several elements are contiguous.

The fourth part of the work tries to show the problems that trouble the metropolis and it is reflected in his physiomy. The lack of space for the free traffic's cidcultation it

is evidenced principally, by the huge embankment's areas captured from the sea and by the several tunnels. The problem pertaining to the habitations is engrained in the multiplicity of the slums, or the habitations masses miserables constructed with any material (olds planks, zinc, peaces of tin plate) and placed at the depreciated areas by its situation, on the steep slopes or over the swampie zones. There are, in Rio, 147 slums, placed, in most, cases, in the zone of quarters and suburban quarters, that sheltered, in 1960, 377 412 persons. The construction of vast proletarian villages by the government of state in the suburbs they search a manner to give better conditions of residence to these miserable populations. The slum's phenomenon of Rio de Janeiro it has multiples causes, designated in the present work, but it registers itself in a phenomenon of a global ambit marked by Pierre George in his *Précis de Géographie Urbaine* "the bidonvilles is a form of common development to the whole cities of the regions or countries where the field canno't feed his population and whose the industrial development is insufficient to absorb the surplus of the rural population right as while as flow to the city. That exists in all countries with a relative underdevelopment, even in those economies that allows now an industrial sector with importance and a large tertiary sector of commercials and administratives business". Finally, the scarcity of the urban improvements in certain areas is another aspect of the urban physionomy of this metropolis that grew disordered, without a planing and at the whim of speculation, forming to the administrations the heavy charge like" to make a city with several pieces of city (F. GEORGES, 1961., p. 114). All this problems that Rio's physionomy reflects they prove the urgent necessity of an urbanistic planning to orientate the growth of this great metropolis of 4 millions of inhabitants.

Versão: LÉDA CHAGAS PEREIRA RIBEIRO

RÉSUMÉ

Le but de cet étude c'est d'analysé la physionomie et la structure de l'une des plus anciennes métropoles du Nouveau Monde — la ville de Rio de Janeiro — qui fête cette année ses quatre cents ans d'existence.

Dans la première partie nous avons étudié le paysage urbain en remarquant: l'âge et le style des constructions, la disposition et l'interprétation des espaces libres et des espaces construits, l'intensité de l'occupation urbain et le contenu des masses construites.

L'hétérogénéité des styles architecturaux reflète la lente évolution urbaine. Ainsi au cours des diverses étapes de l'histoire coloniale, impériale et républicaine, chaque phase de croissance, chaque fonction exercée, demeurent gravées dans la physionomie de la ville.

À côté de l'hétérogénéité architecturaux il existe un second élément que nous devons considérer dans l'étude du paysage urbain — la topographie. Son influence ne peut être négligée si l'on veut comprendre les espaces libres et les espaces construits, le tracé des rues, la localisation et la technique des constructions.

La montagne escarpée, revêtue ou non par la forêt, est le grand facteur de discontinuité de la ville.

Le troisième aspect qui doit être analysé est celui de l'intensité de l'occupation du sol. La ville de Rio possède une zone de banlieue ayant des espaces qui pourraient être utilisés et des surfaces entièrement occupées sur le plan horizontal où on peut même remarquer un extraordinaire essor vers le plan vertical.

Le quatrième élément qui caractérise la physionomie urbaine est celui du reflet, dans le paysage, des fonctions exercées par la ville et du niveau social de la population. La ville de Rio se caractérise par une multiplicité de fonctions: Capitale administrative du Brésil, pendant deux siècles, port de grande activité, centre industriel important, centre financier, culturel et de tourisme. En outre, le type et la localisation des constructions résidentielles révèlent la structure démocratique de la ville.

Les quartiers exclusivement de luxe constituent des exceptions occupant, dans l'ensemble de la ville, une petite étendue. La règle est celle de la coexistence des différentes classes sociales. La banlieue se caractérise par la prédominance absolue des constructions prolétaires. Enfin, les bidonvilles "favelas", ensemble d'habitations misérables, localisées surtout sur les versants raides des montagnes, représentent un des aspects particuliers de l'agglomération de Rio de Janeiro et se trouvent souvent près des zones les plus luxueuses.

La seconde partie de l'étude a pour but de définir les deux zones de la ville: l'urbaine et la suburbaine. La première se caractérise par la densité et la continuité des constructions et l'aspect d'ordre et de propreté, dû surtout aux améliorations qui bénéficient cette zone: approvisionnement en eau, illumination publique et particulière, réseau d'égouts sanitaire et pluviaux, pavement des rues, transport des ordures tant publiques que domiciliaires. La banlieue se caractérise par la discontinuité des constructions, par l'existence d'étendues vides à côté de quelques unes de grande concentration d'édifices. La rareté et même l'absence d'amélioration urbaine ont donné à cette zone un aspect d'improvisation et d'inconfort. La banlieue a déjà dépassé les limites administratifs de l'État de Guanabara, envahissant quatre municipes voisins.

La troisième partie du travail comprend l'étude de la structure de l'agglomération. On y distingue: le centre, la zone détériorée, les quartiers, les quartiers de la banlieue, la banlieue de la Guanabara et la banlieue périphérique.

Le centre est le foyer de toutes les fonctions qui se rapportent spécialement à la vie de la ville, de la région ou du Pays. Il possède le monopole de la direction politique-administrative, des finances et de l'économie, de la transmission des informations, du commerce en gros, il est le centre des transports urbains, des transports entre États, et même des transports internationaux. Le développement d'importants sous-centres, durant les 20 dernières années, a fait perdre au centre le monopole de certaines fonctions telles que celles du commerce en détail, de la localisation de bureaux, de lieux de divertissements, etc. Un énorme sous-centre — Copacabana — et plusieurs autres, répandus dans les quartiers de la ville et de sa banlieue, font concurrence au centre, contribuant à sa stagnation ainsi que le montre la faible croissance verticale et la non-invasion de zone détériorée voisine.

Entourant le centre il existe la zone de détérioration. Cette zone se confond exactement avec celle qui a été la principale zona résidentielle au XIXe siècle et qui, à partir de la fin de celui-ci, se transforma en une zone de dépôt, d'ateliers, d'hôtels, de "cortiços", de maisons d'exploration de la prostitution. Des maisons de deux étages, étroites et profondes, serrées les unes contre les autres, dont la lumière pénètre à travers des toits de vitres, donnent une

grande uniformité à la physionomie urbaine de cette zone qui possède une population nombreuse constituée de vagabonds, de familles pauvres et d'immigrants tant du Pays que de l'étranger.

Dans la ville de Rio de Janeiro, les quartiers constituent des unités dont l'individualité provient du paysage urbain et du contenu social. L'occupation, résultant des nouveaux moyens de transport — les tramways de traction animale et plus tard électrique —, dans la seconde moitié du XIXe. siècle et les premières années du XXe., imprima un caractère particulier à la zone des quartiers.

La zone est déjà totalement occupée et son expansion actuelle n'est possible qu'à travers la difficile conquête de montagnes escarpées. Ses quartiers sont pourvus de toutes les améliorations urbaines. La lente évolution et le contenu social très varié, où il ne manque que la classe pauvre, ont donné aux constructions une grande hétérogénéité de style. La fonction résidentielle y est prédominante, malgré la persistance d'anciennes industries déjà entièrement entourées de maisons. Tandis que les quartiers de la Zone Nord de la ville présentaient peu d'accroissements de population dans la décade 50-60 (environ 20%), ceux de la Zone Sud enregistraient des développements élevés (Copacabana — 85%). Cette grande croissance résulta de la substitution des maisons par des édifices d'appartement. La beauté des plages et le climat plus doux de cette zone ont eu un grand pouvoir d'attraction.

Les quartiers de banlieue ne présentent des étendues, dont l'occupation discontinue, par une classe pauvre, n'a commencée qu'aux trente premières années de ce siècle, et s'est surtout réalisée le long des voies de chemin de fer. Aujourd'hui, cette zone, déjà totalement occupée, ayant bénéficié d'un grand nombre d'améliorations, a diversifié son contenu social et ses habitants s'utilisent grandement d'autoroutes. Sa population se caractérisa par de faibles accroissements pendant la décade 50-60 et même par une diminution durant celle de 40 à 50. Cela prouve que la zone non seulement était déjà complètement occupée mais aussi qu'elle ne s'était pas renouvelée en progressant verticalement. Les quartiers suburbains sont surtout résidentiels bien qu'une part importante des industries de la ville de Rio de Janeiro s'y soit établie et que deux sous-centres s'y soient aussi constitués.

La banlieue de la ville se caractérise par la discontinuité de ses constructions; ou y remarque des espaces vides et des concentrations d'habitations. L'occupation est surtout dense et continue le long des grands axes de communication, mais se raréfie et devient discontinue dès qu'elle s'en éloigne. La banlieue est surtout habitée par la classe pauvre. Sa fonction résidentielle coexiste avec sa fonction industrielle et avec la localisation d'établissements militaires. À l'intérieur de la grande zone suburbaine, on peut distinguer, du point de vue administratif, la banlieue de la Guanabara et la banlieue périphérique, c'est-à-dire celle qui est située en dehors des limites de l'État.

La banlieue de la Guanabara est plus ancienne et sa fonction est particulièrement résidentielle. Elle présenta un accroissement de population pendant la période de 1950/1960 (entre 60% et 110%), qui a été cependant inférieur à celui de la banlieue Périphérique.

Le progrès extraordinaire des banlieues périphériques de Nilópolis, São João de Meriti, Caxias e Nova Iguaçu, à partir de 1950, est la cause principale du peu d'entrain dans l'occupation des anciennes banlieues de l'État. Cette croissance a commencé en 1940, quand les zones périphériques, alors marécageuses et ravagées par la "malaria", ont été drainées et assainies. Les grandes propriétés improductives de cette région, de topographie plane, favorable aux lotissements, ont été choisies par les grandes Compagnies immobilières de Rio pour leurs investissements. Le nouveau tracé de l'excellente autoroute Rio-São Paulo, abandonnant la banlieue de la Guanabara et parcourant cette zone périphérique de l'État, a été extraordinairement favorable à son développement. Parmi les banlieues celles de São João de Meriti et de Nilópolis sont exclusivement résidentielles, tandis que Nova Iguaçu et Caxias ont une importante fonction industrielle. Aujourd'hui, transformées en sous-centre, sont utilisées par la métropole comme point d'appui dans son expansion par rapport aux zones rurales voisines.

La banlieue périphérique est complètement intégrée dans l'espace urbain de Rio de Janeiro, ce qui se vérifie non seulement par l'examen de la photographie aérienne mais aussi par la simple analyse des densités de population. Cette analyse confirme une chute brusque des densités qui descendent de 3 000 et 1 000 habitants par kilomètre 2, à 89 et 44 dans la région située immédiatement au nord de celle-ci. Cette diminution de population montre la limite de l'agglomération proprement dite, reconnue comme groupement concentré dont les différents éléments sont contigus.

Dans la quatrième partie on montre les problèmes qui affligent la métropole et qui se reflètent dans sa physionomie. Le peu d'espace pour la libre circulation de véhicules est rendu évident par les énormes espaces conquis à la mer et par les nombreux tunnels. Le problème résidentiel est mis en évidence par la multiplicité des bidonvilles "favelas". Il existe à Rio 147 bidonvilles localisées la plupart dans la région des quartiers, et, en 1960, 377 412 personnes y habitaient. La construction, dans la banlieue, d'énormes centres prolétaires, par le gouvernement de l'État, a donné aux populations misérables de meilleures conditions de vie. Les bidonvilles son dû à plusieurs causes. Ces causes ont été signalées dans la présente étude, cependant les bidonvilles s'inscrivent dans un phénomène d'ordre mondial qui a été décrit par Pierre George dans son livre: "Précis de Géographie Urbaine": "Les bidonvilles son une forme de développement urbain commune à toutes les villes situées dans des campagnes qui ne peuvent pas nourrir leur population et dont l'essor industriel est insuffisant pour absorber les excédents de population rurale au fur et à mesure de leur afflux dans la zone suburbaine. Ils existent donc dans tous les pays de sous-développement relatif, même dans des économies qui comportent déjà un secteur industriel d'une certaine importance, ou un large secteur tertiaire d'emplois commerciaux et administratifs. Finalement le défaut d'aménagement urbain en certaines zones représente un autre aspect de la physionomie de la ville de Rio, métropole qui a grandi de manière désordonnée, sans plan et au gré de la spéculation, laissant aux administrations "la charge de faire une ville avec tant de morceaux de ville". Tous ces problèmes démontrent la nécessité urgente d'élaboration d'un plan urbain qui oriente la croissance de cette ville de 4 millions d'habitants.

Versão: OLGA BUARQUE DE LIMA