

REVISTA BRASILEIRA DE GEOGRAFIA

Ano XXIV

ABRIL - JUNHO DE 1962

N.º 2

NOVA IGUAÇU

ABSORÇÃO DE UMA CÉLULA URBANA PELO GRANDE RIO DE JANEIRO

M. T. DE SEGADAS SOARES

INTRODUÇÃO

A INTEGRAÇÃO DO RECÔNCAVO DA GUANABARA NA ÁREA METROPOLITANA DO GRANDE RIO DE JANEIRO

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

São as próprias características da região da baixada, assim como sua posição intermediária entre a metrópole e seu *arrière-pays*, os elementos que favorecem o que já foi qualificado de tendência irreprimível da capital de dilatar-se por todo o recôncavo da Guanabara (LAMEGO, 1948, p. 133). No passado, êsses elementos contribuíram para o estabelecimento de uma ligação profunda entre a cidade e seu recôncavo¹ e hoje, são em grande parte responsáveis pela incorporação da baixada à área metropolitana do Grande Rio de Janeiro. A dispersão, a descontinuidade, são aspectos característicos do modo pelo qual se processa essa integração, que é orientada, em suas grandes linhas, pelas vias de circulação. São elas os principais agentes dessa incorporação e os elos a ligar as diversas áreas nas quais, de diversas formas, se vem realizando a urbanização do recôncavo.

1. *Os elementos da integração*

A presença de extensas áreas de topografia plana ou suave, propícias à atividade e à instalação humana, a inexistência de relevos impedindo as comunicações terrestres entre o núcleo inicial e principal

¹ PIZARRO (1945-1946) em toda a sua obra, usa com grande freqüência a expressão "a cidade e seu recôncavo" para expressar, assim, a íntima relação e as ligações múltiplas entre o Rio de Janeiro e as freguesias da Baixada da Guanabara.

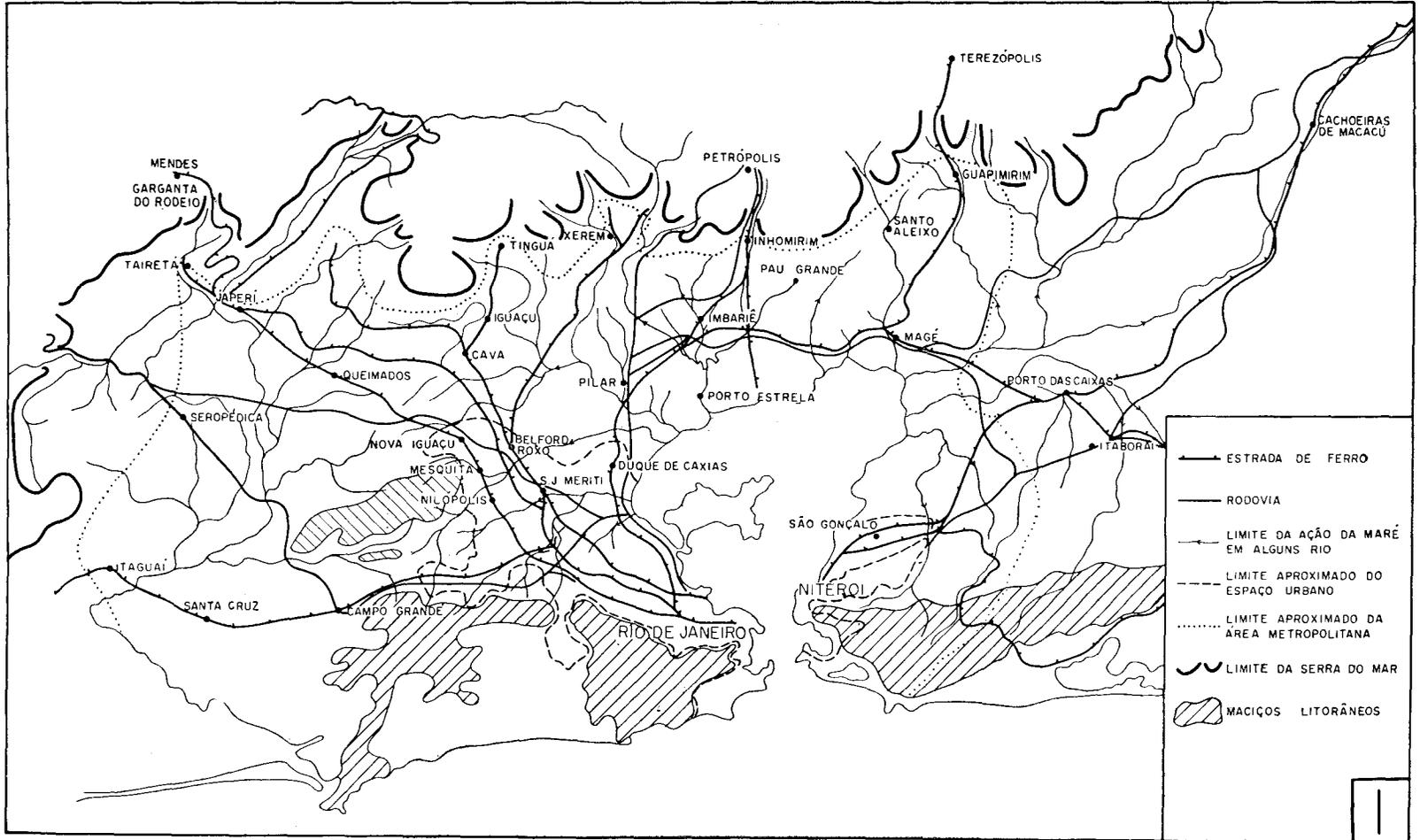


Fig. 1 — Mapa geral da área metropolitana do Rio de Janeiro.

da metrópole e seu recôncavo são alguns dos elementos que possibilitaram a expansão da cidade em direção à Baixada da Guanabara. A eles cabe parte da responsabilidade pela força com que se vem realizando, atualmente, a ampliação do espaço urbano da metrópole nessa direção, em detrimento da expansão para outras áreas, ainda não urbanizadas, dentro do próprio estado da Guanabara.

A Baixada da Guanabara não se apresenta em toda a sua extensão como ampla planície uniforme e bem drenada. Nela podemos distinguir certa variedade de formas topográficas, cujo arranjo na paisagem vem orientando a ocupação da região (fig. 4). No setor que nos interessa mais particularmente e que se estende ao norte do estado da Guanabara, essa diversidade de paisagens da baixada é evidente e teve a maior importância para a ocupação humana, desde os primórdios da colonização.

A orla costeira da baía, baixa e ainda mal consolidada, constituída de sedimentos continentais e marinhos e recoberta, em parte, por manguezais, é o primeiro dos elementos constitutivos da baixada. Essa paisagem, todavia, não se limita à orla costeira. Ela penetra para o interior, às vezes por dezenas de quilômetros, ao longo do baixo curso dos diferentes rios que vêm desaguar na baía, não sendo muito amplas, no sentido da largura, essas planícies embrejadas, balizadas de um lado e de outro por alinhamentos de colinas ou de morros. É ao longo do curso desses rios que elas mais se desenvolvem, penetrando para o interior como uma cunha até a zona dos morros, onde parecem esgueirar-se entre as meias-laranjas acompanhando os diversos vales afluentes. Tais planícies, que resultam da colmatagem recente desses baixos vales afogados², pouco se elevam acima do nível do mar e, em seu trecho mais próximo à orla da baía, são alcançadas pela ação da maré, que penetra no curso inferior de todos esses rios, às vezes por dezenas de quilômetros. Mais acima, a drenagem já se faz em condições mais satisfatórias e as inundações só ocorrem periodicamente.

Além das planícies e brejos, outros elementos caracterizam a baixada. Colinas suaves e bastante amplas de dorso regular e pequena altitude dispõem-se em diferentes níveis.³ Intercalam-se essas colinas com as planícies acima referidas, e compõem, com elas e mais alguns alinhamentos de morros, o quadro natural de vasta porção do recôncavo, que serve de apoio à quase totalidade das vias de circulação e que já foi alcançada pela vaga de urbanização. As meias-laranjas

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

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

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

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

A topografia suave e quase plana constitui hoje uma vantagem, facilitando a expansão urbana, porém, a ela se liga um elemento negativo que, por muito tempo, dificultou ou mesmo impediu a dilatação do espaço urbano nessa direção: o pântano. A drenagem insuficiente tornava pantanosas quase tôdas as planícies, dificultando a sua ocupação. O problema do encharcamento dessas extensões planas já tivera de ser enfrentado por todos aquêles que a ocuparam em diferentes épocas. Por outro lado, o brejo sempre fôra um obstáculo ao estabelecimento de comunicações terrestres entre a cidade e o seu recôncavo⁴. A própria região, porém, possuía outros elementos que lhe permitiriam solucionar essa dificuldade. A multiplicidade de rios que deságuam na baía de Guanabara, à margem da qual está a cidade do Rio de Janeiro, possibilitou no passado a utilização do transporte por via aquática para evitar a área pantanosa. Por outro lado, as abas das montanhas que enquadram a Baixada da Guanabara permitiram a adoção de um itinerário terrestre que possibilitava contornar a parte encharcada.

Essa quase continuidade da faixa não pantanosa e, ao mesmo tempo, não montanhosa, deve-se à presença dos maciços litorâneos. No setor oeste da Guanabara, a existência do maciço do Mendanha-Jericinó permitiu que em suas abas se apoiassem as vias de circulação terrestre,

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

ligando o Rio de Janeiro ao recôncavo. Com sua extremidade oriental — a chamada serra de Madureira — projetando-se até quase a orla semipantanososa da baía, êsse maciço não chegou a barrar as comunicações que se faziam paralelamente à mesma. Pelo contrário, permitiu que, aproveitando as suas abas colmatadas, aí viessem enfeixar-se quase tôdas as vias de circulação que partem do Rio de Janeiro em demanda do interior.

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

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

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

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

A vizinhança da serra do Mar constituiu-se, também, desde os primeiros tempos, fator ponderável na evolução do recôncavo. No início da colonização da região, o temor de suas abruptas escarpas e da densa floresta que a recobre contribuiu, de certo modo, para a estabili-

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

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

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

para o provimento das crescentes necessidades em alimentos da capital que crescia, para a manutenção de suas relações com o interior, assim como serviria êle de local de residência para uma elite rural que possuía interêsse na cidade.

O recôncavo, como diz SAINT-HILAIRE⁵, abrigando forte densidade de população rural, pontilhado de pequenos povoados, onde a igreja — capela ou matriz — e a venda eram os focos de atração para a numerosa e modesta classe dos trabalhadores da terra, o recôncavo, fornecedor de hortaliças, leite, cereais, lenha e outros produtos à cidade já exercia desde o século XIX, o papel de verdadeira zona rural de uma aglomeração que tinha a estimular seu crescimento, sua condição de capital, além das funções de centro comercial e financeiro e de uma incipiente função industrial.

Do extraordinário crescimento da capital nesse século⁶, decorrente do desenvolvimento de novas funções e da ampliação das antigas, resultou a necessidade de mais amplo espaço para sua expansão e foi na baixada próxima, que ela o encontrou. Preciosa para as necessidades de expansão da metrópole, essa região foi alvo de várias iniciativas governamentais que visavam a beneficiar a própria capital do país, como o seu saneamento, a instalação de colônias agrícolas, a retificação e pavimentação de estradas antigas e a construção de novas, a eletrificação ou melhoria de condições técnicas da rede ferroviária. Nela, também, foi e vem sendo aplicada boa parte dos capitais particulares originários da metrópole em empreendimentos diversos tais como loteamentos, instalação de indústrias, emprêsas de transportes coletivos e outros.

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

⁵ A êsse respeito ver SAINT-HILAIRE, *Viagem pelo Distrito dos Diamantes e Litoral do Brasil*, 1941, pp. 246 a 256, e *Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Gerais*, t. I, 1938, p. 61.

⁶ O Rio de Janeiro possuía, em 1890, uma população de 522 651, a qual passou para 811 443 em 1906. O recenseamento de 1920 já acusava um total de 1 157 873 habitantes, enquanto pelos censos de 1940 e 1950 a população era, respectivamente, de 1 764 141 e 2 377 451.

2. Os agentes da integração

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

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

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

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

dos moradores do recôncavo com a cidade iriam contribuir para o crescimento desta, tornando-a um pôrto bastante movimentado⁸.

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

À medida, porém, que à margem dos ditos caminhos se estabeleciam “roças”, ranchos e vendas, houve intensificação do tráfego entre o *hinterland* fluminense e mineiro e o Rio de Janeiro, movimento êsse de mercadorias volumosas e passageiros, que tinham interesse em ver facilitado e encurtado o percurso até a cidade, através da adoção da via fluvial na baixada. A utilização do transporte flúvio-marítimo, por pessoas e mercadorias oriundas do interior pelos caminhos já citados ou da própria baixada, apresentou, de início, inconvenientes vários como a necessidade de transbôrdo, a impossibilidade de sua utilização, pelo gado numeroso que vinha do planalto para o litoral e principalmente, os perigos a que estavam sujeitos pessoas e volumes preciosos que adotavam a via aquática, como encalhes, águas revôltas, grandes ventanias, temporais e mesmo naufrágios. SAINT-HILAIRE refere-se ao mêdo que os mineiros, “e não são poucos” tinham do mar (SAINT-HILAIRE, 1938, t. I, p. 26) e PIZARRO assinala que para o conduto dos ‘Reais Quintos’ procurava-se evitar o mar (PIZARRO, 1946, t. IV, p. 214).

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

⁸ No governo do conde de RESENDE, o Rio de Janeiro já exportava, num só ano 384 074 arrôbas de açúcar, 23 792 de arroz e 1 194 pipas de aguardente para Lisboa e 445 273 arrôbas de açúcar, 136 736 de arroz e 134 pipas de aguardente para o Pôrto, “afora o que ia para Viana e para as ilhas”. A exportação de anil para Portugal atingira 4 922 arrôbas (LAMEGO, 1948, p. 148).

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

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

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

Apesar da importância que os caminhos do século XVIII tiveram nas relações entre o *hinterland* e o Rio de Janeiro, poucas modificações trouxeram à paisagem humana da baixada. Essa se caracterizava, então, pela dispersão dos estabelecimentos, facilitada pela existência dos incontáveis pequenos embarcadouros à margem dos rios através dos quais era remetida a produção até a capital. Sômente quando a crescente produção cafeeira do planalto criou a necessidade de encurtar e facilitar o percurso é que a via fluvial foi adotada com regularidade na baixada, em conexão com novas estradas ou variantes das antigas. Nos pontos de encontro de dois domínios de circulação diferentes, surgiram, então, as primeiras aglomerações da baixada. A Iguaçu vinha ter a Estrada do Comércio, a Estrêla a “Estrada de Estrêla a Minas pelo Mar de Espanha”, a Majé, a “Estrada de Majé aos Portos” e a Pôrto das Caixas a Estrada de Nova Friburgo e Cantagalo¹⁰. Eram êsses aglomerados os pontos em que se estabelecia o contacto de dois domínios de circulação onde os modos de transporte diferiam e onde, em consequência, uma ruptura de carga, com as manipulações dela decorrentes, tornava-se indispensável. Essa ruptura de carga tornava necessária a existência de um estabelecimento permanente, de uma cidade. No entanto, mesmo êsses aglomerados como Iguaçu, Estrêla e Majé que, à margem dos rios da baixada, progrediram com o transbôrdo de mercadorias e de passageiros e foram,

¹⁰ Êsses caminhos podem ser vistos na Carta da Província do Rio de Janeiro, 1840, 1:200 000.

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

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

O grande beneficiário dessa rede de caminhos flúvio-terrestres, que para drenar o café se estabeleceu entre o planalto e a metrópole, foi o Rio de Janeiro. Como capital econômica da região cafeeira, grande entreposto para o seu abastecimento e financiador da produção e de sua

¹¹ SORRE (1952, p. 172) cita essa frase notável de VIDAL DE LA BLACHE, assinalando o caráter artificial, a ausência de autonomia e a ausência de diferenciação dos elementos do povoamento desse tipo de aglomerado.

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

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

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

Não foi, porém, a ferrovia a única responsável pela decadência dessas aglomerações: se a região a que elas pertenciam lhes fornecesse os elementos necessários à sua sobrevivência, elas não teriam entrado numa decadência tão profunda ou mesmo desaparecido. No entanto, a própria região, isto é, a Baixada da Guanabara, antes mesmo do estabelecimento da estrada de ferro, já entrara numa fase de grande deca-

dência, em sua vida agrícola. A concorrência campista no que se refere à cana, a própria concorrência do planalto quanto ao café, o cansaço das terras ¹³ eram as causas dessa decadência.

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

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

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

¹³ MENDES (1950, p. 51) refere-se ao cansaço das terras na região do recôncavo da Guanabara, já nos fins do século XVIII. “São frequentes nesses territórios enviados pelos capitães-mores dos distritos as referências a *terras tôdas muito cansadas*”.

funções, atraía e herdava populações, iniciava o seu crescimento como centro industrial.

No alvorecer do século XX, a metrópole, como primeiro centro industrial do Brasil, encabeçava a produção industrial do país, constituindo a indústria têxtil e a de alimentação a parte principal do conjunto. Os capitais acumulados, a tradição comercial que ligava a metrópole a um amplo e populoso *arrière-pays*, a rede de estradas que facilitara e intensificara essas ligações e a disponibilidade de mão-de-obra foram elementos que contribuíram para o desenvolvimento da indústria no Rio de Janeiro. De onde viria a mão-de-obra para a indústria e para outras realizações que o próprio crescimento da capital impunha? A mão-de-obra viria sobretudo do estado do Rio, levado à falência pela marcha progressiva do café para São Paulo, e, particularmente, da baixada próxima, tão ligada, por seu passado, à capital. O *Album do Estado do Rio de Janeiro*, comemorativo do centenário da Independência, comenta de maneira muito peculiar êsse êxodo rural dos fluminenses: “Juntou-se contra nós o estupendo e talvez prejudicial de uma infinidade de indústrias, de que a maioria se apóia no protecionismo alfandegário excessivo, em detrimento da fortuna e do bem-estar do povo; êsse interminável estabelecimento de fábricas atraiu o trabalhador rural mais próximo, aquêle que mais rapidamente e com menor dispêndio podia entrar para oficinas e salas de fiação; dos campos do Rio de Janeiro veio a maior porção do operariado nacional, que trabalha nas fábricas da capital da República ou da capital do estado. As obras de saneamento e embelezamento da capital federal, feitas em verdadeiras vertigens de grandeza, com pagamento de salários elevados, concorreram grandemente para o abandono das lavouras”. (*Album do Estado do Rio de Janeiro*, 1922).

Para satisfazer as necessidades da nova função do Rio de Janeiro — a função industrial — o recôncavo contribuiu, pois, com parte apreciável do seu contingente humano. No entanto, em face dessa expansão o Rio precisaria de mais espaço, não só para acomodar essa onda populacional que para êle acorria, como para instalar as suas indústrias, que se tornavam cada vez mais numerosas. O crescimento demográfico e a multiplicação de suas indústrias fizeram com que o Rio de Janeiro, a partir da metade do século XIX, quando a introdução de novos meios de transporte urbano o permitiu, ampliasse grandemente a sua área urbana, buscando vales e pequenas planícies das imediações e utilizando, inicialmente, o bonde como instrumento dessa expansão do espaço urbano. Em 1898, assinalava RUI BARBOSA o papel relevante dêsse nôvo tipo de transporte no crescimento da cidade: “O bonde foi, até certo ponto, a salvação da cidade. Foi o grande instrumento, o agente incomparável do seu progresso material. Foi êle que *dilatou a zona urbana*, (o grifo é nosso), que arejou a cidade, desaglomerando a população, que tornou possível a moradia fora da região central”.

Seriam, porém, as estradas de ferro, através do estabelecimento das chamadas linhas suburbanas (NORONHA SANTOS, 1934, t. I, p. 482) os agentes primordiais da expansão da cidade em direção ao recôncavo da Guanabara. Paradas e estações se multiplicaram, rapidamente, ao longo das quatro linhas ferroviárias que partiam da cidade: a linha-tronco e a Linha Auxiliar da Estrada de Ferro Central do Brasil, a Leopoldina e a Estrada de Ferro Rio Douro¹⁴. Ao iniciar-se o século XX, já o crescimento do Rio de Janeiro e de seus subúrbios assim era descrito por AURELIANO PORTUGAL: “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 Douro. Êsses subúrbios não têm existência própria, independente do centro da cidade; pelo contrário, a sua vida é comum e as relações íntimas e freqüentes; é a mesma população que moureja, no centro comercial da cidade, com a que reside neste, sendo naturalmente impossível separá-las”. (*Documentos Censitários*, 1951, p. 3).

O crescimento dêsses subúrbios se faria com muito maior rapidez e intensidade, ao longo da linha-tronco da Central do Brasil. Com a direção geral de oeste-noroeste, essa via férrea, ao deixar a cidade, apoiava-se nas elevações que acompanham o sopé da serra da Carioca. Sòmente ao chegar em Deodoro, alcançava a baixada, para atravessar a ampla depressão, ocupada pelos vales do Acari e do Meriti e que separa os maciços litorâneos do estado da Guanabara da serra do Mendanha-Jericinó. Dirigindo-se para noroeste, a linha da Central alcançava, então a borda oriental desta serra, que contornava para, logo depois, alcançar a zona dos morros que precede a frente da serra do Mar. Dêsse modo, a não ser na travessia da baixada dos rios Meriti e Acari, que a ferrovia procurava transpor no seu trecho mais estreito, a montante, a Central evitava a planície sujeita a inundações. Fácilmente se iriam, pois, constituir os diferentes subúrbios, em suas margens, sem que o problema da insalubridade e do encharcamento, com que se defronta-

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

vam as áreas servidas pelas demais linhas férreas, se apresentasse aí tão grave.

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

Um dos objetivos fundamentais a ser alcançado com o saneamento da Baixada Fluminense e, particularmente, da Baixada da Guanabara, era tornar o abastecimento da capital da República independente de transportes longos e dispendiosos. No entanto, era o recôncavo da Guanabara por demais precioso para o Rio, para que êle 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 êles o primeiro passo para a sua recuperação, a que se seguiu o combate direto à malária¹⁵.

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

Gradativamente, cada estação foi sendo ocupada, cercada; verdadeira massa humana se precipitou sobre as zonas da baixada mais próximas da cidade, ao mesmo tempo que numerosas indústrias para 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 Douro, diminuindo o tempo de percurso, ampliaram a área em que era possível o contacto diário com a cidade, ao mesmo tempo que, a instituição de 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 dire-

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

ção do recôncavo, o estabelecimento de uma complexa rede rodoviária não só ampliaria a área de penetração da ferrovia, mas funcionaria também ela própria como agente urbanizador.

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

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

3. *As formas da integração*

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

SAINT-HILAIRE (SAINT-HILAIRE, 1938, t. I, p. 61) que a atribuía à facilidade para o estabelecimento de comunicações entre os diversos pontos. Hoje, também, a extrema facilidade no estabelecimento de interligações, assim, como para a instalação de construções residenciais ou industriais, decorrente das condições topográficas favoráveis da região, levam a uma grande dispersão do povoamento de tipo urbano do recôncavo.

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

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

Contudo, a forma mais generalizada pela qual se vem realizando atualmente a incorporação da baixada à área metropolitana do Rio de

Janeiro é o loteamento. Alguns aspectos peculiares da estrutura agrária desta região favoreceram a sua “colonização planejada” (TRICART, 1950). A grande propriedade improdutiva aí persistiu até pouco tempo atrás, apesar da vizinhança imediata de uma grande cidade, e tal fato encontra explicação na maneira pela qual se veio processando a evolução da região no decorrer do século XIX, culminando com o abandono das lavouras e a volta à situação de encharcamento e insalubridade dos primeiros tempos da colonização. A imprestabilidade da terra para qualquer fim e a insalubridade foram as razões da permanência da grande propriedade. A modificação dessa situação, pelo saneamento da baixada, iria colocar à disposição dos capitais da metrópole vizinha, grandes unidades fundiárias que facilitavam certos tipos de empreendimentos, dentre eles os loteamentos. As necessidades de moradia de uma população, que crescia rapidamente, assim como a extraordinária desvalorização da moeda, levando a população da metrópole à prática generalizada de aplicar suas pequenas economias na compra de lotes nessa área, aliadas às facilidades proporcionadas pela rede de estradas da região foram fatores do enorme êxito desse tipo de empreendimento e da extraordinária valorização das terras da baixada. Não pôde ela, assim, depois de saneada, se reconstituir como zona agrícola, apesar de ter sido este o objetivo inicial de seus saneadores.

O loteamento, porém, não significa ocupação real da área. “A especulação com terrenos tornou-se fato independente, que se processa a distâncias enormes das áreas urbanas ou edificadas e no interesse de pessoas que não estão em condições ou interessadas em construir; muitos lotes ficam longo tempo desocupados e certamente assim continuarão e o loteamento que transforma paisagens rurais em urbanas também transforma terras cultivadas em terrenos baldios” (GEIGER, MESQUITA, 1956, p. 180). Os loteamentos hoje estão disseminados por toda a baixada, desde a orla litorânea da baía de Guanabara, onde têm caráter turístico, até o sopé da serra. Entretanto, sua ocupação real está em relação com a maior proximidade da massa urbana da metrópole, com a vizinhança das estações de estrada de ferro ou ainda com as rodovias secundárias que a elas vêm ter. Mesmo, porém, nessas áreas realmente ocupadas, há extrema dispersão das construções, em cada um dos incontáveis loteamentos. Todavia, consideramos essas áreas de baixa densidade de construções, situadas, por vezes, em zonas distantes da metrópole e mesmo separadas por grandes vazios, como incluídas na área metropolitana do Rio de Janeiro, e se o fazemos é em vista do fato de seus habitantes não terem a menor ligação com o meio rural, deslocando-se, diariamente, para o centro da cidade ou para outros pontos da metrópole, afim de exercerem a sua profissão. Os capitais para a realização desses loteamentos, as companhias e os técnicos que procedem à sua abertura, a própria venda dos terrenos é feita, freqüentemente, por corretores de companhias imobiliárias sediadas no “centro” do Rio de Janeiro.

Na ocupação real dos loteamentos da baixada, as modernas rodovias pavimentadas, que a recortam, vêm permanecendo com suas margens bastante vazias, como já foi assinalado, quer pelos altíssimos preços das áreas para instalações industriais, quer pelo custo elevado dos terrenos nos loteamentos residenciais, que geralmente são adquiridos por pessoas da cidade, visando a sua valorização, quer, ainda, pelo alto custo das passagens rodoviárias. Enquanto estações ferroviárias situadas já no sopé da serra, como Japeri, Taireté, Vila Inhomirim e outras apresentam núcleos de povoamento suburbano recente, as modernas rodovias como a Rio—Petrópolis, a Rio—São Paulo e a do contôrno da Guanabara, em áreas muito mais próximas da metrópole, apresentam suas margens destituídas de construções residenciais, apesar dos loteamentos já serem numerosos. Nota-se, pois, retração das indústrias e das populações em relação a essas rodovias e, por um percurso através das mesmas, pela Baixada da Guanabara, não se tem, absolutamente, idéia das grandes densidades de população, que podem ser encontradas um pouco mais além, ao longo ou entre as vias férreas. Assim, apesar do grande número de áreas loteadas que margeiam as rodovias, são ainda as ferrovias as principais orientadoras da efetiva ocupação urbana da baixada.

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

A integração de pequenos e antigos centros urbanos da Baixada da Guanabara na área metropolitana do Rio de Janeiro é outro aspecto a considerar. A incorporação dessas aglomerações antigas da baixada ao Grande Rio de Janeiro vem-se realizando em função da sua maior ou

menor proximidade da metrópole e da multiplicidade e facilidade dos transportes. Enquanto Nova Iguaçu, o mais próximo dos velhos núcleos e objeto do presente estudo já está integrada no espaço urbano do Grande Rio de Janeiro, Majé, mais distante, servida por estrada de ferro deficiente e até bem pouco tempo, por uma estrada de rodagem de segunda classe, mantém ainda certa autonomia. Apesar disso, já se fez sentir, fortemente, sobre ela a influência da metrópole, de vários modos, estando por isso incluída em sua área metropolitana. Majé não é uma cidade satélite porque as numerosas e importantes indústrias, que no município se localizaram, não procuraram a cidade para a sua instalação, preferindo instalar-se no meio rural, próximo às fontes de energia, de matéria-prima, de água e onde havia possibilidade de aquisição de enormes áreas por preços compensadores. A facilidade para o estabelecimento de comunicações em tôdas as direções, na baixada, é, como já foi visto, um dos fatores que permitem essa grande dispersão da indústria em meio rural, indústria que, muitas vèzes, constrói a sua própria estrada de acesso à rodovia principal.

Majé não exerce nenhuma função correlacionada com concentração e embarque da produção agrícola e industrial do município, pois êsses produtos vão em sua quase totalidade para a metrópole ou para outros pontos do país e são transportados, diretamente, em caminhões, através de rodovias. Finalmente, essa cidade não funciona nem mesmo como centro comercial para a totalidade de sua área municipal, por motivos diversos: as aglomerações industriais do município, como por exemplo, Santo Aleixo, Andorinhas, Pau Grande, possuem comércio próprio, espontâneo ou mantido pela própria organização industrial, que serve a essa população numerosa e também à população das vizinhanças; os vários núcleos suburbanos do município de Majé que se constituíram em tôrno das estações da estrada de ferro são outros pontos de comércio; finalmente, com freqüência, são encontrados vendas e mesmo pequenos armarinhos, abastecidos por atacadistas do Rio de Janeiro, ao longo das estradas secundárias, que bastam para as necessidades modestas da população rural. Assim Majé tem sòmente função comercial predominantemente local, isto é, limitada às circunvizinhanças da cidade, o que fica bem evidenciado pelas poucas linhas de transporte intramunicipais que convergem para a sede e o pequeno número de estabelecimentos comerciais. Por sua vez, a falta de compradores, não estimulando o comércio, faz com que êste, além de pouco numeroso, seja pouco variado e de qualidade inferior, o que leva os próprios moradores da cidade ou do município a se dirigirem ao comércio do Rio para a aquisição de artigos especializados ou de melhor qualidade. Nessas cidades, é, também, muito freqüente o fato de residirem no Rio ou em Niterói as pessoas mais importantes, como altos funcionários dos postos ou repartições locais do govêrno federal ou estadual, médicos, advogados e, até mesmo, vereadores e prefeitos, comparecendo algumas vèzes por semana a Majé. E' pois, êsse núcleo antigo e tradicional da Baixada da Guanabara uma

cidade estagnada, uma vez que tendo perdido a sua modesta função regional, devido à concorrência da metrópole, não chegou à condição de cidade satélite, devido à dispersão da indústria no meio rural, e não adquiriu a função de centro dormitório, devido à distância a que se acha do centro do Rio de Janeiro, correlacionada com a escassez e a má qualidade do transporte ferroviário e alto preço do transporte rodoviário. A expansão crescente da metrópole para o recôncavo, e a nova e excelente rodovia que contorna a orla da Guanabara — a rodovia Amaral Peixoto — são fatores que, encurtando as distâncias, deverão contribuir para que, no futuro, esta cidade se integre no Grande Rio de Janeiro.

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

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

O fim do século iria, porém, assistir a uma profunda modificação nessas relações, decorrentes do estabelecimento das ligações ferroviárias com o interior e do crescente desinteresse da metrópole pela baixada que, abandonada aos próprios e poucos recursos e privada, pela abolição da escravidão, da mão-de-obra que lhe permitia, ainda, subsistir como zona agrícola, iria entrar numa decadência profunda. Aos poucos, o brejo e a malária tomaram conta daquela região, que, durante dois séculos, estivera tão ligada à cidade. O mato invadiu as estradas, os rios e canais entupiram-se com a falta de limpeza e de dragagem, as populações fugiram. A metrópole passou a ver na baixada uma ameaça a suas por-

tas. O saneamento da baixada veio recolocar o recôncavo à disposição da metrópole, cuja progressão retomou a sua direção natural e histórica, possibilitando a reintegração dessa região à área metropolitana do Grande Rio de Janeiro e, o que é ainda mais importante, a ampliação do espaço urbano nesta direção.

A expansão da metrópole, em direção ao recôncavo, vem-se realizando de maneira extremamente acelerada. Essa marcha da urbanização sobre os campos vem-se processando de forma complexa, irregular e sem obrigatoria continuidade espacial, devido à existência de fragmentos avançados da aglomeração, a ela ligados técnica, economicamente ou por movimentos de trabalhadores. Nela, porém, pode ser distinguida uma área já completamente integrada no espaço urbano da metrópole, constituída pelos municípios de Nilópolis, São João de Meriti e parte dos municípios de Duque de Caxias e de Nova Iguaçu, caracterizada pela grande densidade da população e pela continuidade e densidade das construções. A fotografia aérea é o melhor testemunho da incorporação de uma parte da baixada à aglomeração carioca¹⁶, 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. (Fig. 2) 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 quilômetros quadrados, decrescendo para 447 e 334, nos distritos de Nova Iguaçu e Belford Roxo, para cair rapidamente para 89,4, 46,0 e 44,6 respectivamente nos distritos imediatamente ao norte, isto é, Queimados, Cava e Imbariê. Essa queda assinala o limite da aglomeração, propriamente dita, reconhecida como grupamento concentrado, cujos diferentes elementos são contíguos (GEORGE, 1952), assinalando também o fim da zona suburbana.

A partir do limite acima mencionado, se inicia uma outra área, caracterizada por maior descontinuidade espacial dos núcleos de povoamento, pela grande dispersão das construções residenciais ou industriais, pela importância primordial da ferrovia como agente urbanizador. Nela o crescimento da população decorre da influência direta ou indireta da metrópole vizinha e se os distritos dessa área apresentam pouca densidade populacional, acusam, entretanto, acentuado índice de crescimento da população entre os anos de 1920 e 1940 e principalmente entre 1940 e 1950¹⁷. (Fig. 3) Tal crescimento, que sempre revela a influência da metrópole, resulta de vários processos, como o surgimento de núcleos-dormitórios junto às estações ferroviárias, a instalação de indústrias em zona rural e os loteamentos em profusão, pontilhados de construções residenciais esparsas, revelando o espírito de especulação e a presença de capitais da metrópole. Os elevados índices de crescimento demográfico desses distritos da Baixada da Guanabara contam

¹⁶ Ver as fotografias aéreas, tiradas em 1958, pelo Serviço Geográfico do Exército e que recobrem a área que vai dos limites do estado da Guanabara com os municípios de Nilópolis e São João de Meriti até além de Nova Iguaçu.

¹⁷ Ver sobre o assunto SEGADAS SOARES, 1961.

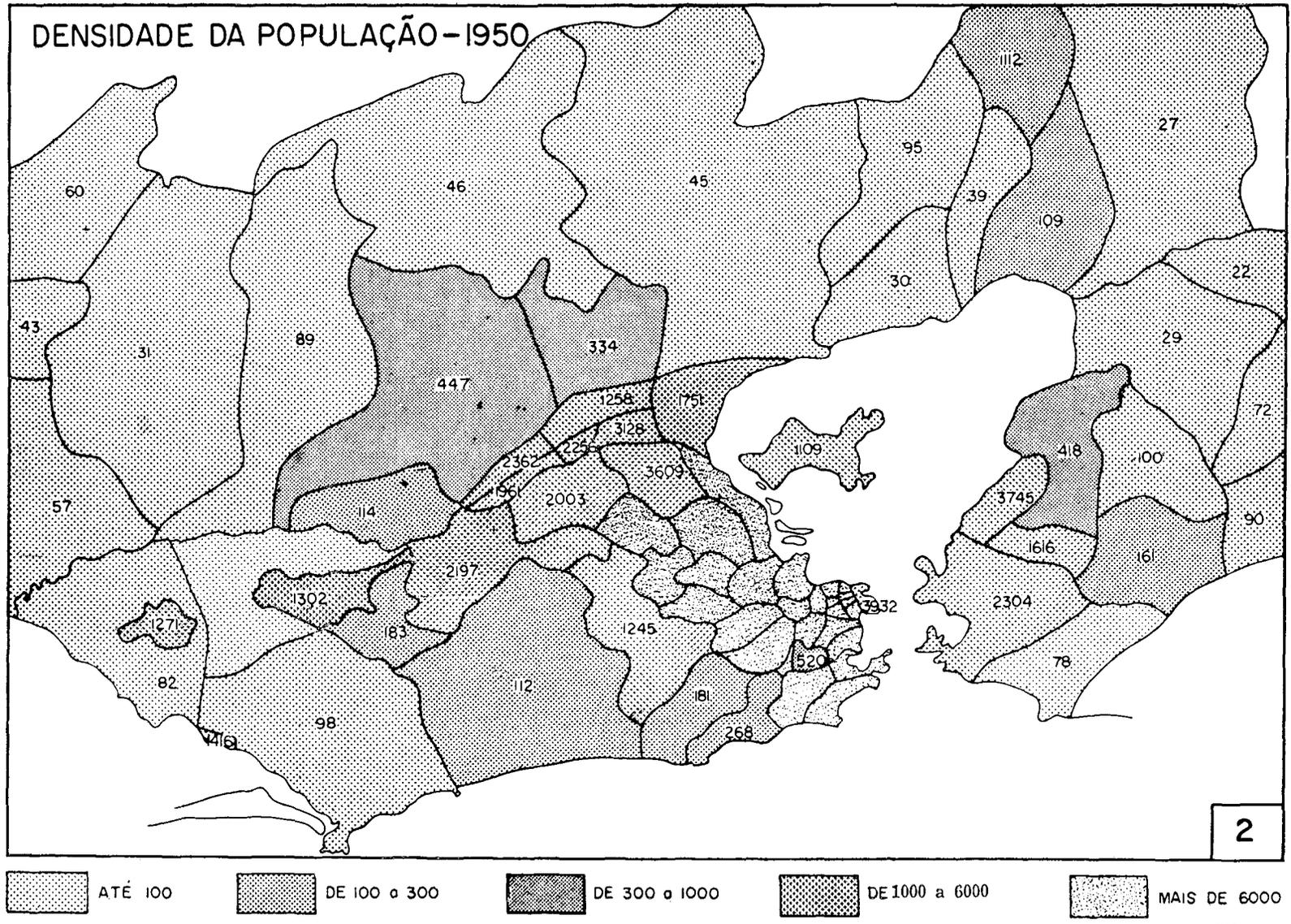


Fig. 2 — Cartograma de densidade da população do Rio de Janeiro e dos municípios da Baixada da Guanabara em 1950

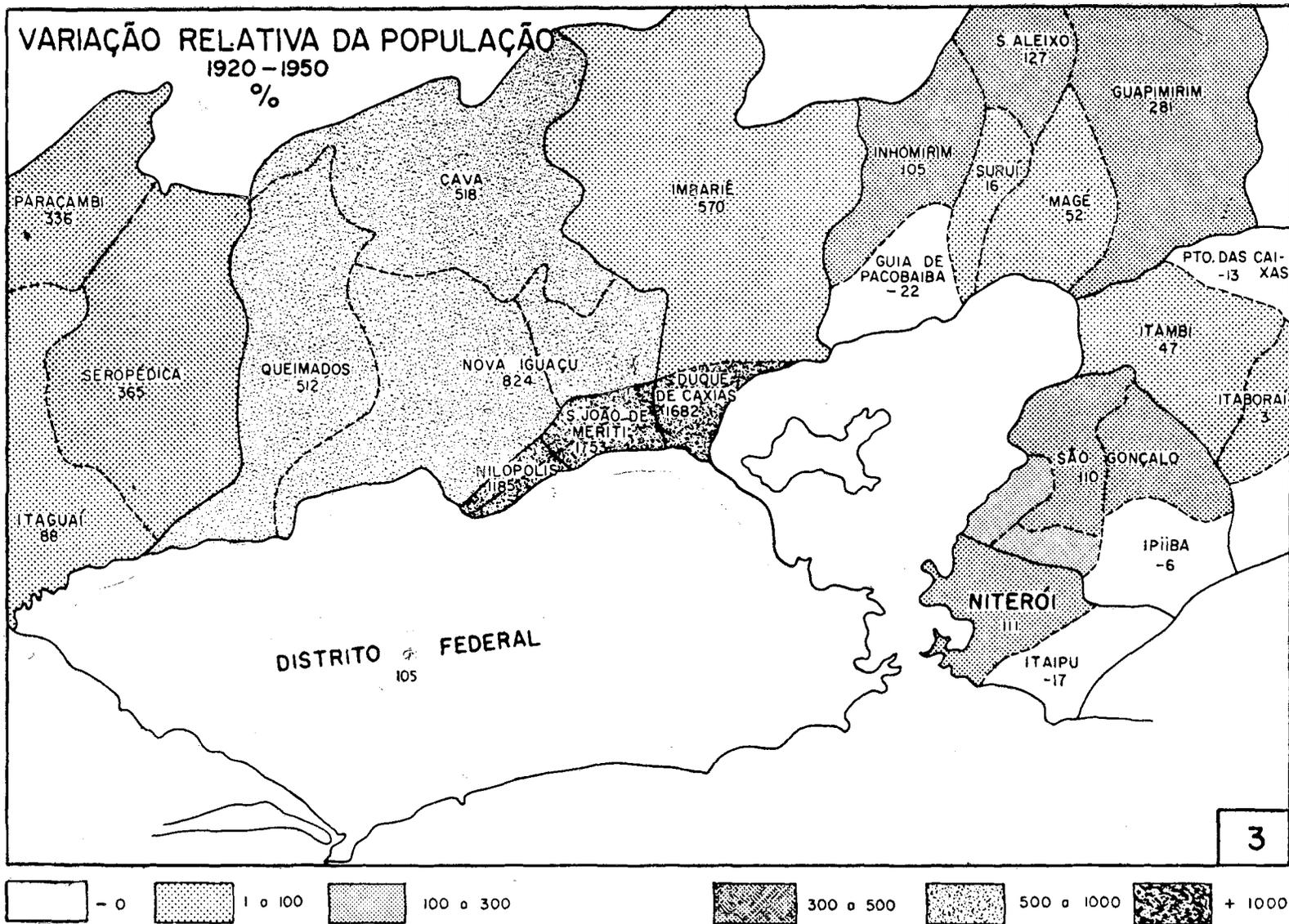


Fig. 3 — Cartograma da variação da população do Rio de Janeiro e dos municípios da Baixada da Guanabara entre 1920 e 1950.

a história de uma região que, devido a circunstâncias diversas veio a constituir verdadeiro vazio demográfico e que, nesses últimos tempos, apesar de ainda fracamente povoada, vem apresentando acentuado aumento porcentual de sua população, devido a novas funções, decorrentes da sua integração na área metropolitana de uma grande cidade. A esta zona, que se estende além dos limites do espaço urbano e da aglomeração propriamente dita, portanto, mas onde a presença e a influência da urbe se fazem sentir poderosamente, aplica-se, sem dúvida a designação sugerida por *SORRE* de área de “gradação urbana” (*SORRE*, t. III, p. 322), porém ela se enquadra de modo muito mais expressivo na denominação de “frente pioneira urbana” (*TRICART*, 1950).

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

Na expansão da metrópole carioca em direção ao setor ocidental da Baixada da Guanabara, justamente no limite entre o espaço urbano e a zona pioneira urbana estão situadas Duque de Caxias e Nova Iguaçu. O estudo da evolução desta última que, muito mais antiga, é a sede do grande município do qual foram desmembrados Duque de Caxias, Nilópolis e São João de Meriti, permite a compreensão da maneira pela qual se processou e continua se processando a integração de um amplo setor da baixada à área metropolitana do Rio de Janeiro. Sua posição na fronteira do espaço urbano, seu passado rico em conteúdo e autonomia, sua condição de sede de um dos mais importantes municípios do estado do Rio de Janeiro, sua paisagem peculiar e a intensidade de sua vida urbana conferem-lhe grande originalidade, fazendo com que Nova Iguaçu constitua fascinante assunto para o estudioso da geografia da metrópole carioca.

I

NOVA IGUAÇU, UM SUBÚRBIO PERIFÉRICO DO GRANDE RIO DE JANEIRO

O rápido crescimento das cidades se alinha entre os mais característicos aspectos das modernas tendências sociais. Mais depressa, porém, que o crescimento global das grandes aglomerações, vem-se processando o crescimento de seus subúrbios¹⁵. Entre os anos de 1940 e 1950, o aumento da população da cidade do Rio de Janeiro — quadro urbano e suburbano — foi de 53%, enquanto o dos subúrbios periféricos

¹⁵ *CHAUNCEY D. HARRIS*, em seu artigo “Suburbs” (1943), assim como *QUEEN* e *THOMAS* (1939) e *GIST* e *HALBERT* (1956), assinalam o rápido crescimento da população suburbana que, nos Estados Unidos, caracteriza todos os tamanhos e todos os tipos funcionais de cidades. Este último autor faz análise minuciosa das causas desse intenso movimento para áreas periféricas à cidade, característico deste século.

alcançou 143%¹⁹. Na rapidez do seu processamento, o crescente movimento de suburbanização de áreas rurais vizinhas reflete a intensidade da luta pelo espaço numa metrópole como o Rio de Janeiro, onde êsse problema se revela agudíssimo, devido às peculiaridades do seu sítio, contido entre a montanha e o mar. Nessa busca de soluções para o problema do espaço, o crescimento vertical, o crescimento pelos morros, principalmente através das favelas, e o crescimento suburbano em direção a áreas mais propícias foram as diversas formas adotadas para possibilitar a expansão urbana. Esta última solução só se tornou espacial e economicamente possível, devido aos progressos da técnica moderna que, através de notáveis melhorias nos meios de transporte, permitiu a desmesurada extensão das metrópoles²⁰. Ao mesmo tempo que o Rio de Janeiro ampliava a sua área de influência no interior do país, através da multiplicação e da melhoria da rede ferroviária e rodoviária, êsses tentáculos gigantesco guiavam o seu crescimento suburbano em direção à Baixada da Guanabara. A sua margem, ia-se dispondo crescente massa populacional, que conferia à zona suburbana do Rio de Janeiro caráter predominantemente residencial. Apesar do crescente e importante número de instalações industriais que ela abriga, ainda hoje é êste o seu principal papel no conjunto da aglomeração.

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 e rodovias que estabelece as ligações entre a metrópole e o interior. Apesar de o estado da Guanabara ainda dispor de amplas áreas rurais em 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 o seu saneamento a 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, os quais podem ser considerados partes integrantes do Grande Rio de Janeiro.

Local de residência de população numerosa e de poucos recursos, que se desloca, diariamente, para vários pontos do Grande Rio de Janeiro, a essa função êles devem, primordialmente, a sua incorporação à metrópole. Enquanto porém, a suburbanização de São João de Meriti e Nilópolis resultou, simplesmente, do crescimento e da coalescência de pequenos núcleos residenciais, surgidos em tórno de estações ferroviá-

¹⁹ Como subúrbios periféricos entendemos aquelas áreas dotadas de características suburbanas básicas, incluídas no espaço urbano da aglomeração carioca, mas situadas fora dos limites administrativos do estado da Guanabara. Relativamente a êsse assunto, assim como sobre a conceituação de subúrbio veja-se SEGADAS SOARES, 1959.

²⁰ CLOZIER (1945) insiste na íntima relação entre o progresso dos meios de transporte e a expansão suburbana das cidades. Assim se refere êle a êste assunto: "a ausência de transportes rápidos foi o fator principal que se opôs à extensão territorial das cidades, antes de meados do século XIX. Até 1850, nenhuma cidade ultrapassou dez quilômetros de diâmetro".

rias, a integração de Nova Iguaçu no espaço urbano da metrópole foi fruto de evolução bem mais complexa, que teve como ponto de partida uma pequena cidade, sede de vasto município e centro de importante área agrícola.

1. *A função de dormitório*

A cidade de Nova Iguaçu, que no ano de 1922²¹ abrigava uma população de 6 000 habitantes, teve êsse número elevado para 22 382 em 1940, saltando para 58 533 em 1950. No decorrer dêsse período, a área oficialmente incluída dentro do perímetro urbano, foi ampliada quatro vêzes. Tais números traduzem expressivamente o extraordinário crescimento de Nova Iguaçu e uma comparação entre duas fotografias aéreas que datam, respectivamente, de 1936 e 1958 (fotos 1 e 2), evidencia, da maneira mais eloqüente, a transformação de uma pequena cidade, centro de próspera zona citrícola, no verdadeiro formigueiro humano, já inteiramente soldado a outros subúrbios da metrópole. A pequena aglomeração, que se alongava à margem da estrada de ferro, no sopé da serra de Madureira, expandiu-se pela planície vizinha, escalou os declives mais suaves da montanha próxima, e se transformou num fervilhante subúrbio, do qual partem diàriamente milhares de pessoas, utilizando-se de trens, ônibus e lotações, para exercerem sua profissão em diversos locais de trabalho na metrópole. À tardinha, regressam todos e, é, então, que extraordinário movimento anima as ruas, os cafés e o comércio. Intermináveis filas de passageiros se alongam nas duas estações rodoviárias para onde convergem lotações e pequenos ônibus, que os transportarão para diferentes pontos de Nova Iguaçu ou para outras localidades, dentro de sua área de influência.

Essa grande massa humana, que reside em Nova Iguaçu, se compõe, na sua grande maioria, de uma população pobre que aí foi encontrar habitação de módico aluguel ou então um pequeno lote, de baixo preço, comprado com enorme facilidade de pagamento, para construir sua modesta residência. Nova Iguaçu, como todos os subúrbios do Grande Rio de Janeiro, se caracteriza pelo fato de abrigar, predominantemente, uma população pouco favorecida de recursos. Neste particular, os subúrbios cariocas diferem profundamente dos subúrbios das cidades inglesas, americanas ou mesmo francesas, pois a noção inglesa e americana de subúrbio está ligada muito mais a uma população de classe média ou abastada, assim como o conceito francês de *banlieue* inclui setores de residências ricas e setores habitados por população modesta.

A predominância de população pobre em Nova Iguaçu não somente está expressa na paisagem urbana, como, também, pode ser comprovada estatisticamente, através do registro de licenças para construção, concedidas pela Prefeitura Municipal (vide anexo IV).

²¹ O *Album do Estado do Rio de Janeiro* comemorativo da Independência (1922) faz um pequeno resumo sobre cada município fluminense, atribuindo à sede do município de Iguaçu -- a cidade de Nova Iguaçu -- uma população de 6 000 habitantes.

É absoluta a predominância das construções de tipo proletário, que contam com grandes facilidades da parte da Prefeitura, a qual limita suas exigências, para as construções desse gênero, ao pagamento de uma taxa de vinte cruzeiros, destinada à aprovação de planta impressa e fornecida pela própria municipalidade. Além disso, há



Foto 1 — Nova Iguaçu em 1958, já incluída na aglomeração carioca. Escala aproximada 1:35 000.
Foto do Serviço Geográfico do Exército. (Para orientação precisa confrontar com a fig. 11).



Foto 2 — Nova Iguaçu, núcleo citrícola em 1936. Dos arquivos do Serviço Geográfico do Exército.

grande benevolência para as construções clandestinas, que são feitas geralmente por pessoas sem recursos e com relação às quais a Prefeitura promove, de quando em quando, uma legalização geral. Só no ano de 1957 foram legalizadas 1 359 construções dessa natureza no distrito da sede. Nos últimos dez anos, tem-se verificado, também, aumento das construções de melhor categoria, ligadas a uma população remediada, que vem ocorrendo a certos subúrbios da metrópole, melhor capacitados para servi-la. Tudo isso atesta o grante interesse, da parte das autoridades municipais, em atrair novos moradores para Nova Iguaçu e facilitar a sua instalação. Tal atitude demonstra, também, a compreensão por parte dessas autoridades, da nova função assumida por Nova Iguaçu, a de subúrbio-dormitório, que lhe permitiu sobreviver à crise econômica, decorrente da ruína da citricultura.

A função de subúrbio-dormitório é realmente a que justifica para Nova Iguaçu o seu crescimento em área e em população, pois, as outras funções que acumula, como as de subúrbio industrial, centro de serviços e centro administrativo, não envolvem grande efetivo populacional. O censo de 1950, embora não exprima, absolutamente, a realidade atual, fornece algumas indicações que atestam o predomínio da função de subúrbio-dormitório já naquela data ²².

O número de pessoas que deixa diariamente Nova Iguaçu por transporte rodoviário e ferroviário é outro elemento comprovante de sua condição de subúrbio-dormitório. O total de passageiros que partem de Nova Iguaçu, mensalmente, por via ferroviária e rodoviária, em direção a diferentes pontos do Grande Rio de Janeiro, foi em média de 549 283 no ano de 1958. À via férrea coube transportar 56% desse total de passageiros e as linhas de ônibus e lotações, com destino à Praça Mauá, Cascadura e São João de Meriti transportaram os demais 44%. Há, pois, certo equilíbrio na distribuição de passageiros entre os meios de transporte ferroviário e rodoviário. Apesar de o trem ser incomparavelmente

²² Estabelecendo uma comparação entre os dados contidos no Censo Demográfico — população por ramos de atividade — e no Censo Econômico — pessoal ocupado no comércio e na indústria —, pode-se verificar que para todos os municípios da Baixada da Guanabara especialmente os mais suburbanizados, o número de pessoas residentes que se dedicavam ao comércio ou à indústria era muito superior ao de comerciários ou industriários trabalhando nos mesmos. A única exceção era Niterói que ocupava mais operários do que abrigava.

MUNICÍPIOS	COMERCIÁRIOS		INDUSTRIÁRIOS	
	Residentes no município	Ocupados nos estabelecimentos do município	Residentes no município	Ocupados nos estabelecimentos do município
Cachoeiras de Macacu.....	199	133	271	82
Duque de Caxias.....	2 468	1 166	11 811	3 287
Itaboraí.....	331	237	990	643
Majé.....	616	349	5 740	4 623
Nilópolis.....	1 874	625	4 749	780
Niterói.....	8 374	5 416	14 218	11 638
Nova Iguaçu.....	3 696	1 337	13 8 8	3 216
São Gonçalo.....	3 806	1 531	13 263	6 612
São João de Meriti.....	2 214	835	9 854	314

Embora os dados disponíveis se refiram a 1950, Nova Iguaçu já revelava nitidamente sua função de dormitório, especialmente no que diz respeito ao pessoal ocupado na indústria. Abrigava um número de industriários (13 808) de pouco superior ao de São Gonçalo, quando sua indústria era bem menos importante ocupando apenas 3 216 pessoas, ao passo que este município ocupava mais do dobro.

mais barato (Cr\$ 2,00) que os ônibus (Cr 40,00), os freqüentes atrasos da Estrada de Ferro Central do Brasil, o enorme desconforto dos horários de retorno, resultante da coincidência de horários das várias classes de empregados, a pontualidade e maior comodidade do transporte rodoviário fazem-no preferido por todos aqueles que dispõem de um pouco mais de recursos, isto é, pela classe remediada que reside em Nova Iguaçu ou, mesmo, pela classe pobre nas horas do *rush*.

Diariamente partem de Nova Iguaçu por via ferroviária ou rodoviária 18 309 pessoas em média que, na sua quase totalidade, vão trabalhar no centro, nos vários bairros da cidade ou, ainda, em diversos pontos dos subúrbios do Grande Rio de Janeiro. A importância dessas relações intra-suburbanas é atestada pela grande freqüência de passageiros nas linhas de coletivos que se dirigem para Cascadura, para a Praça Mauá via Deodoro e para São João de Meriti, assim como pelo fato de serem muito numerosos aqueles que, se utilizando do trem, descem nos diferentes subúrbios da Central. Uma análise do número de passageiros que embarcam na estação de Nova Iguaçu nas diferentes horas do dia revela estreita correlação com os horários de trabalho. O fraco movimento nas manhãs de domingo corrobora essa afirmativa²³.

Todos os fatos acima apontados evidenciam a condição de subúrbio-dormitório que Nova Iguaçu assumiu e que hoje constitui uma de suas funções dominantes dentro do Grande Rio de Janeiro.

Diversos foram os fatores que contribuíram para transformar o pequeno centro da economia citrícola num dos mais importantes subúrbios-dormitórios da metrópole. A eletrificação da linha-tronco da

²³ O número de passageiros que embarcaram na estação ferroviária de Nova Iguaçu é assinalado no torniquete, mas sua contagem não é feita hora por hora. Só há registros para três períodos, de 0 a 8 horas, de 8 a 16 e de 16 a 24 horas, o que apresenta graves inconvenientes se nossa intenção é examinar a oscilação diária, relacionando-a com os horários de trabalho da indústria, do comércio ou dos órgãos públicos. Assim, todos sabemos que das 4 500 pessoas que, em média tomam o trem no primeiro período, (0 a 8 horas) a grande maioria o faz nas últimas horas do mesmo. A queda do movimento durante a noite não pode, pois, ser assinalada numericamente. Por outro lado, também o segundo horário inclui as horas de menor afluência do meio dia e do começo da tarde. Quanto ao terceiro período, de 16 a 24 horas, não acusa uma queda no número de passageiros tão acentuada quanto seria de esperar, pois embarcam nesse horário na estação de Nova Iguaçu grande número de colegiais. Convém não esquecer também, ao analisar esses dados, que a tarifa sendo única, não se pode fazer distinção entre os que se destinam a um setor da metrópole e os que tomam o trem na direção oposta, mas sendo proporcionalmente diminuto o número desses, pode-se não os levar em consideração.

Examinando o número de pessoas embarcadas no decorrer de uma semana de 1958 (de 14 a 20 de setembro) verificamos haver certa regularidade nesse fluxo de passageiros. Algumas anomalias também podem ser observadas, como é o caso do primeiro período (0 a 8 horas) da terça-feira.

1958	HORAS		
	0 a 8	8 a 16	16 a 24
Domingo — 14/9.....	1 033	4 963	4 386
Segunda — 15/9.....	5 474	5 801	3 066
Terça — 16/9.....	1 962	4 236	3 001
Quarta — 17/9.....	4 690	4 340	3 010
Quinta — 18/9.....	4 398	4 360	2 948
Sexta — 19/9.....	4 620	4 041	2 965
Sábado — 20/9.....	4 105	4 545	3 330

Verifica-se, nos dias úteis, movimento muito maior nos dois primeiros períodos. O contrário ocorre no domingo, que, pela manhã, registra poucos passageiros, assinalando nos outros períodos número bem mais elevado, que corresponde àqueles que saem de Nova Iguaçu para o centro do Rio de Janeiro ou de outros subúrbios mais próximos em seu dia de lazer. Essa observação é confirmada pelo fato de no sábado à tarde, o mesmo ocorrer em escala menor.

Central do Brasil até Nova Iguaçu, já em 1938, foi o primeiro desses fatores. Encurtou as distâncias, através da diminuição notável do tempo de percurso e proporcionou maior conforto aos passageiros. O grande aumento do número de trens servindo a essa linha proporcionou transporte abundante e freqüente, além de rápido. Das 16 composições (8 de ida e 8 de volta) que serviam a Nova Iguaçu no tempo das locomotivas a vapor, passou-se a um total de 114 composições diárias transitando nas duas linhas eletrificadas. A manutenção pelo governo federal de uma tarifa única e extremamente baixa, apesar da enorme elevação do custo da vida no país, tornou economicamente possível à grande massa de população pobre, que reside nos subúrbios, a moradia em áreas tão distantes. A tudo isso somou-se a passagem da nova rodovia Rio—São Paulo (Presidente Dutra) por Nova Iguaçu, a partir de 1951. O novo traçado da Rio—São Paulo, abandonando a passagem existente entre o maciço do Mendanha-Jericinó e a serra de Bangu, passou a utilizar o outro corredor, situado mais ao norte, entre aquele maciço e a zona de morros que precede a serra do Mar. Para atingi-lo, a nova rodovia passa por Nova Iguaçu, situada à entrada dessa passagem natural. Essa estrada cortou uma área já incluída no perímetro urbano oficial de Nova Iguaçu desde 1944, mas se manteve a uma distância de três quilômetros da estação ferroviária e do “centro” da aglomeração. A abertura da Presidente Dutra foi de enorme significação para o crescimento de Nova Iguaçu, abrindo-se com ela nova fase na expansão deste subúrbio, atestada pelo grande aumento do número de loteamentos e de construções (Fig. 5) e, mesmo, de fábricas que se instalaram nas imediações de Nova Iguaçu, a partir dessa data.

Outros fatores, não ligados às vias de circulação, contribuíram também, de maneira decisiva, para o grande crescimento de Nova Iguaçu, como subúrbio-dormitório, a ponto de ela se distinguir dentre os subúrbios periféricos, pelo maior crescimento de sua população entre os anos de 1940 e 1950, apesar de ser o mais distante em relação à área central da metrópole. O primeiro desses fatores foi o desespero daqueles que viram nos empreendimentos imobiliários a salvação da ruína decorrente da crise na citricultura. Com esse objetivo, todos os esforços e todos os recursos foram mobilizados e aqueles que tinham na terra ou no fruto sua fonte de renda procuraram livrar-se da ruína, retalhando essa terra, subdividindo em lotes as próprias chácaras em que residiam nas cercanias da cidade, construindo casas, vilas, lojas, sobrados, para venda ou aluguel, loteando grandes áreas próximas da cidade ou ainda se associando, com esse fim, a capitais da metrópole. Lavradores, agrônomos, proprietários de *packing-houses*, capitalistas que tinham suas terras arrendadas para o cultivo da laranja, enfim, todos aqueles que ocupavam um lugar dentro da economia citrícola, procuraram integrar-se na nova fase que se abria para a vida da cidade, para a qual o esforço deles muito contribuiu. A própria municipalidade, imbuída dessa necessidade de

renovação, através da concessão de facilidades diversas, muito colaborou no surto da nova função. Do esforço de todos resultou o intenso desenvolvimento suburbano de Nova Iguaçu, que ultrapassou o de outras áreas intermediárias não afetadas por uma crise econômica.

Outro fator que contribuiu e ainda contribui para atrair moradores a Nova Iguaçu foi a sua condição prévia de cidade, dotada de todos os serviços necessários à vida de uma população urbana, isto é, de um comércio numeroso e diversificado, de estabelecimentos de ensino e diversão, de estabelecimentos religiosos, de assistência médica, enfim de todo o arcabouço urbano que ela já possuía, antes de se transformar em

Número de construções licenciadas

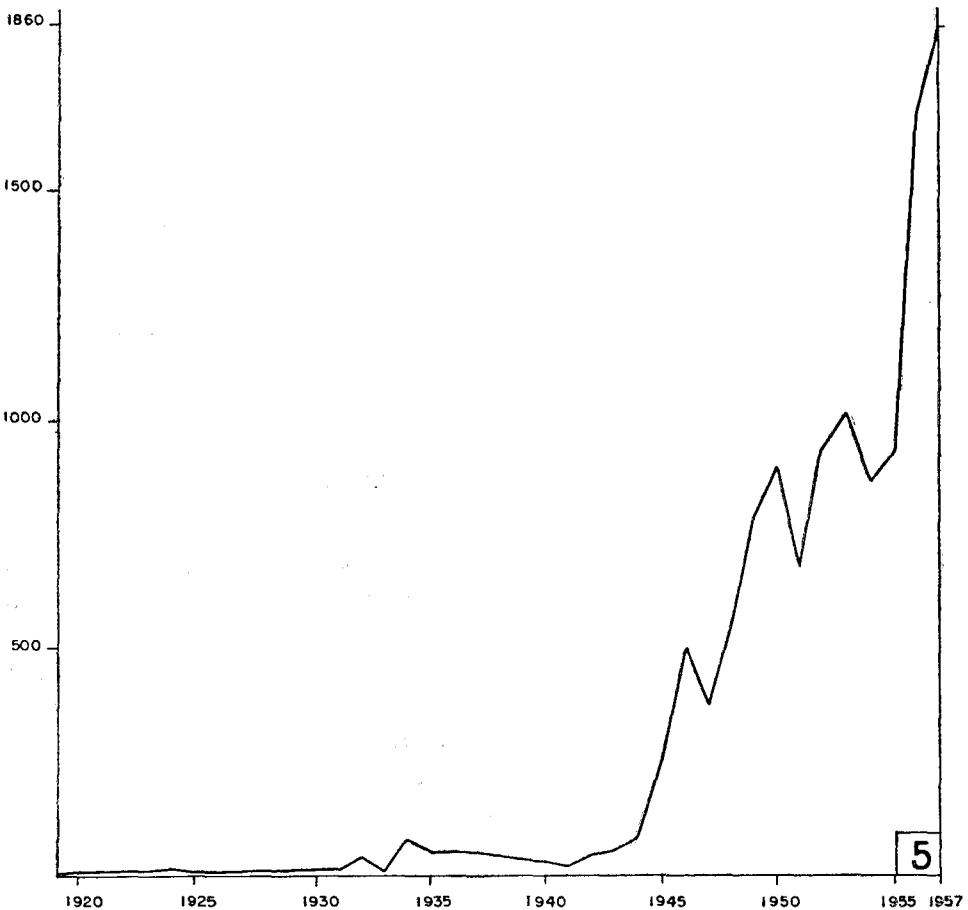


Fig. 5 — Gráfico do número de construções licenciadas no distrito de Nova Iguaçu de 1920 a 1958.

subúrbio. Assim, aqueles que trabalhando em setores diversos da metrópole foram fixar residência em Nova Iguaçu, não se privaram de certa assistência e conforto, como sói acontecer nos núcleos pioneiros urbanos, onde a instalação da população precede a dos serviços e é ela que os atrai. Esse *background* urbano de Nova Iguaçu tornou-a preferida por muitos em detrimento de outras estações, menos distantes da

metrópole, mas desprovidas dos recursos de que já dispunha a aglomeração iguaçuana.

Todos êsses fatôres fizeram de Nova Iguaçu um dos subúrbios periféricos do Grande Rio de Janeiro onde os terrenos se apresentam mais valorizados, o que demonstra que essa valorização não decorre somente da maior proximidade da área principal da metrópole, mas pode ser condicionada por outros fatôres, como os acima analisados.

O retalhamento da propriedade urbana é intenso, devido à crescente valorização dos terrenos. Acompanhando, pelos dados arquivados na Divisão de Engenharia da Prefeitura Municipal, o ritmo crescente dos desmembramentos e loteamentos, seguimos a marcha dessa valorização. Na área hoje incluída no perímetro urbano foi de 88 o número de autorizações de desmembramento e loteamento concedidas entre 1941 e 1946 enquanto, entre 1952 e 1957, 346 plantas foram aprovadas. Cada vez mais a especulação se apossa do mercado imobiliário de Nova Iguaçu e, quanto mais recente é o bairro, menores são os terrenos que, nos loteamentos novos, se reduzem ao mínimo exigido pela lei. Verdadeira febre de construções proporciona trabalho em Nova Iguaçu a 27 firmas construtoras, 11 fabricantes de esquadrias, assim como a inúmeras olarias e pequenas fábricas de artefatos de cimento, existentes em localidades próximas. Muitos são aquêles, em Nova Iguaçu, que vivem de atividades ligadas à indústria de construção e aos negócios imobiliários. Numerosas, também, são as lojas-escritórios, instaladas no "centro", que exibem planos de enormes loteamentos, muitos dêles situados em outros distritos, assim como belas plantas e maquetas de edifícios em incorporação, êstes, sim, a serem construídos ou já em construção na sede. Tudo isso demonstra que Nova Iguaçu já ultrapassou a fase de subúrbio pioneiro e assumiu o papel de verdadeira capital suburbana, a coordenar a vida de um amplo setor e a orientar e planejar novas "colonizações" (TRICART, 1950).

O aumento do número de construções em Nova Iguaçu é, pois, intenso, como o atesta o gráfico anexo (fig. 5). Sòmente no distrito da sede foram autorizadas 1 860 construções em 1957. Até 1944 o número anual de licenças concedidas não chegava a 100. A partir dessa data é que se acelera o ritmo das construções que, em 1945 foram em número de 251 e em 1950 alcançaram 897. Em 1956 nôvo salto se verificou e as plantas licenciadas passaram a 1 656 e 1 860 nesse ano e no seguinte.

A localização desordenada dessas construções não permite que a administração municipal acompanhe êsse crescimento anárquico de Nova Iguaçu, através de obras de calçamento, colocação de rêdes de esgotos, eletricidade e água. Grande parte da área urbana permanece desprovida dêsses melhoramentos, o que contribui para caracterizar Nova Iguaçu como verdadeira cidade cogumelo, cujo crescimento ultrapassa tôdas as previsões e não é acompanhado em ritmo satisfatório pelos melhoramentos urbanos.

2. A função industrial

A função de dormitório não é a única a ser exercida por esse importante subúrbio periférico da metrópole. Outras funções decorrentes do desenvolvimento das atividades industriais e comerciais contribuem para dar a Nova Iguaçu realce especial entre os demais subúrbios periféricos e para aumentar a diferença entre a aglomeração iguaçuana e os subúrbios de Nilópolis e São João de Meriti, quase exclusivamente residenciais.

No quadro atual das indústrias de Nova Iguaçu, assinala-se o predomínio da pequena indústria e do artesanato, atividades típicas de áreas valorizadas, mas bem situadas em relação ao mercado consumidor, quer porque estejam localizadas dentro de uma zona densamente povoada ou porque estejam ligadas, por boas vias de circulação, a importantes áreas consumidoras. Nova Iguaçu goza de ambas as vantagens. Além da população local cada dia mais numerosa, que proporciona elevado número de consumidores a esses tipos de indústrias, essas dispõem da clientela certa do comércio e dos moradores da populosa área suburbana vizinha.

Dentro do perímetro urbano de Nova Iguaçu, para um total de 92 indústrias, 40 com menos de cinco empregados e 34 com mais de cinco, e menos de vinte, atestam o predomínio dos pequenos estabelecimentos.

No quadro dos estabelecimentos com menos de cinco empregados, o setor mais representativo é o das indústrias ligadas ao surto de construções da cidade (esquadrias, serrarias, serralherias, persianas, tintas, artigos para iluminação e artefatos de cimento), havendo grande diversidade de outras indústrias pequenas do tipo oficina e artesanato, que atendem às variadas necessidades da população local e dos subúrbios próximos menos aparelhados.

As indústrias que possuem mais de cinco e menos de vinte empregados são em número de 34 dentro do perímetro urbano. Nessa categoria a variedade ainda é grande e também está ligada ao amplo mercado local ou dos subúrbios próximos. O setor que apresenta maior concentração é o da fabricação de bebidas (aguardente, principalmente) com oito fábricas, contando-se as restantes quase exclusivamente por unidades²¹. Em sua maioria, não têm exigências especiais em matéria de instalações, mas algumas necessitam de terrenos um pouco mais amplos, para depósitos, como é o caso das fábricas de bebidas.

Finalmente, as indústrias com mais de 20 empregados são em número de 19, dentro do perímetro urbano de Nova Iguaçu. Em sua maioria, esses estabelecimentos como a Cia. Mercantil e Industrial Ingá (me-

²¹ A relação das indústrias com mais de cinco e menos de vinte empregados, no subdistrito sede, compreende as seguintes instalações industriais: 6 fábricas de bebidas; 2 barracões para beneficiamento de laranja; 2 fábricas de artefatos de cimento; 2 fábricas de esquadrias; 2 pedreiras; 2 tipografias. As restantes contam-se por unidades e pertencem aos seguintes ramos: molas para carros, fundição, serralheria, peças de metal, olaria, solventes, produtos químicos, fogos, marmoraria, curtume, calçados, artigos de adorno, bolsas, bonecas, tecelagem, torrefação de café, produtos suínos, laticínios, fábrica de ração e fábrica de massas (Registro Industrial, 1957, Agência de Estatística de Nova Iguaçu).

talúrgica, com 137 operários), a Fábrica de Tecidos Caxambi (tecidos finos, 53 operários), a Alberto Coccozza — serraria e esquadrias (38 operários), a Fábrica Universal (fogos, 60 operários), a Irmãos Coutinho Cereais (produtos alimentícios, 74 operários), a Indústria de Bebidas Notáveis (28 operários), a Mineração Geral do Brasil (siderúrgica, 169 operários), a PIAM — Farmacêutica e Comercial do Brasil (massas alimentícias, 111 operários), a Radioarte (móveis para rádios, 21 operários), a Fábrica de Envelopes Petrópolis (24 operários), a Seleções de Madeiras Nova Iguaçu (laminação de madeiras, 23 operários), e a União Industrial de Bebidas Nova Iguaçu (21 operários) estão mergulhados na massa de construções residenciais de Nova Iguaçu da zona que envolve o “centro”. Com exceção de uma, tôdas se instalaram aí antes de 1951, isto é, antes que a rodovia Presidente Dutra viesse incrementar a função de subúrbio-dormitório de Nova Iguaçu, abrindo, ao mesmo tempo, outras áreas do município à instalação de grandes indústrias e permitindo sua maior dispersão, pela facilidade do transporte rodoviário.

O enorme desenvolvimento da função residencial em Nova Iguaçu nos últimos anos, comprovado, como vimos, pelo aumento do número de loteamentos e desmembramentos e pelo número de construções, fez com que os proprietários de grandes áreas, diante das possibilidades de loteamento, pedissem um preço muito alto pela terra, tanto mais alto quanto a propriedade se encontrasse mais próxima do “centro” ou da área já densamente construída. Dêsse modo, as grandes indústrias que se instalaram em Nova Iguaçu, depois dessa época, localizaram-se em áreas excêntricas, menos valorizadas, como ocorreu com a Cia. Dyrce Industrial (perfumaria) em Prata, a Usina Mecânica Carioca (construções e peças mecânicas, 312 operários) na Posse, ou, então, à margem da própria Presidente Dutra, como a Cia. Canetas Compactor (41 operários), a Plastin-Indústria e Comércio de Plásticos (267 operários), ou próximo a essa rodovia como ICESA-Indústria de Caldeiras e Equipamentos (32 operários), numa perpendicular à rodovia Presidente Dutra, na Posse. Do mesmo modo, depois de 1951, várias grandes indústrias se instalaram em outras localidades do município, menos valorizadas, mas cujo acesso tinha sido grandemente facilitado pelo itinerário da rodovia (Niquifer Indústria e Comércio em Comendador Soares; Cia. Sotex Técnica de Papéis em Santa Rita; Cia. Metalúrgica de Austin em Austin; Cia. Pneus General, no quilômetro 27 da Presidente Dutra; Probal Indústria e Comércio-Tintas em Cabuçu; Tecelagem de Linho Oxford em Queimados; Bayer do Brasil em Belford Roxo e Forjas Brasileiras (peças mecânicas), no quilômetro 27 da Presidente Dutra.

As indústrias de maior vulto situadas em Nova Iguaçu atendem, principalmente, ao mercado consumidor do Grande Rio de Janeiro, mas têm relações com outros mercados consumidores do país, além de receberem a matéria-prima que utilizam das mais diversas procedências. Várias indústrias têm ligações estreitas com o mercado consumidor paulista,

produzindo quase exclusivamente para êle como é o caso da Mineração Geral do Brasil, da Cia. Mercantil Ingá e da Fábrica de Tecidos Caxambi. Essas indústrias estiveram inicialmente ligadas ao mercado do Grande Rio de Janeiro e se localizaram em Nova Iguaçu atraídas pelos preços acessíveis dos terrenos. A fôrça extraordinária do mercado paulista atraiu-as para sua órbita apesar da distância e do conseqüente encarecimento decorrente das despesas com o transporte que, além do mais, é feito por rodovia.

A mão-de-obra para tôdas as indústrias de Nova Iguaçu provém, principalmente, dêsse mesmo subúrbio, mas em parte é constituída por moradores de outras localidades do próprio distrito como Comendador Soares e Austin, ou dos distritos mais próximos como Mesquita e Belford Roxo. A presença de mão-de-obra numerosa em Nova Iguaçu tem contribuído para que as novas indústrias instaladas nos últimos anos se tenham mantido a uma certa proximidade da aglomeração, evitando maior dispersão das mesmas pelas áreas rurais do município.

Pelo número de suas indústrias, Nova Iguaçu, que ultrapassa nitidamente os demais subúrbios periféricos do setor ocidental da Guanabara, aparenta ser subúrbio industrial, no mais perfeito sentido da palavra, isto é, uma área que a metrópole utiliza para a localização de estabelecimentos que conferem a ela própria função industrial de realce no âmbito nacional ou regional. Um exame mais detido dessas indústrias, porém, demonstra que em sua maioria (78% do total) não estão sequer ligadas ao mercado consumidor do Grande Rio de Janeiro, mas somente a um setor muito populoso de sua área suburbana. A grande indústria existe em Nova Iguaçu, sem dúvida, porém, a hipertrofia da função residencial e a ação da rodovia facilitando a dispersão dos estabelecimentos trouxeram-lhe certa frustração como subúrbio industrial. Hoje Nova Iguaçu já não atrai êsse tipo de indústria para dentro de seu perímetro urbano e chega mesmo a constituir um problema para algumas fábricas aí instaladas a possível necessidade de ampliação.

3. *A função de local de baldeação*

A condição de estação ferroviária, à margem de uma linha eletrificada, onde o transporte para a metrópole é freqüente, rápido e barato possibilitou a Nova Iguaçu o exercício de uma terceira função: a de ponto de baldeação. A população da área densamente povoada a leste de Nova Iguaçu, situada entre a Linha Auxiliar e a linha-tronco da Estrada de Ferro Central do Brasil, assim como os trabalhadores que residem em tórno das estações de Prata, Andrade Araújo e Caioaba, na Linha Auxiliar, convergem para Nova Iguaçu, por meio de ônibus e lotações, para aí tomar o trem elétrico. As relações entre Nova Iguaçu e essas localidades datam da época da laranja, quando a planície, a leste e nordeste da cidade se cobriu de laranjais e para o escoamento da produção dessa área, três estradas foram abertas, ligando Nova Iguaçu,

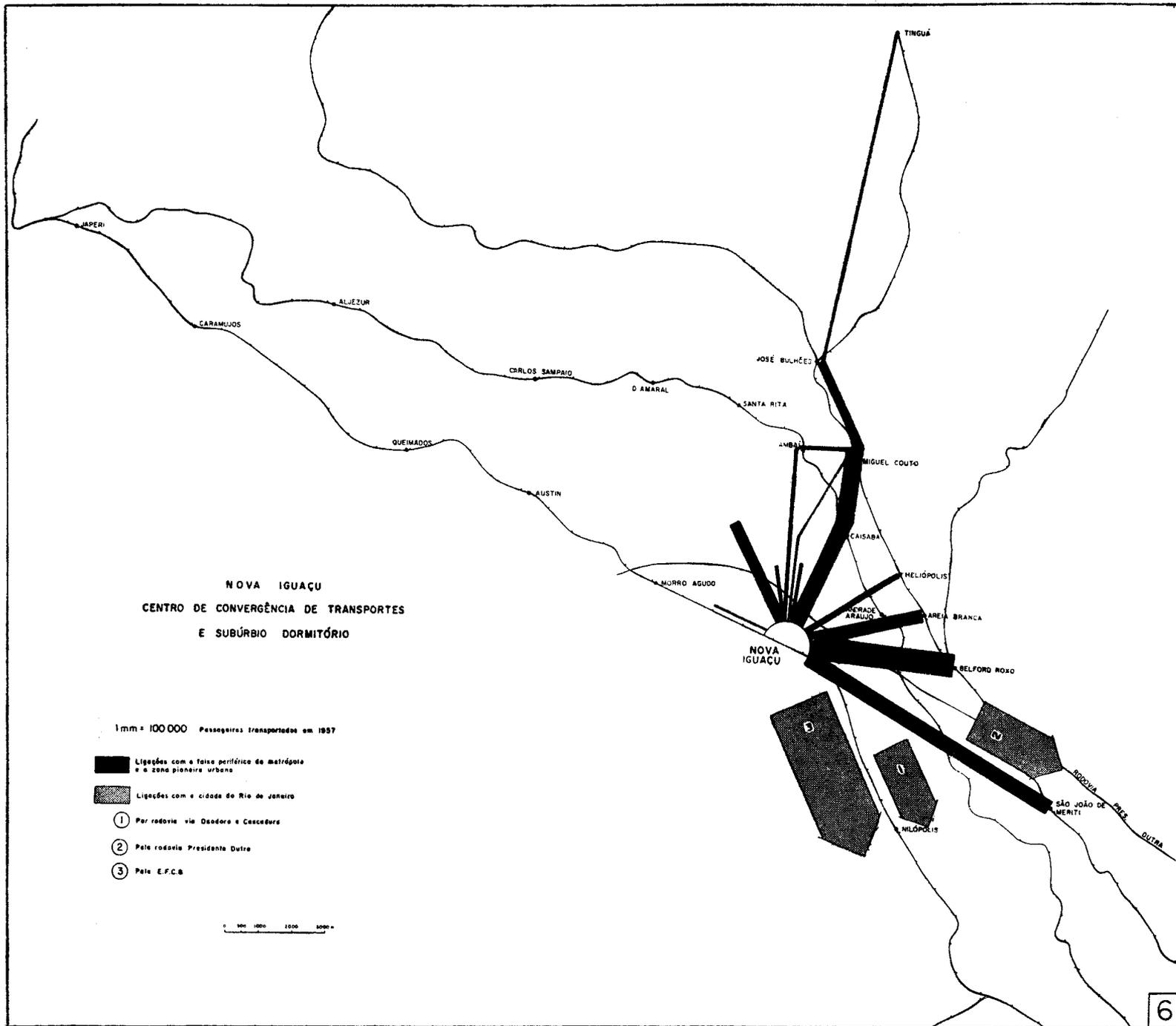


Fig. 6 — Nova Iguaçu centro de convergência de transportes e subúrbio-dormitório.
(Dados referentes a 1957).

centro de beneficiamento e embarque da produção, a Prata, a Heliópolis (via Andrade Araújo) e a Miguel Couto (via Caioaba). (Fig. 8) Ao longo dessas três estradas, dispunham-se chácaras, cuja fragmentação orientou a expansão da cidade e do povoamento urbano nessas direções. Foi ao longo dessas estradas já abertas e em boas condições que se dispuseram, preferentemente, construções e loteamentos e que se instalou uma rede de transportes rodoviários. A eletrificação da Estrada de Ferro Rio Douro até Belford Roxo iria atrair os moradores das estações próximas de Heliópolis e Areia Branca para sua área de influência, mas o fato de a Linha Auxiliar só ter sido eletrificada até São Mateus fez com que os habitantes das estações ao longo desta, assim como os da área intermediária, ligada a Nova Iguaçu por antigas rodovias, se dirigissem para esta, afim de aí tomar o trem elétrico. Ao longo da Estrada de Ferro Rio Douro, apenas a população de Miguel Couto, bem mais distante mas também ligada por antiga rodovia a Nova Iguaçu, continua a se servir desta, afim de tomar o transporte eletrificado, o mesmo fazendo os moradores da área intermediária atravessada pela referida rodovia. Há três linhas de coletivos entre Nova Iguaçu e Miguel Couto (via Ambaí, via Caioaba e via Luís Lemos) e transportam um total de 60 640 passageiros por mês. Foi, assim, a rede rodoviária pré-urbana que orientou a expansão de Nova Iguaçu para a planície e foram as condições decorrentes da eletrificação das várias linhas férreas que, dentro da zona densamente povoada entre as mesmas, delimitaram a área que mantém relações diárias com o "centro" e a estação de Nova Iguaçu, área essa que, finalmente, foi incluída dentro do perímetro urbano oficial da cidade.

4. A função de subcentro

Nova Iguaçu exerce também a função de subcentro²⁵ para amplo setor da faixa suburbana da metrópole. Esta função se apóia no desenvolvido aparelhamento de Nova Iguaçu no que diz respeito aos serviços que oferece à população de vasta área suburbana, assim como ao seu numeroso e cada dia mais especializado comércio. É Nova Iguaçu importante centro educacional e bancário, e aí exercem sua profissão grande número de médicos e advogados. Quanto à função religiosa e de centro de recreação, sua ação, de modo geral, não ultrapassa a área situada dentro do perímetro urbano.

Como centro educacional, Nova Iguaçu possui cinco ginásios, dos quais dois mantêm curso ginásial e colegial e um oferece também curso

²⁵ QUEEN e THOMAS (1939) e GIST e HALBERT (1956) se referem à tendência que a população das cidades têm para se reunir em certos pontos axiais (*pivotal-points*) da mesma, a fim de cuidar de seus interesses, satisfazer suas necessidades e realizar certas atividades econômicas e sociais. Essa tendência à centralização se expressa na paisagem pelo nucleamento, isto é, a reunião espacial de instituições econômicas ou outras. O núcleo principal é o "centro" e os núcleos menores são freqüentemente chamados de subcentros. Para a existência desses subcentros é importante não só o tamanho da cidade, mas também, a sua forma. No Rio de Janeiro, além do tamanho da cidade, a sua forma decorrente de um crescimento axial, e não irradiante, deu origem ao aparecimento de vários subcentros como Copacabana, Praça Sáenz Peña, Méier, Cascadura, Madureira e Nova Iguaçu.

normal. Além disso, há ainda cursos diversos, de dactilografia (2), de música (3), de línguas (1), de corte (6), de motorista, de pilotagem, de técnico de rádio. E' grande o movimento decorrente dessa função educacional de Nova Iguaçu, cujo raio de ação nesse setor se estende a todo o município, bem como aos de Nilópolis e São João de Meriti. E' esta função que explica o número elevado de saídas por trem na parte da tarde.

Como centro bancário, Nova Iguaçu possui seis agências (Banco do Brasil, Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais, Banco Hipotecário e Agrícola do Estado de Minas Gerais, Banco de Minas Gerais, Banco Predial do Estado do Rio de Janeiro e Caixa Econômica Federal), cuja existência está muito ligada ao movimento comercial de Nova Iguaçu e dos distritos de Mesquita e Belford Roxo, além das indústrias do município. Como centro médico, Nova Iguaçu possui três hospitais, além de quarenta médicos, que são procurados pela população do município, como também dos municípios vizinhos de São João de Meriti e Nilópolis²⁶.

O extraordinário crescimento do contingente populacional dos distritos de Nova Iguaçu, Belford Roxo e Mesquita, que, em 1950, atingia um total de 114 499 e que, por estimativa da Agência Municipal de Estatística já alcançava a cifra de 157 931, trouxe para Nova Iguaçu grande desenvolvimento da função de centro de serviços, projetando-a, no âmbito suburbano. Essa função, Nova Iguaçu desempenha não só para a área urbanizada mas também para todo o município, isto é, para a população da zona rural e dos núcleos pioneiros urbanos aí existentes, como veremos adiante, ao analisar a função de centro de Nova Iguaçu, em relação às áreas ainda não integradas no espaço urbano.

As várias funções acima analisadas, atraindo elevado número de pessoas a Nova Iguaçu, determinaram extraordinário desenvolvimento do setor comercial dêsse subúrbio, o que surpreende aqueles que o conhecem pela primeira vez. E' muito grande o número de estabelecimentos comerciais em Nova Iguaçu, e a crescente especialização e melhoria dos padrões dêsse comércio, se não ressalta das estatísticas, se evidencia logo a quem circula pelas ruas do "centro".

Êsse comércio, em 1958, era constituído de 1 038 estabelecimentos e sua distribuição pelas diversas categorias merece análise detida, pois está intimamente correlacionada com as funções acima analisadas. A importantíssima função de subúrbio-dormitório, abrigando numerosa população que reside, faz a maioria de suas refeições e compra seu vestuário em Nova Iguaçu, está ligada à existência da maior parte dos 308 armazéns e 84 quitandas. Êste tipo de comércio está também muito espalhado por todos os pontos dos outros distritos já suburbanizados,

²⁶ O *Correio da Manhã* do dia 1.º de abril de 1960 publicou a seguinte nota: "Nilópolis — Assistência médica — foi celebrado convênio entre a Prefeitura de Nilópolis e a Associação de Caridade Hospitalar de Nilópolis, pelo qual a municipalidade manterá naquele hospital um serviço de pronto socorro à população durante o período de três anos. Na mesma oportunidade, foi assinado convênio com o Hospital de Nova Iguaçu, que atenderá aos casos que não puderem ser solucionados com os recursos técnicos do Pronto Socorro de Nilópolis".

refletindo, pois, somente, as necessidades da população local. Já os 110 armarinhos (onde se vende de tudo para o vestuário e, principalmente, roupa confeccionada) e 9 lojas especializadas em tecidos, 19 sapatarias, e 22 alfaiatarias estão ligados não só às necessidades da população local e dos distritos suburbanizados, mas a de todo o município, inclusive a zona rural e os núcleos pioneiros suburbanos, como veremos no próximo capítulo. Esse comércio do "centro" apresenta ainda algumas lojas de padrão mais elevado, que atraem clientela de Nilópolis e São João de Meriti. O comércio de artigos ligados à construção e à instalação de residências, bem como o de mobiliário, é também bastante numeroso (móveis, 21 estabelecimentos, artigos de eletricidade, 16, aparelhos elétricos, 18 venda de imóveis, 23). Essas lojas, muito bem aprovisionadas, estão ligadas ao grande surto de construções, não só de Nova Iguaçu, mas da ampla e povoada área suburbana que a cerca, indicando, também, a presença de um tipo de morador que já dispõe de algum recurso ou que, pelo menos, goza de crédito para a aquisição de artigos e bens a prestação.

Nove postos de gasolina e oito casas de peças e acessórios para automóveis imprimem também a sua marca na passagem urbana, lembrando a importância do tráfego rodoviário.

Finalmente, um tipo de estabelecimento chama especial atenção: há 266 botequins e bares em Nova Iguaçu (além de 22 restaurantes), sendo que em grande número, se enfileiram um atrás do outro, na rua da estação e nas outras ruas do "centro". A existência de tão elevado número de botequins não pode ser explicada pelas necessidades de alimentação da população que ocorre a Nova Iguaçu para trabalhar e que é pouco numerosa. Tal fato pode ser melhor compreendido se considerarmos as necessidades de repouso e alimento de uma população muito numerosa que ocorre para Nova Iguaçu, afim de se utilizar do seu importante setor de serviços, ou, então, que após um longo dia de trabalho na metrópole, ao descer do trem descansa e toma alguma bebida ou refrigerante, antes de procurar os ônibus e lotações que os conduzirão a suas residências.

O comércio de Nova Iguaçu é, pois, uma expressão de seu papel de subcentro em relação a populoso setor da área suburbana do Grande Rio de Janeiro. Esse papel, Nova Iguaçu o exerce sobre uma área que é mais ou menos extensa de acordo com cada tipo de função, como já foi analisado. As relações entre Nova Iguaçu e a faixa suburbana da metrópole ao norte do estado da Guanabara se apresentam do seguinte modo: relações diárias com a área situada dentro do perímetro urbano, relações frequentes com a população dos distritos de Belford Roxo e Mesquita e relações ocasionalmente necessárias com a população dos municípios de Nilópolis e São João de Meriti. Tais relações são expressas pelo transporte de passageiros pelas numerosas linhas de ônibus e lotações que servem à zona. Nove linhas intra-urbana, três linhas interdistritais (Areia Branca, Heliópolis e Belford Roxo que transportaram

2 525 600 passageiros, em 1957) e a linha intermunicipal Nova Iguaçu-São João de Meriti, que conduziu 825 000 pessoas no mesmo ano, atestam a importância do papel de Nova Iguaçu como centro de serviços. As relações de Nova Iguaçu com Mesquita e com Nilópolis não podem ser expressas em números, pois processam-se por via férrea, sendo por isso incontrolláveis, em face da tarifa única para toda a linha.

E' Nova Iguaçu, portanto, importante subcentro, cujo raio de ação se estende a ampla área da faixa suburbana da metrópole. Mantém, no entanto, relações de dependência com alguns dos mais importantes subcentros suburbanos da metrópole: Cascadura e Madureira, cujo comércio numerosíssimo, muito variado e especializado, por apresentar padrões mais elevados que o de Nova Iguaçu, atrai a população deste subúrbio periférico. As relações se processam por via férrea, assim como por uma linha de ônibus Nova Iguaçu-Cascadura que transporta 860 000 passageiros por ano, além de outra que se destina à Praça Mauá, mas cujo itinerário percorre os diferentes subúrbios da Central. Por essa linha transitaram, em 1957, 1 298 872 passageiros. Há, pois, na metrópole carioca uma hierarquia de subcentros, dentro da sua área suburbana. Essa proliferação de subcentros no interior do Grande Rio de Janeiro pode ser atribuída ao extraordinário alongamento da cidade em determinadas direções, decorrente dos problemas do relevo da área sobre a qual ela nasceu e se expandiu, à extrema dispersão do povoamento suburbano, que se processa sem nenhum planejamento oficial, assim como à deficiência dos transportes numa metrópole que aumentou desmesuradamente sua população e sua área, sem se aparelhar convenientemente nesse setor.

Em resumo, dentro dessa metrópole polinucleada²⁷ que é o Rio de Janeiro, Nova Iguaçu é um elemento que, pela multiplicidade de suas funções, pode ser classificado como subúrbio diversificado²⁸ (CHAUNCY HARRIS, 1943). E' Nova Iguaçu um subúrbio que, exercendo função eminentemente residencial, apresenta certo desenvolvimento industrial e, apesar de subordinado ao núcleo metropolitano principal — a *central-city* — serve como centro de serviços para subúrbios menores, exercendo o papel de subcentro para importante setor da área suburbana da grande aglomeração.

II

ORIGEM E FÔRÇA DE PERMANÊNCIA DA CÉLULA URBANA

Integrada funcional e espacialmente na metrópole carioca, Nova Iguaçu se distingue dos outros subúrbios periféricos do Rio de Janeiro,

²⁷ Segundo GIST e HALBERT (1956) as cidades que ultrapassam certo tamanho, comumente, desenvolvem núcleos subordinados — subcentros — além do núcleo principal — centro — no qual estão concentradas as funções políticas, sociais e econômicas da comunidade ou da região. Muitas cidades são mononucleadas, mas, geralmente, as grandes aglomerações são polinucleadas.

²⁸ CHAUNCY D. HARRIS (1943) ao fazer uma classificação dos tipos funcionais de subúrbios se refere aos subúrbios *diversificados* definindo-os como subúrbios subordinados à *central city*, servindo como centros de comércio para subúrbios menores, além de ter certo desenvolvimento industrial.

como Duque de Caxias, Nilópolis e São João de Meriti²⁹, por conservar personalidade própria. Esta lhe é conferida por seu passado urbano e pela permanência de sua função de centro de relações, para ampla zona rural graças a sua posição no contacto de três áreas morfológicamente diversas — a planície, a serra de Madureira e a zona dos morros. Da mesma maneira que as outras aglomerações citadas, Nova Iguaçu é, como vimos, um subúrbio do Rio de Janeiro, mas, enquanto os demais devem seu surgimento e sua situação de sede de município à sua própria condição de subúrbio, Nova Iguaçu antes de assumir essa função suburbana já era uma cidade.

Dentre os subúrbios do Rio de Janeiro, só Nova Iguaçu possui real substrato urbano, tão importante na preservação da individualidade de um agrupamento, apesar dos processos de decadência ou de incorporação a aglomerações gigantescas pelos quais êle possa vir a passar³⁰. Êste substrato, deve-o Nova Iguaçu ao exercício, durante longo tempo, de funções de caráter eminentemente urbano. Foi pela soma de funções variadas que ela se tornou, nas primeiras décadas do século XX, uma cidade, isto é, uma aglomeração bem individualizada quanto ao meio rural circundante e um centro de relações a servir determinada área e a colocá-la em contacto com o resto do mundo.

1. *As vias de circulação, gênese da célula urbana*

Para a implantação da semente urbana que daria origem a Nova Iguaçu, assim como para seu posterior desenvolvimento, decorrente do exercício de funções várias, muito contribuíram, sem dúvida, os elementos da posição, pois, se uma cidade não nasce, necessariamente, de um concurso de circunstâncias físicas, a influência destas sempre está presente e não pode ser menosprezada. Os elementos da posição geográfica de Nova Iguaçu tiveram, sem dúvida, importância primordial na gênese e na evolução do aglomerado. Seriam também êsses elementos que, revalorizados, permitiram o surto de novas funções e a sua integração na metrópole carioca.

Em Nova Iguaçu, a planície está em contacto com duas outras áreas — ao norte, a região de morros que antecede êste grande contraforte da serra do Mar que é a serra do Tinguá, e, a oeste, a serra de Madureira — o que teria importância fundamental não só na gênese mas na evolução do aglomerado até os dias atuais. Aí, também, os “campos do Iguaçu” que recobriam grande parte da planície (PIZARRO, 1946), davam lugar a uma floresta que, iniciando-se na região de morros, atingia tôda a sua pujança na serra do Mar.

²⁹ Como subúrbios periféricos da aglomeração carioca consideramos os municípios de São João de Meriti e de Nilópolis e as áreas, dotadas de características suburbanas, dos municípios de Nova Iguaçu e Duque de Caxias. Estas áreas incluem, no primeiro, o distrito de Mesquita, o subdistrito da sede e o distrito de Belford Roxo, e, no segundo, o distrito de Caxias.

³⁰ A propósito dessa submersão de velhos núcleos urbanos pela onda avassaladora da *banlieue* das grandes cidades vejamos as considerações de BONNOURE, em seus estudos sobre os elementos do organismo urbano (BONNOURE, 1950).

O primeiro elemento da posição de Nova Iguaçu a ser considerado é a sua situação na periferia de uma área, até há bem pouco tempo pantanosa. A agricultura, a instalação de vias de circulação, as construções, enfim, a ocupação humana da Baixada da Guanabara tiveram sempre como problema principal a existência do brejo, recobrando parte desta região. No entanto, a própria natureza colaborou na solução do problema: essa área pantanosa era enquadrada por elevações bastante apreciáveis, em cujo sopé se originou uma faixa consolidada, a qual pôde ser aproveitada para a instalação das vias de circulação, assim como para a instalação de habitações.

Desde o século XVIII, no sopé de uma dessas elevações — a serra de Madureira — se tinham localizado várias sedes de estabelecimentos agrícolas do setor ocidental da Baixada da Guanabara³¹. Por aí passava o Caminho de Terra Firme que, buscando uma das gargantas da serra do Mar a noroeste da Guanabara, para evitar a planície encharcada era obrigado a encostar-se aos contrafortes da extremidade oriental da serra de Madureira, no sopé dos quais estava localizado o engenho de Maxambomba. Por aí também passaria, mais tarde, a ferrovia, tão importante na evolução e nas funções atuais de Nova Iguaçu e cujo traçado seria, da mesma maneira, condicionado pela necessidade de contornar a zona pantanosa ou periodicamente inundada no setor ocidental da Baixada da Guanabara.

Para quem tomava o Caminho de Terra Firme, com destino ao *arrière-pays* montanhoso, era o engenho de Maxambomba o último dos estabelecimentos rurais na baixada. Imediatamente ao norte, começava a região dos morros e contrafortes que antecedem a frente da serra do Mar, zona de relêvo acidentado e impróprio para uma agricultura que, no século XVIII, tinha como cultura dominante a cana-de-açúcar. A aproximação dessa região serrana, recoberta de florestas, desprovida de recursos e despovoada, que, no início do século XIX ainda era tida como “sertão”, justificaria o fato de o engenho de Maxambomba, último estabelecimento na planície, se ter tornado ponto de parada e, certamente, de aprovisionamento³². Esse esboço de função, que data, provavelmente, dos fins do século XVIII e início do XIX, daria lugar à implantação da semente urbana da qual brotaria Nova Iguaçu. No mapa de 1778, de João JORGE LÔBO, o engenho de Maxambomba aparece assinalado como tal, mas outro documento cartográfico³³, êste de 1819 (fig. 7), já suprime para Maxambomba a denominação de engenho, enquanto a conserva para outros pontos próximos, assim também de-

³¹ Na Carta Topográfica da Capitania do Rio de Janeiro, por MANUEL VIEIRA LEÃO, de 1767, assim como no mapa de João JORGE LÔBO, de 1778 aparecem assinaladas várias sedes de estabelecimentos agrícolas — engenhos — situados no sopé da serra de Madureira.

³² *Reconhecimento militar desde Mangaratiba até a cidade do Rio de Janeiro pelo Ilmo. Sr. Tenente-General Stockler, em agosto de 1819.* Neste mapa vemos também a sede da freguesia de Santo Antônio de Jacutinga, situada na mesma altura de Maxambomba, e como esta localizada na faixa não encharcada do sopé da serra. Este povoado tinha uma função desse tipo para aqueles que, partindo por terra do Rio de Janeiro, iam em direção ao norte, a fim de galgar a serra do Mar, por outros caminhos que não o Caminho de Terra Firme.

³³ *Reconhecimento militar desde Mangaratiba até a cidade do Rio de Janeiro pelo Ilmo. Exmo. Sr. Tenente-General Stockler, em agosto de 1819”.*

Com a designação de estrada de Madureira, vem desembocar dentro de Nova Iguaçu atual, próximo à estação ferroviária.

Em resumo, localizada à margem de um caminho importante que por aí passava, visando a galgar a serra do Mar num trecho de mais fácil acesso a noroeste da Guanabara, último local habitado antes de se iniciar a travessia de uma região acidentada, despovoada e recoberta por densa floresta, encruzilhada em que se encontravam homens e mercadorias, oriundos de áreas diferentes, possuía Maxambomba, já no século XVIII, excelentes possibilidades para um futuro florescimento urbano. No entanto, o que se verificou com o pequeno germe urbano que aí possa ter surgido, em fins do século XVIII e início do XIX, foi um arrastar anônimo, durante toda a primeira metade do século XIX, sem nenhuma projeção na história da baixada.

Enquanto no setor ocidental da Baixada da Guanabara, Estrêla e Iguaçu se transformavam de simples arraiais em importantes vilas-entrepósitos, Maxambomba permanecia num estado de vida latente, não mais merecendo sequer que seu nome fôsse colocado nas cartas desse período³⁴. É que os elementos da posição de um glomerado só são válidos para determinada época e para determinada situação e as virtualidades de Maxambomba estavam ligadas à circulação terrestre. Por isso, quando o Caminho de Terra Firme, por motivos que serão a seguir analisados, foi sendo cada vez menos utilizado, as qualidades da posição do aglomerado em questão deixaram de ser válidas e a semente urbana não germinou.

As condições que trariam para Maxambomba o esquecimento quase completo estavam ligadas à nova riqueza que da baixada se espalhara pelo planalto — o café. Por causa dela e para servir a ela, os homens perderam seus temores dos rios e do mar e, cada vez mais, foi sendo utilizada a via fluvial na baixada. As tropas, carregadas de café, desciam a serra do Mar e, uma vez chegadas aos portos de Iguaçu e Estrêla, enviavam seus carregamentos diretamente pelos rios. Também as mercadorias, cada vez mais numerosas, com destino ao interior, utilizavam a via fluvial. Na primeira metade do século XIX, novos traçados, mais curtos e dotados de melhores condições para o trânsito, foram abertos na serra, ligando o vale do Paraíba e o sul e oeste de Minas à parte norte-ocidental da baixada.

A Estrada do Comércio foi a primeira a ser construída, impondo-se, também, como o “caminho preferido pelas boiadas e varas de porcos com que a zona pecuária mineira do Rio das Mortes abastecia o Rio de Janeiro” (SAINT-HILAIRE, 1944, p. 30). Esta estrada vinha ter na baixada ao povoado de Iguaçu, junto ao rio do mesmo nome, que prosperou enormemente com o trânsito e o transbôrdo de mercadorias, sendo por

³⁴ Nas seguintes cartas consultadas, posteriores a 1822, isto é, à abertura ao trânsito da Estrada do Comércio e conseqüente decadência do Caminho de Terra Firme, o nome de Maxambomba não está assinalado: “Planta da Província do Rio de Janeiro 1830 — R. Schlicht Lithogr. Mannheim”; Carta da Província do Rio de Janeiro, 1840, 1/1 200 000; Carta Topográfica e Administrativa da Província do Rio de Janeiro e do Município Neutro, pelo Visconde de Vilhens de L’lle Adam, 1850”.

isso elevado, em 1833, à categoria de vila. Sendo esta nova via muito utilizada para o trânsito de gado, êste prosseguia por terra de Iguaçu até o Rio de Janeiro, passando pela sede da freguesia de Santo Antônio de Jacutinga, caminho êste utilizado também por todos aqueles que queriam evitar a via fluvial. Diante das vantagens que a Estrada do Comércio apresentava, o velho Caminho de Terra Firme foi sendo abandonado. A Grande Estrada Geral da Polícia, cujo percurso na serra se aproximava do traçado do Caminho de Terra Firme, ia ter também à freguesia de Santo Antônio de Jacutinga. Só a Estrada do Rodeio, a menos importante, passava por Maxambomba, uma vez que o seu traçado apresentava direção francamente noroeste.

Maxambomba, deslocada demais para oeste na baixada, ficou, pois, à margem da grande corrente de mercadorias e pessoas que se estabeleceu entre a metrópole, o vale do Paraíba e o sul e o oeste de Minas, em pleno desenvolvimento. Ela só iria renascer quando a circulação terrestre viesse a reinar de maneira única e absoluta, com o início da era ferroviária e as vantagens de sua posição voltassem a prevalecer. As mesmas condições que haviam impôsto o traçado do Caminho de Terra Firme, levariam a principal ferrovia de ligação da capital com o interior a adotar um traçado que, na baixada, se aproximava muito daquele seguido pelo Caminho de Terra Firme, passando como êste por Maxambomba, um dos locais escolhidos para parada de trens e instalações de uma estação em 1858. Êsse traçado, guiado, em parte, pelas necessidades técnicas do novo meio de transporte, adotaria também um itinerário deslocado para o oeste da baixada, permitindo vencer a serra na garganta do Rodeio, a passagem natural mais baixa e mais acessível, que dava imediato acesso no planalto a importantes áreas cafeeiras.

No período compreendido entre a abertura ao tráfego da Estrada do Comércio e a passagem da ferrovia por Maxambomba, pouco se sabe sobre esta localidade. Dos mapas desta fase seu nome desaparece e a única notícia que se tem dela é que, por decreto de 24 de outubro de 1850, foi concedido a HONÓRIO FRANCISCO CALDAS o privilégio de estabelecer “uma linha de carros semelhantes a ônibus (assim eram chamadas as grandes carruagens coletivas) até Maxambomba e à vila de Iguaçu, projeto que ao que parece não se concretizou” (NORONHA SANTOS, 1934, vol. I, p. 239). Tal projeto demonstra, porém, que se Maxambomba desaparecera da cartografia — a qual se preocupava em representar, principalmente, as estradas principais e as localidades à sua margem — não deixara, porém, de existir.

A permanência de Maxambomba como pequena localidade, durante êsse período, pode ser atribuída não só ao fato de estar à margem de um dos caminhos de acesso ao interior — a estrada do Rodeio — mas, principalmente, porque aí se iniciava outro caminho — a estrada de Madureira — que drenava a volumosa produção da freguesia de Marapicu. A isso se somava a importância das atividades agrí-

colas nas próprias vizinhanças de Maxambomba, onde amplas extensões de terras baixas e úmidas eram cultivadas com a cana-de-açúcar e as abas e encostas da serra de Madureira, se cobriam de lavouras de mandioca, milho e feijão. Dentre as freguesias compreendidas no termo da vila de Iguaçú, era a de Santo Antônio de Jacutinga, onde estava situado o povoado de Maxambomba, a que maior produção agrícola apresentava, além de ser a segunda em população livre e a primeira em população escrava (MATTOSO MAIA FORTE, 1933).

A excelente situação da freguesia no quadro da agricultura e do povoamento do setor ocidental da baixada foi mantida no decorrer da primeira metade do século XIX e, dentro dela, o que seria Maxambomba? Uma sede de engenho, certamente, cuja produção principal no decorrer do século XIX passou a ser não mais a cana e sim a mandioca³⁵. Um local cujas vantagens naturais, no tempo do velho Caminho de Terra Firme, tinham tornado ponto de parada tradicional e que continuava a sê-lo, para aqueles que se utilizavam da estrada do Rodeio, ou da estrada do Madureira. Em resumo, algo de minúsculo, mas bastante individualizado, em relação ao meio rural circundante, para ter um nome e para merecer que êsse nome fôsse mencionado, como uma fase a ser alcançada por uma linha regular de carros, e para que a ferrovia o escolhesse para nêle instalar uma estação.

Em 1858, aí construiu a Estrada de Ferro D. Pedro II grande e sólida gare, cujo edifício ainda persiste, com a função de depósito de mercadorias da moderna estação, em pleno centro de Nova Iguaçú. Para a escolha dêsse local pela estrada de ferro, como ponto de parada, muito deve ter contribuído a posição de Maxambomba em relação à velha e até hoje freqüentada estrada de Madureira, através da qual a produção da freguesia de Marapicu, vinha ter à estação ferroviária. Estabelecendo uma parada neste local, a ferrovia serviria não apenas a essa área, mas, também, à planície situada a leste de Maxambomba, assim como à região de morros, imediatamente ao norte desta, na qual se iniciara a cultura do café, aproveitando as encostas das elevações, favoráveis a êsse tipo de lavoura.

Em sua nova função de estação ferroviária, Maxambomba iria crescendo lentamente, servindo de ponto de embarque dos produtos da região e desenvolvendo incipiente função comercial para os habitantes da área circundante. O aumento de importância, decorrente de sua estação ferroviária, logo se evidenciou na transferência da sede da freguesia de Santo Antônio de Jacutinga para Maxambomba, em 1862, o que veio acrescentar mais uma função ao povoado — a função religiosa. Após

³⁵ Em meados do século XIX, com o surgimento e expansão da nova técnica dos engenhos a vapor, somente a planície campista, graças às suas magníficas terras de aluvião, que proporcionavam maiores rendimentos à lavoura canavieira, pôde arcar com o emprêgo de capital necessário à renovação industrial. Acentuou-se, assim, a decadência da indústria açucareira na Baixada da Guanabara, e os velhos engenhos de cana se transformaram, freqüentemente, em engenhos de mandioca. Esta era produzida, em grandes quantidades, em certas áreas da Baixada da Guanabara e a cidade do Rio de Janeiro constituía excelente mercado consumidor de farinha de mandioca.

essa data, no entanto, foram lentos os progressos, pois era a própria Baixada da Guanabara que atravessava uma época de crise.

Essa crise atingiria, mais gravemente, as vilas-entrepósitos, como Iguaçú e Estrêla que, despojadas pela estrada de ferro de suas funções de intermediárias, não possuíam base regional que sustentasse a sua economia. Assoladas pelo impaludismo, abandonadas pela população, que se foi transferindo para outros lugares, Estrêla e Iguaçú, importantes vilas do setor ocidental da baixada, foram morrendo aos poucos. Da vila de Iguaçú, aqueles que possuíam suas raízes e seus interesses no município, se transferiram para Maxambomba e a administração pública viu-se diante de uma situação de fato que era o despovoamento completo da cidade. O acadêmico RODRIGO OTÁVIO, que foi juiz municipal de Iguaçú, assim descreve os seus derradeiros dias: "Pouco tempo depois de minha chegada à antiga Côte, fui mandado para Iguaçú, como juiz municipal. A poucas horas da ponta do Caju, pela estradinha da Rio Douro, a vila de Iguaçú era, então, um grande povoado morto. Constituída, principalmente, por uma rua larga, sinuosa e longa, a vila tivera suas horas de prosperidade atestada pelas grandes casas de sobrado e vastos armazéns alpendrados, tudo, então, fechado, sem moradores... A estrada de ferro, porém, drenando todo êsse movimento comercial, reduziu Iguaçú à penúria e à morte. A vila se despovoou; os canais, desde então abandonados, se atulharam de vegetação e de lodo; as águas cresceram, cobrindo os campos, tornando-os imprestáveis para qualquer cultura e enchendo o ar de miasmas do impaludismo e da opilação, que assolavam a pobre gente que não pôde se retirar. Era êsse o Iguaçú que encontrei ao tomar conta de minha judicatura. Só às quintas-feiras, dia de audiência, havia algum movimento na vila. A casa da Câmara reabria; além do pessoal do fôro, solicitantes e partes iam ao despacho do juiz. E tudo depois caía no habitual silêncio. Os magistrados desde muito não moravam na vila; sendo muito próxima da Côte e diminuto o serviço, era na Côte que todos moravam, indo a Iguaçú nos dias de audiência e, fora disso, quando excepcionalmente alguma diligência o exigia. Eu, porém, muito compenetrado das minhas obrigações, quis viver, senão na vila mesmo, o que não era aconselhável pela insalubridade do clima, ao menos dentro do território do seu têrmo; fixei-me em Maxambomba, simples arraial, estação de estrada de ferro" (RODRIGO OTÁVIO, 1922). Foi, também, para Maxambomba que, em 1891, se transferiu a sede do município de Iguaçú, oficializando o governo uma situação de fato. Novamente, uma modificação na circulação alterava o destino de uma em proveito da outra.

Elevada à categoria de vila em maio de 1891, no mês seguinte, recebia Maxambomba o título de cidade. Para aí se transferiram a Câmara Municipal, os cartórios judiciais, a coletoria e outros órgãos e Maxambomba ganhou, assim, mais uma função de maior relevância: a função de administrar um município, com uma superfície de 1 499