

quilômetros quadrados e uma população de 24 226 habitantes, em 1892. Cercada de latifúndios, em uma região grandemente atingida por uma crise econômica que gerou forte êxodo nos distritos essencialmente rurais do município, a cidade de Maxambomba não podia, porém, retirar das atividades agrícolas elementos para o seu progresso. Somente, sua situação de sede de um município vizinho da capital do país, atravessado por todas as ferrovias que daí partem em demanda do interior, iria criar condições para o maior desenvolvimento da pequena cidade.

Enquanto se despovoava a parte do município constituída pelos distritos de Queimados, Cava, Bonfim e Estrêla, em virtude da crise que atravessava a agricultura na baixada, a área vizinha ao antigo Distrito Federal, isto é, os distritos de São Mateus e Meriti, evoluía num sentido inteiramente novo, ao se iniciar o século XX. No distrito de São Mateus, os proprietários de grandes áreas próximas de paradas da estrada de ferro começaram a fracioná-las em lotes e a vendê-las, a preço baixo e em prestações, a operários e pequenos empregados, chegando mesmo a financiar a construção de casas, que se foram multiplicando, principalmente em torno da parada de Engenheiro Neiva, futura Nilópolis. O ritmo de crescimento de Nilópolis, denominação que se estendeu ao distrito de São Mateus, ultrapassou de muito o da sede que, porém, como tal, se beneficiou um pouco com a prosperidade de uma parte do território municipal. Da mesma maneira que São Mateus, São João de Meriti e, depois, Duque de Caxias começaram a se constituir como núcleos suburbanos.

Enquanto isso, já no primeiro quartel do século XX, Maxambomba, cercada de latifúndios, permanecia como minúscula cidade, impedida de exercer funções mais amplas pela excessiva proximidade de uma grande metrópole — o Rio de Janeiro — e privada de um maior florescimento, como centro local, pela própria estagnação econômica da área circunvizinha e pela escassez e pobreza de sua população rural. Pouco mais tarde, seria a prosperidade dessa área, decorrente da expansão da citricultura por grande parte do município, que faria a cidade penetrar em uma fase de progresso, passando a exercer novas e importantes funções.

2. *O ciclo da laranja, fator da consolidação da velha célula urbana*

O clima quente da baixada, o seu relevo de colinas e morros, permitindo boa insolação e escoamento fácil das águas, a proximidade de um grande pôrto freqüentado por navios de todas as nacionalidades, ao qual os vários municípios da baixada estavam ligados por transporte ferroviário, foram condições que possibilitaram a expansão da cultura da laranja no recôncavo da Guanabara.

Tal expansão se deve, em grande parte, ao incremento oficial, sendo promovidas facilidades para exportação, ao mesmo tempo que eram

executadas as primeiras obras de drenagem e recuperação das planícies ao norte do Rio de Janeiro³⁶.

Dentre os municípios da Baixada da Guanabara, o de Iguaçu apresentava condições especialmente favoráveis, para o desenvolvimento da citricultura, pois grande parte de seu território, constituída pelas abas, encostas e contrafortes da serra de Madureira e pela região de morros que antecede a serra do Mar, apresenta declividade, que se, por vêzes, é excessiva, constitui uma das condições básicas para a cultura de uma árvore que não suporta excesso de umidade no solo. Além disso, a principal ferrovia que atravessava o município — a Central do Brasil — por fugir, também, das inundações, adotara um traçado que seguia pelo sopé dessas áreas de relêvo mais movimentado, propiciando o rápido escoamento de sua produção até o pôrto, que distava somente 35 quilômetros de Maxambomba. Finalmente, a própria vizinhança da capital seria elemento da maior importância para o incremento da cultura da laranja, pois não só ela constituía excelente mercado que absorvia todo o refugo, como também, os capitais da metrópole se interessariam pela região. De várias formas se manifestaria a participação desses capitais, contribuindo decisivamente para o surto do ciclo citrícola em Nova Iguaçu, quer financiando a constituição de laranjais para obtenção da fruta para a exportação, quer pela compra de grandes áreas para fragmentação e venda, sob a forma de chácaras já plantadas com laranjeiras, quer pela aquisição e plantio de imensas propriedades com laranjais, quer, ainda, pela instalação em certos pontos da região e, principalmente, na cidade, de *packing-houses* — os barracões — para beneficiamento do produto. Os próprios elementos tradicionais do município, possuidores de grandes propriedades improdutivas, com o êxito da citricultura e, diante da crescente procura de terras para o plantio de laranjeira, passaram a subdividi-las e arrendá-las e, finalmente, êles próprios começaram a constituir os seus laranjais.

Uma grande área, contígua a Nova Iguaçu, constituída por quatro fazendas (Madureira, Morro Agudo, Tinguá e São José) e abrangendo uma superfície de 745,3 alqueires, tornou-se uma das maiores zonas produtoras de laranja do município. Tendo sido deixada em usufruto a diversos herdeiros — embora legada à Santa Casa da Misericórdia do

³⁶ Iniciada em São Gonçalo, a citricultura começou a aparecer em pequenas proporções no município de Iguaçu desde os últimos anos do século XIX. O impulso decisivo a essa cultura no estado do Rio de Janeiro foi dado pela bem orientada política de NILO PECANHA, quer como presidente do estado, quer como presidente da República. Como presidente do estado, interessara-se êle junto às companhias transatlânticas para que não só os fretes da laranja sofressem grande redução (de 20\$000 para 10\$000 o milheiro), mas, também, para que seu transporte fôsse feito com maior cuidado, quanto às condições para a melhor conservação do fruto. Durante seu governo, como presidente da República, foi estabelecida a reciprocidade da isenção de direitos aduaneiros sobre frutas entre o Brasil e a Argentina (1909), medida da maior importância. Ao mesmo tempo, NILO PECANHA lançou-se ao problema da recuperação da Baixada, iniciando uma série de trabalhos, chefiados pelo Eng.º MORAIS Rêgo nas regiões pantanosas do setor ocidental da Baixada da Guanabara, dos rios Iguaçu, Sarapuí, Inhomirim, e Pilar, obras essas que prosseguiram no governo do marechal HERMES. Os resultados dessas esclarecidas administrações não se fizeram esperar, pois a partir de então, de ano para ano, multiplicam-se os laranjais nos vários municípios que circundam a Guanabara, especialmente em Nova Iguaçu.

Rio de Janeiro — essa imensa área veio a ser mais tarde retalhada em pequenas chácaras, arrendadas a citricultores³⁷.

A cultura da laranja em chácaras se estendeu a tôda a área compreendida pelas quatro fazendas, tendo como resultado grande fracionamento da terra na área imediatamente vizinha à cidade e enorme aumento da população nessa área. Se o distrito de Nova Iguaçu, teve a sua população quase triplicada, entre os recenseamentos de 1920 e 1940 (1920: 12 382; 1940: 34 976 habitantes), tal aumento foi ocasionado principalmente pelo crescimento da população do quadro suburbano (que incluía parte das fazendas da Santa Casa) e rural do distrito e não da população da cidade.

Êsse fracionamento da terra observado nas fazendas herdadas pela Santa Casa, também se processou em outras áreas do município³⁸, apesar de em menor escala.

O resultado de tudo isso foi um enorme fracionamento da terra no município de Nova Iguaçu, onde as áreas dos sítios oscilavam entre meio e vinte alqueires geométricos. Êsse parcelamento fica bem evidenciado pela comparação dos dados relativos ao número de estabelecimentos agrícolas em 1920 e 1940, datas que compreendem o período em que se processou o desenvolvimento e o apogeu da cultura da laranja no município. O número de estabelecimentos até 40 hectares passou de 213, em 1920, para 1 451, em 1940; os de 41 a 200 hectares passaram de 29 a 62; os de mais de 200 hectares reduziram-se de 38 para 18.

Do grande fracionamento da terra, e do sistema de trabalho adotado nos maiores laranjais, que incluía em grande número assalariados e meeiros, resultou extraordinário aumento da população rural. Entre 1920 e 1940, a população do município elevou-se de 33 396 para 105 809 habitantes. Nesse aumento da população de 72 413 habitantes, pesou muito, sem dúvida, a suburbanização dos distritos iguaçuanos vizinhos da metrópole — São João de Meriti e Nilópolis — porém, somente nos quatro distritos essencialmente agrícolas (Nova Iguaçu, Cava, Queimados e Bonfim) o crescimento assinalado foi da ordem de 24 467 habitantes (de 18 707 em 1920, para 43 167 em 1940). Êsse aumento resultou quase exclusivamente do crescimento da população no distrito de Iguaçu, em função da expansão da citricultura, pois a êle

³⁷ Essas fazendas haviam constituído o espólio de FRANCISCO SOARES DE SOUSA E MELO, que ao morrer em 1916, deixara-as em usufruto a diversos parentes, por cuja morte tôda a área em questão passaria à propriedade da Santa Casa. O usufruto da fazenda de Madureira e de parte da de Morro Agudo, foi vendido pelos herdeiros a um terceiro que a retalhou em chácaras plantadas com laranjeiras e entregou-as a arrendatários. Ele próprio fazia o beneficiamento dos frutos recebidos em paga do arrendamento dessas chácaras, em barracão de sua propriedade situado em Nova Iguaçu. Na área restante das demais fazendas, foi a própria Santa Casa que comprou aos herdeiros o usufruto a que tinham direito e formando as chácaras arrendou-as a citricultores. Dêsse modo, na área imediatamente contígua à cidade se constituiu uma zona agrícola onde a laranja assumiu o caráter de monocultura.

³⁸ Outras grandes glebas do município foram, da mesma forma que as fazendas da Santa Casa, retalhadas em chácaras de laranja. Isso ocorreu com as fazendas Mato Grosso, Piranga, Campo Alegre e partes de outras antigas fazendas do distrito de Marapicú (hoje Queimados) e dos vizinhos, adquiridas pelo conde MODESTO LEAL. Transmitidas as fazendas a uma sociedade anônima (Sociedade Anônima Normândia), esta procedeu à venda de grande número de chácaras, já plantadas ou não com laranjais. Era ela própria uma empresa agrocomercial pois explorava um sítio modelo e beneficiava a sua própria produção e a de sítiantes independentes. Várias outras firmas do Rio de Janeiro fizeram empreendimento análogo: compravam grandes glebas, subdividiam-nas e arrendavam-nas para o plantio de laranjeiras, encarregando-se elas próprias do beneficiamento e da exportação.

se devem 22 585 dos 24 467 habitantes acima referidos. Tais números expressam bem o grande afluxo de pessoas para as lides agrícolas na região mais próxima da cidade, merecendo ser acentuada a contribuição do elemento luso, que afluiu em grande número ao município, quer espontaneamente, comprando ou arredando sítios, quer trazidos, por seus compatriotas enriquecidos, diretamente de Portugal para o trato dos laranjais.

Fracionamento intenso da terra, afluxo de população para a zona rural, laranjais que se multiplicavam cada vez mais, fortunas que surgiam rapidamente, ligadas, principalmente, ao beneficiamento e à exportação da laranja, tudo, enfim, representava riqueza para uns, prosperidade para outros, trabalho para muitos. Ano para ano, crescia, em grandes proporções, a área ocupada pelos laranjais ³⁹.

Dentro da área laranjista do município, estava Nova Iguaçu numa situação privilegiada, devido à sua posição no ponto de contacto das três regiões diferentes: a planície, a região de morros e a serra de Madureira. A zona de morros imediatamente ao norte e noroeste de Nova Iguaçu e os contrafortes e mesmo as encostas íngremes da serra de Madureira foram as áreas preferidas para a localização dos laranjais, devido às condições de melhor insolação e ao não encharcamento do solo, cujo natural declive proporcionava fácil escoamento às águas. No entanto, com a crescente valorização do produto, a cultura da laranjeira se instalou, também, nas baixas colinas e, mesmo, na planície, em volta da cidade onde foram abertas, pelos próprios loteadores ou cultivadores, valetas de drenagem, prática que fez com que a laranjeira se tornasse “a sanitarista n.º 1 do município”, no dizer dos iguaçuanos de hoje. Da posição de Nova Iguaçu, no ponto de contacto dessas três áreas citricultoras resultariam duas novas e importantes funções: a de principal centro de beneficiamento da laranja e a de ponto de embarque da maior parte da produção citrícola. Outros centros de beneficiamento surgiriam na região de morros (Morro Agudo e Austin) e na zona da serra de Madureira (Cabuçu). Era muito mais interessante, porém, instalar os barracões na própria Nova Iguaçu, servindo assim aos produtores das três áreas. Em 1932, eram em número de quatorze os barracões existentes na cidade e, em 1940, vinte instalações desse tipo estavam registradas.

Crescendo a importância da cidade como centro de concentração e beneficiamento da produção do município, multiplicando-se e aperfeiçoando-se os *packing-houses*, o raio de ação destes ultrapassou os limites

³⁹ Já em 1927, o município de Nova Iguaçu exportava 46 milhões de laranjas para o Rio de Janeiro e 10 milhões para a Europa, encaminhando-se, também, uma parte da produção para os mercados do Rio de Janeiro, São Paulo e Santos. Em 1931, foram exportados pelo porto do Rio de Janeiro, 1 281 461 caixas de laranjas, das quais 700 131 eram procedentes das seguintes zonas de Iguaçu: Nova Iguaçu: 318 641; Morro Agudo: 159 137; Cabuçu: 79 623; Austin: 57 234. O número de citricultores censados pelo Serviço de Inspeção e Fomento Agrícola, atingia nessa data a 885, assim divididos: Nova Iguaçu: 330, com 1 363 174 laranjeiras; Morro Agudo: 163, com 689 150 laranjeiras; Cabuçu: 64, com 349 360 laranjeiras; Mesquita: 145, com 352 560; Austin: 76, com 289 510; Nilópolis: 25, com 55 700 laranjeiras; Belford Roxo: 23, com 54 570. O maior número de laranjeiras estava nas mãos das Fazendas Reunidas Normândia que possuíam 82 000 pés, em Cabuçu e de ANTÔNIO DE OLIVEIRA e IRMÃOS, com 75 000, em Nova Iguaçu, em terras da Santa Casa. A área ocupada pela citricultura alcançava no município cerca de 950 alqueires (MATTOSO MAIA FORTE, 1933).

municipais de Nova Iguaçu e, através da sempre importante estrada de Madureira, melhorada pela administração local, grande quantidade da produção de laranja do próprio estado da Guanabara (Campo Grande, Santa Cruz e Bangu) chegava em caminhões à velha Maxambomba para aí ser beneficiada.

Aliás, as administrações municipais, compreendendo a importância da abertura e da melhoria de estradas para o desenvolvimento da grande riqueza constituída pela citricultura, empreenderam grande trabalho nesse sentido, procurando ligar à sede as diversas partes do município, dotando-o de uma boa rede rodoviária ⁴⁰. Só no exercício de 1931, foram entregues ao trânsito público quatorze estradas de rodagem numa extensão aproximada de 90 quilômetros e grande atenção foi dedicada à organização de um bom serviço de conservação das mesmas. Gradualmente se constituiu, pois, no município, uma intrincada rede de estradas, fruto não só da ação municipal, como também da iniciativa privada, e, através dessa rede escoava-se para Nova Iguaçu a produção das diversas áreas citrícolas. (fig. 8)

Por essas estradas chegavam também, os lavradores que aí vinham tratar dos seus interesses e todos os outros moradores dessa zona rural povoada e progressista, que na pequena cidade se vinham aprovisionar em gêneros, fazer compras, cumprir os seus deveres religiosos, educar seus filhos e divertir-se. Com isso, cada vez mais Nova Iguaçu via crescer a área e o número de pessoas a que servia, ampliando a sua função de centro de relações. A cidade passou a existir, predominantemente, para servir o campo e era éste, por sua vez, que vivificava a cidade.

A população que dava vida e movimento à cidade, principalmente em época de safra e, normalmente, em certos dias da semana — sábados e domingos — residia em suas imediações ou em áreas mais distantes do município. Eram porém, os habitantes das imediações, isto é, dos inúmeros sítios e chácaras em que se tinham fragmentado as fazendas da Santa Casa e outras grandes propriedades próximas da cidade (como a própria fazenda de Maxambomba), que, com frequência maior se utilizavam de Nova Iguaçu para o provimento de tôdas as suas necessidades. Essa área, às portas mesmo da cidade era, justamente, a principal zona citrícola, pois o distrito de Iguaçu contava, em 1932, com 83% das laranjeiras do município e dentro do distrito, a área vizinha à cidade contava com metade do total de número de pés (MATTOSO MAIA FORTE, 1933). Sendo a principal zona citrícola, era, também, o distrito

⁴⁰ Foi muito grande a preocupação de várias administrações iguaçuanas com a abertura e conservação de estradas, a fim de permitir o escoamento da produção para o centro beneficiador que era Nova Iguaçu. O relatório anual do prefeito ARRUDA NEGREIROS de 1932 diz o seguinte: "Município de grande extensão territorial, com solo de prodigiosa fertilidade, tinha o seu progresso impedido pela falta absoluta das necessárias vias de comunicação e a citricultura, que é a sua grande riqueza, sofria os incalculáveis prejuízos ocasionados pela falta de estradas para o transporte de seus produtos. Atendendo aos graves prejuízos que sofriam as classes produtoras do município e a população em geral, tratei imediatamente de resolver o problema e foram logo iniciados os trabalhos de construção de estradas de rodagem ligando as principais povoações à sede do município e à antiga capital federal".

de Iguaçú o mais densamente povoado e essa população numerosa das vizinhanças da cidade a ela vinha ter habitualmente, a pé, ou utilizando, como principais meios de transporte, o cavalo ou a charrete. Daí resultava uma relação íntima entre o núcleo urbano e o meio rural circundante, crescendo aquêle em função, principalmente, das necessidades dêsse.

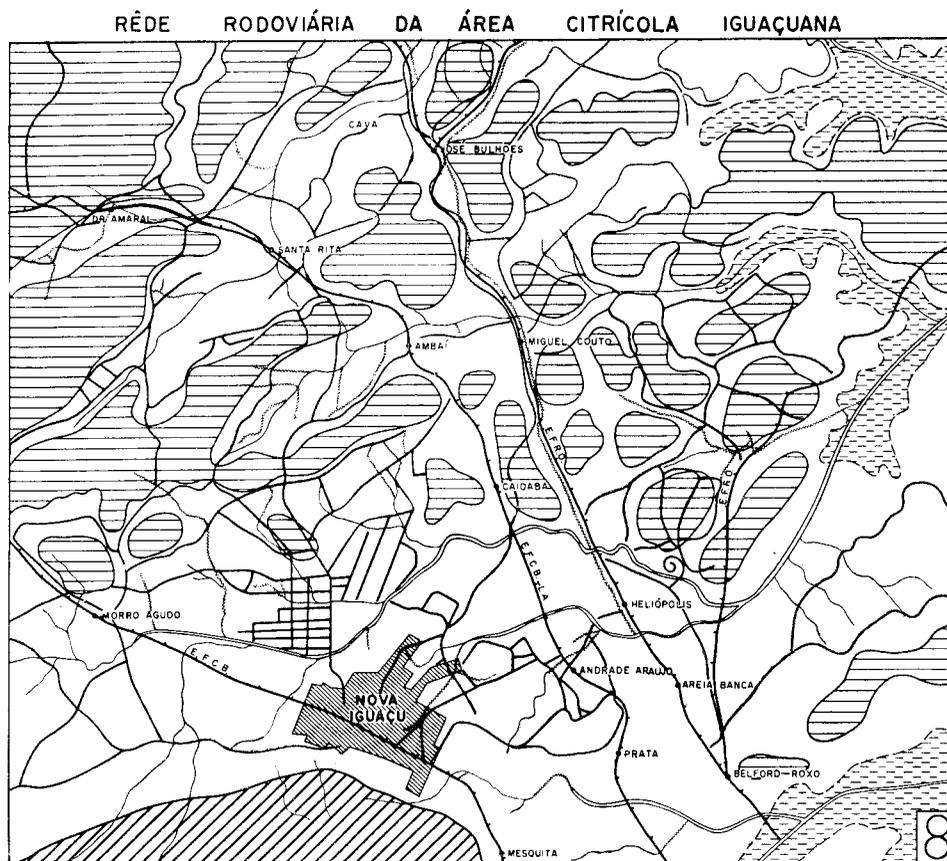


Fig. 8 — Réde rodoviária da área citrícola iguaçuana (Cf. fôlha Nova Iguaçu, 1:50 000, do Serviço Geográfico do Exército).

O que era Nova Iguaçu nessa década do apogeu da citricultura? Não apenas um pôsto de concentração, beneficiamento e exportação da volumosa produção de importante área citrícola, dotado de todo o aparelhamento ligado a essa função. Era também centro administrativo de um município amplo e muito diversificado, que se compunha de nove distritos: Nova Iguaçu, Queimados, Cava, São João de Meriti, Bonfim, Xerém, Nilópolis (antigo São Mateus) Duque de Caxias e Estrêla. Três áreas com características diferentes podiam ser distinguidas no município. A primeira era constituída, aproximadamente, pelos distritos de Cava, Queimados, Xerém e Estrêla, compreendendo grande área de relêvo acidentado, mas também zonas pantanosas, com vastas extensões recobertas de floresta ou de mangues e fracamente povoadas,

nas quais ainda predominavam os latifúndios. Outra área, constituída pelo distrito de Iguaçú, era intensamente aproveitada para a citricultura; nela a terra estava grandemente fragmentada e apresentava apreciável densidade de população. Finalmente, uma área ainda menor, vizinha ao antigo Distrito Federal e constituída pelos distritos de Nilópolis, São João de Meriti e Duque de Caxias, se caracterizava por população densa, de tipo suburbano, que mantinha relações de trabalho diário com a metrópole. Tal área já se revelava autosuficiente em relação à sede municipal no setor de comércio (subsistência e primeira necessidade) e de serviço e apresentava, também, incipiente função industrial.

Como entreposto da laranja e centro administrativo de um município amplo e diversificado, a pequena cidade de então desenvolveu-se, também, como centro de comércio e prestação de serviços, principalmente em relação à área da citricultura. Isto porque a região ao norte do município, mais distante e escassamente povoada (Cava possuía apenas 3 054 habitantes em 1940 e Queimados 3 998) só ocasionalmente se servia dêsse comércio e a área já urbanizada — a dos distritos limítrofes com o estado da Guanabara — possuía comércio que provia as suas necessidades mais urgentes, servindo-se, também, do da metrópole, com a qual mantinha relações diárias.

De uma comparação entre o número de casas comerciais e o número de prédios existentes, em 1932, em Nova Iguaçú e nos distritos suburbanos, depreendemos que se o distrito onde estava localizada a sede municipal era ultrapassado largamente quanto ao número de construções por dois dos outros distritos (Meriti e Nilópolis) e quase igualado por outro (o de Caxias), no entanto, no setor comercial só o distrito de São João de Meriti sobrepujava o de Nova Iguaçú, com 358, em face dos 257 estabelecimentos comerciais da sede municipal⁴¹. Levando mais adiante essa comparação da função comercial dêsses dois distritos, estabelecendo-se uma relação entre o número de casas comerciais e o número de prédios, veremos que em Meriti, zona de população com gênero de vida suburbano, isto é, dependendo do comércio para quase tôdas as suas necessidades, inclusive as de subsistência, havia um estabelecimento comercial para doze prédios, enquanto em Nova Iguaçú havia um estabelecimento comercial para sete prédios, isto é, maior proporção de estabelecimentos comerciais. Essa maior "densidade comercial" de Nova Iguaçú, evidenciava, amplamente, o seu papel de centro para uma

⁴¹ Em 1932, o distrito de São João de Meriti já possuía 358 casas comerciais que se apresentavam, porém, espalhadas nos diversos aglomerados de caráter suburbano — São Mateus, São João de Meriti, Engenheiro Belford, Tomasinho, Villa Rosaly, Coqueiros, Coelho da Rocha e Itinga. O distrito de Nilópolis contava na mesma ocasião com 217 casas comerciais e o de Caxias com 158. Enquanto isso, o distrito sede de Nova Iguaçú possuía um total de 257 casas comerciais, nas localidades de Nova Iguaçú, Belford Roxo, Andrade Araújo e Mesquita, mas concentradas em sua quase totalidade em Nova Iguaçú. Nesse mesmo ano, era o seguinte o número de prédios lançados para o imposto predial nesses distritos: Nova Iguaçú — 1 830; Meriti — 4 339; Nilópolis — 2 815; Caxias — 1 573. Nessa época os vários núcleos suburbanos dos distritos de Nilópolis, Meriti e Caxias já funcionavam como centros-dormitórios da metrópole, apresentando certa densidade de construções, tipicamente suburbana, e um comércio numeroso para servir uma população com um gênero de vida urbano (*Poliântêia comemorativa do primeiro centenário do município de Nova Iguaçú no governo Arruda Negreiros, 1933*).

população que não residia na cidade, mas que com ela mantinha relações muito freqüentes, fazendo que o comércio fôsse muito superior às necessidades da população da cidade.

Uma análise cuidadosa da relação de contribuintes do impôsto de indústrias e profissões, dois anos depois, isto é, em 1934, mostra-nos que, nesse ano, só a cidade de Nova Iguaçu já possuía 267 estabelecimentos comerciais. Mais da metade dêles (186) se concentrava em cinco categorias de estabelecimento (gêneros 78; bares e botequins, 53; barbeiros, 24; tecidos e armarinho, 18; bombas de gasolina, 13) bem típicas de uma população, que, não residindo na cidade, aí vinha, com freqüência, para comprar gêneros e tecidos para confecção de vestuário e para cortar o cabelo e, como não tinha onde ficar na cidade, fazia dos bares e botequins o seu ponto de conversa, repouso e alimentação. Finalmente, a existência em Nova Iguaçu de cinco depósitos (açúcar, bebidas, carvão, cigarros e álcool) estava ligada ao seu papel de centro distribuidor dessas mercadorias de primeira necessidade às pequenas vendas do meio rural.

Por outro lado, a própria clientela rural e, possivelmente, a das áreas suburbanas do município, daria oportunidade ao aparecimento de uma incipiente função industrial, então representada por cinco fábricas de bebidas (quase exclusivamente aguardente), uma fábrica de escôvas, uma de cordas, uma de salsichas e uma de fogos. Eram tôdas pequenas instalações, que aí surgiram em função das possibilidades do mercado local. A grande indústria só estava representada por uma fundição, que encontrou em Nova Iguaçu terreno amplo e barato, mão-de-obra numerosa e localização ao lado da ferrovia, facilitando o recebimento da matéria-prima e a remessa do produto e que foi uma das pioneiras da expansão da grande indústria na Baixada da Guanabara.

Apesar das várias funções que Nova Iguaçu exercia naquela década, apesar do crescente número de pessoas que afluía para a área citricultora e que tinha na cidade o seu centro administrativo, comercial e de serviços, a aglomeração em si não apresentou grande crescimento em área ou em população como decorrência da nova riqueza que se tinha desenvolvido no município, pois poucos eram os citricultores que nela residiam ou nela aplicavam suas rendas. Só mesmo um pequeno grupo enriquecido com o arrendamento de terras ou com o negócio de beneficiamento e exportação da laranja, aí construiu belas residências. A Nova Iguaçu capital da laranja nada mais era que a velha Maxambomba, acrescida de respeitável número de estabelecimentos comerciais, de *packing-houses*, de algumas indústrias de âmbito quase local e de certo número de residências de pessoas ligadas a essas atividades.

Como para a tradicional Maxambomba, era a estrada de ferro o único meio de comunicação regular com a metrópole e, por isso, ela desempenhava papel relevante em todos os setores da vida da cidade.

Era através dela que o comércio recebia suas mercadorias, que a indústria importava sua matéria-prima e remetia sua produção, enfim, que a grande riqueza do município, a laranja, era exportada, sendo levada diretamente nos vagões até o pôrto do Rio de Janeiro. Essa importância primordial da ferrovia na vida da cidade ficava logo evidenciada pela disposição linear da mesma de um lado e de outro dos trilhos. Até o fim do ciclo da laranja, a cidade de Nova Iguaçu nada mais foi que duas longas ruas, uma de cada lado da estrada de ferro, e nelas se alinhavam residências e estabelecimentos comerciais, sendo que êstes, assim como a praça, o cinema, a Prefeitura e a Matriz, se situavam nas proximidades da estação.

Um aspecto peculiar conferia à pequena cidade caráter original: estava ela envolvida completamente pelas pequenas chácaras de laranja. Em tôrno do aglomerado não havia espaços vazios e sim uma faixa cultivada e densamente povoada, que galgava os contrafortes mais próximos da serra de Madureira e se estendia pela planície a leste e ao sul. Fotografias da cidade no ano de 1933, mostram-nos duas longas ruas marginando a ferrovia, totalmente cercadas de laranjais, pontilhadas de casas de moradia. Os primeiros esboços de ruas transversais perdiam-se dentro dos laranjais, e qualquer progressão da cidade só se fazendo em detrimento dos mesmos, isto não acontecia com freqüência, pois a riqueza era representada pela laranja e nada havia ainda que justificasse ou compensasse o abandono dessa lavoura. Assim, embora desde o primeiro quartel do século, Nova Iguaçu tenha sido incluída entre as estações suburbanas da EFCB, gozando de tarifas especiais, isso pouco alterou a vida da cidade. O desenvolvimento suburbano das outras áreas do município vizinhança do estado da Guanabara, a maior distância da metrópole, o transporte ainda lento e pouco freqüente e, principalmente, a existência de uma agricultura muito compensadora em volta da cidade, fizeram com que a onda loteadora, que já se iniciara nos outros distritos, não chegasse até lá.

Esta era a Nova Iguaçu do apogeu da fase citrícola, pequena cidade que se salientou no cenário nacional, exclusivamente devido à sua condição de capital de uma área onde se verificou um dos muitos *booms* da agricultura brasileira. Apoiada no aumento da população rural e na prosperidade gerada pela citricultura, ela não chegou, porém, a assumir importância, como centro urbano e a ampliar de modo sensível a sua área e a sua população, a especializar o seu comércio e multiplicar as suas indústrias, a apresentar uma nítida diferenciação social, a tornar mais complexa sua estrutura e, mesmo, a se distinguir na hierarquia dos centros. A razão desta frustração de Nova Iguaçu foi a excessiva proximidade de uma grande cidade — o Rio de Janeiro. No passado, a vizinhança desta limitara as funções da velha Iguaçu e outros centros da Baixada da Guanabara, mantendo-os como simples entrepostos avan-

çados da metrópole. E como o comércio do café, no passado, a laranja traria as maiores vantagens para a própria metrópole, através do movimento de seu pôrto, do lucro de seus bancos e da riqueza dos exportadores. Nem mesmo sôbre todo o município de que era a sede, Nova Iguaçu pôde exercer sua influência, pois desde cedo, a metrópole lançara seus tentáculos sôbre as áreas municipais que lhe eram contíguas, as quais passaram a ter existência quase autônoma, a tal ponto que, com o correr dos anos, se transformariam em outros tantos municípios (São João de Meriti, Nilópolis e Duque de Caxias).

Tendo assim a sua vida e a sua prosperidade ligadas quase exclusivamente à área citrícola municipal, isto é, ao fruto e à sua venda nos mercados estrangeiros, que aconteceria a essa cidade quando, rapidamente, uma tremenda crise viesse atingir mortalmente o comércio exterior da laranja? Tôda a vida de Nova Iguaçu e da região circunvizinha girava em tôrno do fruto e, em seis anos, tôda essa economia urbana e rural, apoiada na citricultura, se desorganizaria.

3. *A capacidade de renovação da célula urbana*

Em 1939, produzira Nova Iguaçu 2 111 610 caixas de laranjas, das quais 1 320 540 se destinavam à exportação. Com a irrupção das hostilidades na Europa, as exportações brasileiras de laranja sofreram sério colapso, só restando a Argentina como importante mercado, além das possibilidades do consumo interno ⁴².

Problemas graves, decorrentes ou não do conflito mundial, iriam afetar as possibilidades que restavam à citricultura brasileira para a colocação do produto. Quanto ao mercado externo, êsses problemas resultaram da imprevidência daqueles que deixaram o transporte de um produto de exportação inteiramente a cargo de navios frigoríficos de companhias estrangeiras e não cuidaram da construção de um grande frigorífico no pôrto. Êste não só facilitaria a exportação, impedindo que o fruto se estragasse por falta de transporte, mas também agiria de modo regulador, impedindo que o abarrotamento do mercado argentino, em certas épocas, fizesse baixar extraordinariamente o preço do produto. O transporte dentro do próprio país, das chácaras produtoras aos pontos de embarque ferroviário, através de caminhões, tornou-se, também grave problema pela escassez de combustível, pelo seu custo crescente no mercado negro e pelo seu racionamento. O transporte

⁴² A citricultura nacional, apoiada na grande procura do produto no mercado europeu, onde, devido à época de maturação da laranja brasileira, lhe era permitido alcançar êsse mercado num período de preços altos para o produto, e nos acordos comerciais frutícolas com o mercado platino, teve crescimento extraordinário, principalmente no último decênio antes da guerra de 1939. Em menos de dez anos a nossa produção exportável passou de 2 631 827 caixas (1934) para 5 487 043 caixas (1938). As principais zonas citrícolas do país estavam em São Paulo, que, em 1939, exportou 2 593 556 caixas e em Campo Grande (GB) e Nova Iguaçu (RJ), que se salientaram, apresentando êste último município sôzinho uma produção de 2 111 618 caixas (1939), das quais 1 320 540 caixas se destinaram à exportação. Os principais compradores eram a Inglaterra, França, Canadá, Argentina, Suécia, Noruega e Finlândia.

ferroviário deficiente impedia, também, melhor distribuição do produto no mercado interno e mesmo a ampliação dêste ⁴³.

Era, realmente, calamitosa a situação da citricultura brasileira, nos últimos anos da guerra. O apodrecimento das frutas nos pés, por falta de transporte, por falta de compradores, pela lentidão, ineficiência e desonestidade do órgão encarregado de proteger a citricultura, deu origem a uma terrível praga — a chamada mósca do Mediterrâneo. O trabalho de limpeza e tratamento dos laranjais foi abandonado, pois os lucros não cobriam as grandes despesas decorrentes não só do aumento geral do preço da mão-de-obra, mas também do altíssimo custo do transporte. Em 1945, por falta de transporte interno, milhares de caixas de laranjas foram enterradas em Nova Iguaçu, embora a safra já fôsse bem pequena e o preço na metrópole estivesse acima da bôlsa dos menos favorecidos. Muitos laranjais foram derrubados, para serem de lenha ou serem transformados em carvão para gasogênios.

Ao findar o conflito mundial, a situação da citricultura nacional era calamitosa, a produção reduzira-se de 50% e a qualidade da fruta estava muito prejudicada. Os pomares que haviam restado, mal tratados e prejudicados pelas pragas, apresentavam rendimento baixíssimo. A produção não satisfazia sequer as limitadas necessidades do mercado interno e, tendo-se reanimado as exportações para a Europa com o término da guerra, houve falta do produto para o consumo interno. Foi, então, proibida a exportação da laranja, o que constituiu o golpe de misericórdia para aqueles que haviam lutado para conservar os seus laranjais em boas condições, no decorrer da longa crise.

Durante êsse período em que se processou a ruína irremediável da citricultura iguaçuana, como reagiu a cidade? Seria atingida pela crise? Entraria numa decadência inexorável, como acontecera com sua

⁴³ A própria EFCB para resolver o problema dos citricultores de Nova Iguaçu deliberou diminuir os fretes da laranja e adquirir parte de sua produção e distribuí-la ao longo da estrada de ferro, sem qualquer lucro. Tentativas de industrialização da laranja, através da produção de óleo da casca, foram feitas mas só absorviam uma parte mínima da grande produção. O governo federal tentando uma solução para o problema criou uma Junta Reguladora do Comércio da Laranja, que, porém, devido ao sistema de quotas de exportação distribuídas aos exportadores, de acôrdo com a exportação de cada um, nos anos de 1938, 1939 e 1940, degenerou em comércio de quotas e, em consequência de inquérito, foi extinta pelo próprio governo. Em fins de 1942, foi criada uma Comissão Executiva de Frutas cuja ação foi tão nefasta que, em 1944, os citricultores fluminenses e o Sindicato do Comércio Atacadista de Frutas do Rio de Janeiro, separadamente, pediram ao governo a sua extinção, apoiados em seu pedido pelo presidente da Associação Citrícola de São Paulo, em "vista da ineficiência dêste órgão e da procedência das queixas contra o mesmo". Em seu relatório ao presidente da República, o Sindicato, sob a sugestão do qual tinha sido criada a primeira entidade a Junta Reguladora do Comércio da Laranja — após demonstração pormenorizada da inutilidade e da ineficiência da Comissão, concluiu: "A safra da laranja dêsse ano está dizimada. Não precisa, pois haver limite de exportação. Assim é completamente desnecessária a continuação de um organismo oneroso, burocrático, como é a C.E.F. O Sindicato apresentava um argumento poderoso a favor da extinção da Comissão: ao pedir a criação da Junta, a produção da laranja, só na Baixada Fluminense era de 5 milhões de caixas ou mais, sendo necessário um controle. Em 1944, essa produção estava reduzida a um milhão ou menos. Ora, se a C.E.F. havia fixado em 1 300 000 caixas a exportação, havia demonstrado ela própria não ser mais necessária". Em reunião da Associação Profissional de Indústria da Imunização e Tratamento de Frutas, fundada em 1944, em Nova Iguaçu, um lavrador comentava com amargura que "seus companheiros de desventura foram mais rápidos que os técnicos da C.E.F. em chegar a uma conclusão, sobre a aplicação dos subprodutos da laranja, e transformaram as laranjeiras em carvão. A imprensa argentina informava que os comerciantes argentinos que se dirigiam ao Brasil para comprar frutas, regressavam desolados. Não havia produção "nem para eles nem para ninguém". As velhas firmas que se tinham arriscado a estabelecer agências e sucursais, no Rio e em Santos, retiram-se agora do Brasil. O pouco que podem comprar não compensa os gastos das representações permanentes. Finalmente a própria imprensa platina se ocupava longamente da atuação da C.E.F., a "que se deve grande parte do mal-estar reinante". (Recortes do *Correio da Manhã*, da *Noite*, do *Correio da Lavoura* (de Nova Iguaçu) entre os anos de 1939 e 1945, sobre a crise na citricultura, de propriedade do agrônomo A. Pedrosa, residente em Nova Iguaçu).

antepassada — a vila de Iguaçú — ou poderia continuar a ser um centro de relações, se a população que a vivificava se via privada da sua única fonte de renda — a citricultura?

Na verdade, Nova Iguaçú seria excelente exemplo da fôrça de resistência e da capacidade de renovação de que nos fala *SORRE* ao salientar a plasticidade dos grupamentos urbanos, “que oferecem à desintegração a resistência das coisas vivas” (*SORRE*, 1952, p. 179). Diante da ruína da economia laranjista, a cidade conseguiu sobreviver, modificando os seus caracteres essenciais, atraindo nova clientela, buscando em outros elementos, não afetados pelo drama da terra, razões para se reerguer e mesmo prosperar, assumindo, enfim, novas funções. Para o exercício dessas novas funções os elementos favoráveis da posição geográfica da cidade seriam aproveitados e revalorizados. O primeiro desses elementos seria a sua situação à margem da principal estrada que ligava a capital ao interior, a linha-tronco da Central do Brasil. Essa importante ferrovia, em 1938, fôra eletrificada até Nova Iguaçú e, em 1943, prolongara-se êsse melhoramento de Nova Iguaçú a Japeri. Foi, pois, no limiar da grande crise que a revalorização de um antigo elemento de sua posição veio favorecer a cidade, ampliando as suas possibilidades de sobrevivência.

A êsse elemento de renovação se somava a situação de Nova Iguaçú ao lado de uma planície ampla, condição essa que assumiria, também, nôvo valor diante do crescimento da população do Rio de Janeiro e do aumento do número de indústrias, cuja expansão se acelerou no período da guerra. A metrópole necessitava de terrenos planos, amplos e baratos, dotados de comunicações fáceis para nêles instalar suas novas indústrias ou ampliar as antigas. Ao mesmo tempo, ela necessitava de espaço para abrigar a população que para ela afluía, atraída exatamente pela ampliação do seu mercado de trabalho.

A baixada e, dentro dela Nova Iguaçú, muito melhor que outras zonas do próprio antigo Distrito Federal, possuía condições para a instalação de indústrias e para a localização dessa população que crescia em ritmo acelerado. Nova Iguaçú, profundamente afetada pela crise da laranja, iria buscar nessas duas funções — centro industrial e centro-dormitório — os elementos para sua sobrevivência e, ao fazê-lo, perderia, em parte, a sua individualidade, integrando-se definitivamente na metrópole.

A crise da laranja havia afetado todos os setores da economia da cidade como o comércio, a pequena indústria de artigos de primeira necessidade, que aí se instalara, e a indústria de beneficiamento do fruto, pois abalara profundamente os recursos daquele que movimentava tôda essa economia: o citricultor. Assim, aquêles que viviam dessas atividades, ou, ainda, os grandes citricultores ou os membros das famílias tradicionais, interessados também na citricultura, para fazer face à crise passaram a recorrer à alienação de uma parte dos terrenos que,

possuíam, dentro da cidade ou na área circunvizinha, que fôra ocupada pelas chácaras de laranja.

O parcelamento da terra, em pequenos lotes residenciais, para venda direta ou para construção e venda ou aluguel de casas, foi o primeiro passo para a imensa onda de loteamentos que se seguiria ao término da guerra, o que pode ser observado no registro de plantas de loteamentos e desmembramentos realizados dentro da cidade de Nova Iguaçu. Entre 1926 e 1940, apenas três loteamentos foram registrados em Nova Iguaçu, não constando a existência de nenhum desmembramento. Entre 1941 e 1945, já houve 18 loteamentos e 31 desmembramentos. Do mesmo modo, quanto ao número de licenças para construção de prédios em Nova Iguaçu, certifica-se a multiplicação do número de construções já no decorrer da guerra. No quinquênio 1936-1940, foram requeridas apenas 20 licenças, enquanto no quinquênio 1941-1945, concederam-se 463. (fig. 5)

Esses dados atestam bem o que foi exposto acima, isto é, que a fragmentação dos terrenos urbanos e a construção de casas para venda ou aluguel atuaram como solução para a crise financeira. Essa fragmentação se processou no próprio coração da cidade, isto é, nas duas grandes artérias que acompanhavam a estrada de ferro e nas principais transversais, que em direção aos contrafortes da serra de Madureira ou em direção à planície, iam perder-se nos laranjais que cercavam o aglomerado. Quem eram os compradores desses lotes e casas ou os locadores das pequenas residências que aí se construíram? Eram pessoas de procedência variada que procuravam moradia de baixo custo, em local dotado de transporte freqüente e rápido para a metrópole e que viam em Nova Iguaçu um centro que lhes oferecia, além de tudo isso, uma já bem aparelhada rede de serviços, decorrentes da sua situação de cidade e de sede municipal.

Terminada a guerra, a onda de loteamentos transbordou por toda a área laranjista, onde os pomares maltratados e dizimados pelas pragas só com grandes despesas poderiam ser reconstituídos e os citricultores, arruinados e endividados, com elas não podiam arcar.

De 1906 até o ano de 1946, havia sido registrado no Arquivo da Divisão de Engenharia de Nova Iguaçu, um total de 176 plantas de loteamentos, desmembramentos e reloteamentos. De 1947 até 1957, isto é, em apenas onze anos, foram arquivadas 1 561 plantas, o que demonstra bem a intensidade do fenômeno do loteamento no município de Nova Iguaçu. Foi justamente a área laranjista do município e nela, principalmente, a planície contígua a Nova Iguaçu, a que mais profundamente foi atingida pelos loteamentos, pois, bem servida de transporte ferroviário, possuindo intrincada rede de rodovias, que se tinha constituído para servir ao transporte da laranja, apresentava tôdas as condições para atrair capitais e moradores.

Se, até 1946, essa região não fôra alcançada pela onda loteadora, a razão disso fôra a extraordinária vitalidade da citricultura, apoiada na exportação, que deteve a marcha urbanizadora que se vinha processando ao longo dos trilhos da Central do Brasil e de outras ferrovias. A crise da laranja iria pôr abaixo essa barreira à urbanização, constituída pelos belos laranjais de Nova Iguaçu. Diante das dívidas, das pragas, da proibição de exportar, do estado precário dos pomares, do seu baixo rendimento, do custo crescente da mão-de-obra — atraída pelos salários industriais da metrópole — do encarecimento dos artigos necessários à lavoura, e também, do problema do transporte, que fazer? Pôr em ação

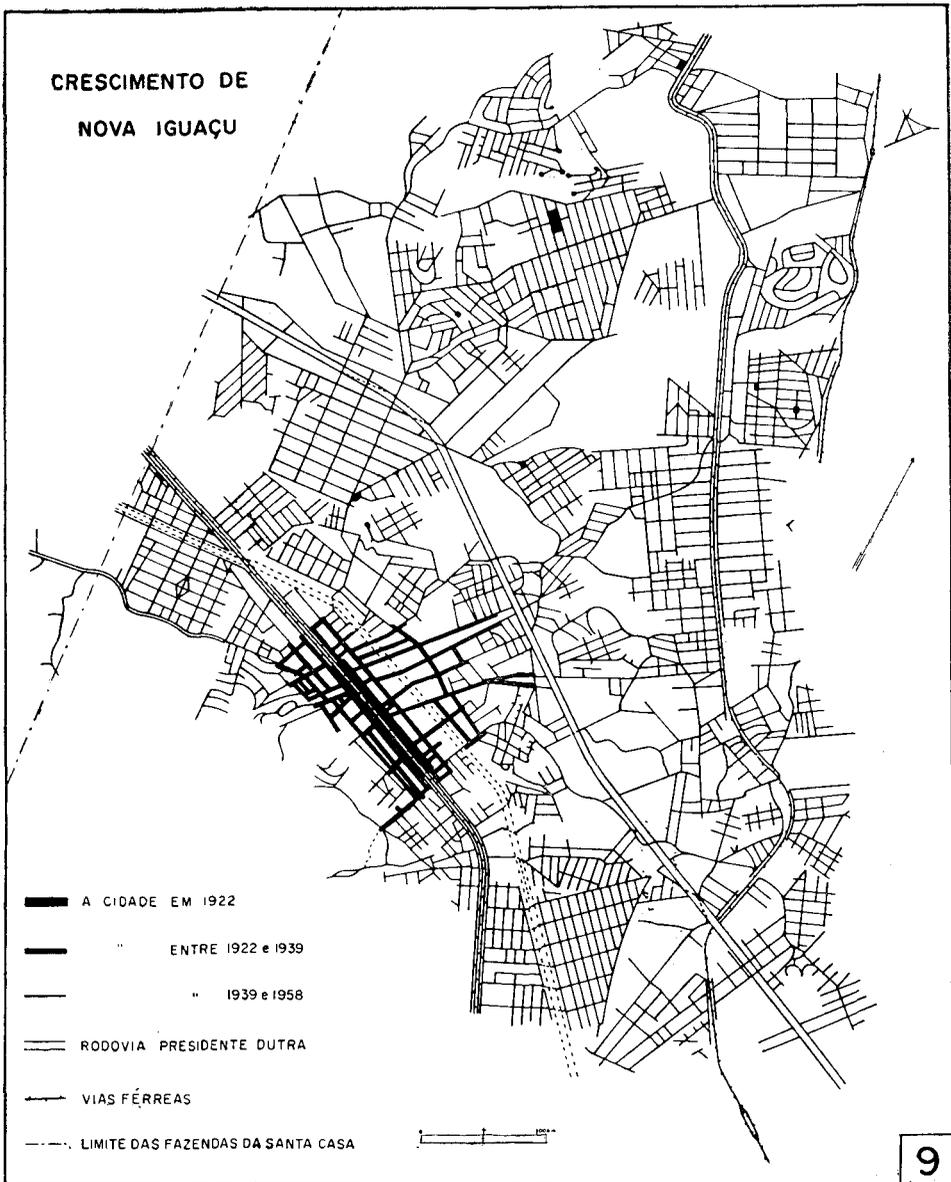


Fig. 9 — Planta do crescimento de Nova Iguaçu: a cidade antes do ciclo da laranja, no apogeu do mesmo e nos dias atuais.

os tratores e transformar o campo em cidade era a solução adotada, uma vez que a metrópole precisava de terra para localizar suas indústrias, cujo número tinha aumentado muito como consequência da própria guerra, e para instalar as populações que a ela tinham afluído para trabalhar nessas indústrias. Demarcar, alinhar, arruar, fazer propaganda e vender a terra sob a forma de pequenos lotes residenciais, isso fizeram os que primeiro compreenderam que o ciclo da laranja no município se tinha realmente encerrado, isso fizeram todos os demais, isso se faz ainda hoje: arrancar os últimos laranjais e transformá-los em loteamentos.

Em volta da cidade de Nova Iguaçu, o parcelamento foi muito mais intenso, pois a vizinhança do centro urbano valorizava a terra, fazendo com que ela logo encontrasse comprador. Assim, a área urbana se foi ampliando de duas formas — pelo desmembramento progressivo das chácaras que rodeavam o antigo núcleo laranjista e pelo loteamento de áreas mais amplas, vizinhas à cidade, como o próprio engenho de Maxambomba. Essa ampliação foi de tal ordem que o perímetro urbano oficial foi aumentado duas véses em poucos anos e a população da cidade (quadro urbano e suburbano) passou de 20 598, em 1940, para 58 533, em 1950. Foi a planície a leste da cidade, compreendida entre a linha da Central do Brasil e a Linha Auxiliar, que mais densamente se povoou, recobrando-se de construções. Aí o distrito de Belford Roxo, que apresentava uma população de 7 434 habitantes em 1940 passou a 23 750, em 1950. Tendo continuado ou mesmo se acelerado o ritmo de expansão dos loteamentos, nos últimos dez anos, também ao norte de Nova Iguaçu, em tórno das estações ferroviárias, grandes áreas estão sendo loteadas.

A enorme massa de gente, que afluíu e continua afluindo para o município e que fêz com que sua população aumentasse de 49 136 habitantes (considerando só os distritos que o compõem atualmente) em 1940 para 145 649, em 1950, é composta, em sua maioria, como já foi visto no capítulo anterior, de pessoas que trabalham na metrópole carioca e que para aí se dirigem diariamente.

A função de estação ferroviária, também foi, dêsse modo, revalorizada, pois, se Nova Iguaçu perdeu o papel de escoadouro da produção citrícola de ampla área monocultora, assumiu a função de escoadouro da maior parte dessa população. Ponto de convergência do tráfego rodoviário, ela estabelece a ligação entre os transportes rodoviários que recobrem ampla área em volta da cidade e a via férrea, que, pela sua rapidez e baixo preço, é a preferida para o transporte de Nova Iguaçu até a metrópole. Assim, a cidadezinha pacata se transformou num trepidante centro onde a certas horas do dia, transitam consideráveis massas humanas, enchendo ruas, movimentando o comércio, alongando-se em intermináveis filas nas estações rodoviárias.

4. *A vitalidade das funções urbanas*

Ao assumir novas funções da maior importância, de que resultaria o grande crescimento da população, a ampliação enorme da área urbana e a sua integração na aglomeração carioca, Nova Iguaçu deixou de exercer outras, a que devera sua condição anterior de cidade. Estavam elas ligadas ao seu papel como estação ferroviária e, por isso, quando à crescente deficiência do transporte de carga por via férrea somou-se a passagem de uma moderna rodovia — a Presidente Dutra — por Nova Iguaçu, deu-se o abandono quase completo do transporte ferroviário para mercadorias. A estação de Nova Iguaçu não somente deixou de ser o ponto de embarque da produção citrícola, mas, também, o local de recebimento de mercadorias para o abastecimento do comércio da cidade e de pequenas vendas das áreas não servidas pela via férrea. Do mesmo modo, a indústria da cidade deixou de utilizar o transporte ferroviário para o recebimento da maior parte da matéria-prima, assim como para a remessa de sua produção.

A função de estação ferroviária a serviço da economia citrícola, Nova Iguaçu deixou de exercê-la por motivos diversos. À decadência da própria citricultura, somou-se o fato da produção citrícola, ainda existente em outras áreas do município, destinando-se predominantemente ao mercado interno, não convergir mais a Nova Iguaçu para aí sofrer beneficiamento. O fruto passou a ser apanhado, diretamente, nas chácaras, pelos próprios caminhões que o transportam para os mercados consumidores do Rio de Janeiro, São Paulo e Juiz de Fora. Em Nova Iguaçu, existem atualmente apenas dois barracões que beneficiam laranja para exportação, mandando o refugo para o mercado interno. Mesmo estes frutos beneficiados, utilizam cada vez menos a via férrea.

A desorganização da rede ferroviária com os seus atrasos constantes, a falta de vagões, quando requisitados, o abandono de vagões carregados com frutos, durante vários dias, em desvios, em contraposição à facilidade e às vantagens do transporte rodoviário, levaram ao descrédito a ferrovia e à adoção do caminhão como meio de transporte.

A segunda função perdida por Nova Iguaçu, como estação ferroviária, foi a de intermediária do comércio e da indústria da cidade, o que decorreu de razões semelhantes às acima apontadas. Em face da desorganização do tráfego ferroviário e das vantagens crescentes do transporte rodoviário, decorrentes da passagem da moderna rodovia Presidente Dutra por Nova Iguaçu, ocorreu abandono quase completo da via férrea para o recebimento de mercadorias ou a remessa de produtos manufaturados. Todos os artigos necessários ao abastecimento do comércio de Nova Iguaçu são trazidos por caminhões, diretamente dos atacadistas do Rio ou São Paulo e, mesmo, de certas fontes produtoras. As pequenas vendas das áreas rurais, atravessadas ou não pelas ferrovias, recebem, com freqüência, seus produtos diretamente dos ata-

cadistas da metrópole, através de caminhões. O grande depósito de mercadorias da estação permanece absolutamente vazio.

A produção das indústrias de Nova Iguaçu também se escoia pela rodovia, mesmo a das metalúrgicas que aí estão instaladas. Somente certo tipo de matéria-prima especialmente pesada ou importada, em muito grande quantidade, utiliza a via férrea para chegar até Nova Iguaçu. Assim, o minério de ferro, o calcário e o coque, necessários à indústria siderúrgica, o cimento para as indústrias de construção e as grandes quantidades de milho para a indústria de produtos alimentares chegam por trem, gozando êsses artigos de tarifas especiais concedidas pela Central do Brasil.

A perda de importância de Nova Iguaçu como estação de embarque ou recebimento de mercadorias contribuiu, de certo modo, para o seu abastardamento como cidade. Ela deixou de ser o elo necessário a certo tipo de relações entre o campo, a aglomeração e outras áreas do país ou do exterior, perdendo por isso parte de suas funções de relação. No entanto, se, devido à decadência da economia citrícola, às condições decorrentes da existência de uma nova via de circulação e da utilização de um nôvo meio de transporte, Nova Iguaçu perdeu uma parte de suas funções de relação, outras ela pôde conservar e à permanência dessas funções ela deve o caráter de cidade que ainda ostenta.

Na organização de uma região, uma cidade não desempenha apenas o papel de ponto de concentração de sua produção agrícola ou de distribuidor de mercadorias necessárias ao seu abastecimento. Exerce, antes de mais nada, a função de vender mercadorias e prestar serviços a uma população que não reside no aglomerado. Êsse aspecto das funções de relação, Nova Iguaçu o conservou e, ainda melhor, aperfeiçoou e ampliou.

Nova Iguaçu, núcleo citrícola, servia predominantemente, como vimos acima, à zona rural próxima da aglomeração, na qual se haviam constituído em maior número as chácaras de laranja. A Nova Iguaçu de hoje continua a servir aos restos dessa zona citricultora, mas também ampliou grandemente sua influência nos distritos mais distantes, os distritos do norte e noroeste, do município, isto é, Cava, Queimados e Japeri. A grande melhoria nas vias de circulação, com a eletrificação parcial ou total das linhas ou a adoção de locomotiva diesel nas ferrovias que atravessam tais distritos, a construção da moderna rodovia Presidente Dutra, tornou Nova Iguaçu mais acessível à população rural dessas áreas mais remotas. Aliás, nessas áreas vem-se realizando o avanço pioneiro da metrópole, com a constituição de vários núcleos suburbanos, em tôrno das estações ferroviárias, e a instalação de algumas indústrias. Dêsse modo, Nova Iguaçu, tendo conservado sua função de centro comercial e centro de prestação de serviços para a população da zona suburbana e rural vizinha, veio a ampliar essa função para servir a áreas mais distantes, em virtude da melhoria das vias de circulação e da própria evolução dessas áreas.

Com a multiplicação dos loteamentos na planície e o processamento de sua ocupação em ritmo bastante acelerado, Nova Iguaçu tornou-se centro comercial e de serviços para atender à numerosa população suburbana que aí veio se instalar. E a cidade, progressivamente, tem melhorado o seu comércio e aperfeiçoado seus serviços, para bem servir a essa população suburbana cada dia mais numerosa e mais exigente, em face de um aumento de padrão de vida das classes operárias. Por outro lado, as dificuldades crescentes do acesso ao centro da metrópole, decorrentes da sobrecarga dos transportes coletivos também contribuíram, nos últimos anos, para maior diversificação e ampliação das funções comercial e de serviços de certos núcleos, dentre os quais se salienta Nova Iguaçu, que se constituiu em ativo subcentro da metrópole. Assim, a população suburbana da própria aglomeração de Nova Iguaçu e das localidades próximas, cuja coalescência está se processando, encontra na sede municipal um centro que está perfeitamente aparelhado para lhe proporcionar tudo que necessita, desde o comércio especializado, até educação, serviços médicos, jurídicos e outros, que anteriormente vinha procurar no próprio Rio de Janeiro.

A permanência de um tipo de clientela ligada a atividades rurais é outra das peculiaridades mais interessantes de Nova Iguaçu, sendo resultante de sua posição no contacto das três áreas diversas já acima referidas. A planície aí se defronta com a serra de Madureira cujas íngremes encostas constituem uma barreira à expansão do povoamento de tipo urbano para oeste. Ao mesmo tempo ela se avizinha da zona de morros, cujas cotas variam entre 70 e 150 metros, onde as dificuldades para a abertura de loteamentos e para o estabelecimento de comunicações limitaram a ocupação de tipo urbano às áreas em torno das estações ferroviárias. As atividades rurais nessas áreas ainda eram bastante significativas, em 1950, quando 23% da população ativa do município se dedicavam ao ramo da "agricultura, pecuária e silvicultura", havendo naquela data 1 911 estabelecimentos agropecuários, que recobriam um terço da área municipal. Nesses últimos anos, porém, a situação se modificou sensivelmente, com a rápida multiplicação dos loteamentos⁴⁴. O registro de lavradores e criadores do Serviço de Estatística da Produção do Ministério da Agricultura assinalava para o ano de 1957 um total de 363 lavradores inscritos, o que está muito longe dos 1 911 estabelecimentos agropecuários de 1950, mesmo se levarmos em conta que grande número deles não se tenha inscrito. Do total de lavradores referido, 247 têm sua lavoura no distrito de Nova Iguaçu que, apesar dos progressos da urbanização, ainda possui duas áreas agrícolas

⁴⁴ O fenômeno do loteamento, se não significa urbanização da área, como já foi analisado, tem como resultado a destruição das lavouras, quando êle se processa sobre áreas cultivadas. Ainda hoje é comum a derrubada de laranjais para a abertura de arruamentos. Como diz bem P. GEIGER (GEIGER, 1955, p. 180) "o loteamento que transforma paisagens rurais em urbanas, também transformaa terras cultivadas em terrenos baldios". Dentro do município de Nova Iguaçu, a área cultivada com laranja tem sempre diminuído e os próprios grandes plantadores tradicionais do município têm comprado grandes áreas em Itaboraí, na baixada de Araruama e em Itaguaí para formar novos laranjais. Se a produção de laranja, depois da guerra aumentou, passando de 648 milhões de frutos para 1 015 milhões em 1955, isso se deve não à ampliação da área cultivada, mas à recuperação e maior cuidado com os pomares restantes, na região da serra de Madureira e no distrito de Queimados.

importantes, nas encostas da serra de Madureira, ainda ocupadas pelos laranjais ⁴⁵, e na área correspondente às quatro fazendas da Santa Casa, que permanecem como reduto da agricultura, devido às razões legais acima analisadas. Nos 745,3 alqueires das fazendas da Santa Casa, predominam pequenos estabelecimentos de 1 a 20 hectares, explorados por uma família, à qual se somam, às vezes, alguns parceiros. A laranja ainda é a cultura principal, mas aliada à "lavoura branca", intercalada nos laranjais e cuja produção de milho, tubérculos e legumes se destina às feiras de Nova Iguaçu, Belford Roxo e Mesquita, ou mesmo, ao mercado de Madureira.

A população dessas fazendas, assim como a das demais zonas rurais do distrito de Nova Iguaçu, mantém com a cidade contacto ainda mais freqüente que no passado, pois a multiplicação das linhas de ônibus e lotações facilita o acesso ao centro urbano. Este é procurado pela população da zona rural próxima com freqüência pelo menos semanal para a compra de gêneros, tecidos e confecções, calçados e remédios. A presença constante dessa gente da zona rural, em Nova Iguaçu, lhe dá caráter de centro de zona agrícola que destoa de sua condição de subúrbio e lhe confere originalidade dentre os demais subúrbios periféricos da metrópole. A presença dessa população procedente do meio rural, com seu modo de trajar que logo a diferencia, somam-se a freqüência de charretes trazendo lavradores ou produtos agrícolas, a fila de charretes de aluguel que se alonga próximo à estação, os estabelecimentos de ferradores e de venda de material agrícola e, mesmo, a existência de uma Associação Rural, tudo isso a lembrar essa função de Nova Iguaçu em relação a uma área rural não muito vasta, é verdade, mas densamente povoada. Esse movimento todo concorre para aumentar a importância do comércio e dos serviços de Nova Iguaçu, que à clientela suburbana soma a clientela da zona rural próxima.

Quanto aos moradores das partes mais distantes da zona rural, vêm eles mais raramente à cidade. A população dos distritos de Queimados, zona laranjista tradicional e onde a citricultura apresenta ainda certa importância nas localidades de Cabuçu, Marapicu, Ipiranga e Queimados, tem em Nova Iguaçu o seu centro de comércio para artigos de melhor qualidade ou especializados, assim como o seu centro de serviços. Utilizando o transporte ferroviário nas áreas ao longo da linha-tronco da Estrada de Ferro Central do Brasil, ou o transporte em charretes e cavalos ou, também, caminhões, nas áreas à margem da estrada de Madureira, essa população vem a Nova Iguaçu para comprar artigos de melhor qualidade ou especializados (ferragens, material agrícola, remédios e outros), pois os artigos de subsistência ou de urgente necessidade (fósforos, velas, querosene, álcool, cigarros, etc.) eles

⁴⁵ Esta zona agrícola se estende pelas encostas da serra de Madureira, que, apesar de sua grande declividade, se apresentam cobertas de laranjais. Estes aí encontram excelente insolação a ponto de ela ser considerada "terra quente" para a citricultura, muito mais vantajosa que a "terra fria" das planícies. Os laranjais se apresentam maltratados e a declividade, em certos locais, é tão grande que a laranjeira apresenta raízes descobertas pela ação intensa da erosão e o fruto é colhido por homens amarrados... Nessas áreas da serra, o transporte é feito em lombo de burro até o sopé, onde os caminhões recolhem os frutos para conduzi-los, geralmente, aos centros compradores.

os encontram nas numerosas vendas espalhadas pela zona rural ou localizadas nos núcleos suburbanos pioneiros das estações ferroviárias mais próximas.

Nos distritos de Cava e Japeri, que se estendem pela região de morros e de pré-serra, as atividades agrícolas estão muito limitadas pelas condições físicas impróprias e pelas dificuldades no estabelecimento de conexões com os eixos mestres da circulação. Os habitantes da zona rural escassamente povoada desses distritos com pouca frequência vêm a Nova Iguaçu, pois suas necessidades são reduzidas, em face de seu baixo padrão de vida, e podem ser atendidas nas próprias vilas de Cava e Japeri, que possuem algum comércio.

Além de atender às necessidades da população do próprio aglomerado e da área suburbana vizinha, de desempenhar essa mesma função de centro comercial e de serviços para as áreas agrícolas do distrito da sede e dos outros distritos, Nova Iguaçu exerce o papel de verdadeira “bôca de sertão” do pioneirismo urbano.

Situada no limite entre a planície e a zona de morros, isto é, entre a faixa urbanizada e a área em que núcleos suburbanos esparsos se sobrepõem ao meio rural, Nova Iguaçu atua como centro para a população desses núcleos pioneiros. Tais núcleos, que se desenvolvem em torno das estações ferroviárias, são encontrados até o sopé da serra do Mar ao longo da linha eletrificada (Austin, Queimados, Caramujos e Japeri) e até cerca da metade da zona de morros, à margem das outras ferrovias (Dr. Amaral, Carlos Sampaio e Aljezur na Linha Auxiliar e Cava e Baby na Rio Douro) e, apesar das enormes distâncias, sua função suburbana é testemunhada pelos movimentos pendulares da parte ativa da população que aí habita. A existência desses núcleos cria problemas graves em razão dos longos deslocamentos diários e de todos os inconvenientes que eles trazem para o trabalhador, além de ampliar desnecessariamente a área dentro da qual tais deslocamentos se processam, uma vez que há espaços mais próximos da metrópole ainda com fraca densidade de construções. Tal avanço caótico do povoamento pioneiro urbano é um dos mais graves problemas a que têm que atender os urbanistas modernos.

Para a população desses núcleos dormitórios que trabalha na metrópole diariamente e que, possuindo ocupação de tipo urbano tem necessidades mais variadas que as das áreas rurais, Nova Iguaçu só não funciona como centro de comércio de subsistência e de primeira necessidade, pois essas localidades possuem pequenas e bem sortidas “vendas”. Para os outros tipos de serviços é a Nova Iguaçu que recorrem todos esses núcleos, embora Belfort Roxo, importante subúrbio e sede de distrito, situado à margem da Rio Douro esteja assumindo aos poucos esse papel em relação aos núcleos situados ao longo desta ferrovia. Não apenas o comércio varejista de Nova Iguaçu serve à população dessas áreas rurais e desses núcleos suburbanos. Há, na cidade, casas atacadistas que fornecem gêneros e artigos de primeira necessidade a

essas vendas da zona rural ou dos núcleos-estações, assim como as grandes farmácias e os armazéns de Nova Iguaçu fornecem medicamentos e artigos de subsistência para prover a faltas ocasionais de tais mercadorias nas pequenas farmácias e vendas de certas localidades da zona.

Em resumo, para essa área de “gradação urbana”, no dizer de **SORRE**, (**SORRE**, 1952), em que um povoamento pioneiro urbano se sobrepõe a um povoamento rural, Nova Iguaçu funciona como centro comercial de melhor categoria e, mesmo, especializado e como centro de serviços, além de exercer certa função de entreposto.

Assim, apesar de ter sido englobada pela metrópole em sua expansão, Nova Iguaçu permanece como centro para a área municipal ainda não totalmente urbanizada. Dentro desta, sua influência se exerce predominantemente sobre a zona atravessada pela linha-tronco e pela linha Auxiliar da Central do Brasil, mas também se estende à zona servida pela Estrada de Ferro Rio Douro, que mantém ligações estreitas com Nova Iguaçu através de transporte rodoviário regular. Essa zona de influência da cidade de Nova Iguaçu não ultrapassa, portanto, os limites municipais. Tal limitação encontra uma razão, em direção do norte, na presença da barreira interposta pela serra do Mar, responsável por verdadeiro vazio demográfico. Quanto às áreas rurais de Duque de Caxias e Itaguaí, a inexistência de comunicações entre as mesmas e Nova Iguaçu corta qualquer possibilidade de expansão da influência desta sobre as mesmas.

O exercício de funções de centro em relação a áreas ainda não integradas no espaço urbano da metrópole (em face das dificuldades interpostas pelo relêvo: a serra de Madureira e a zona de morros), constitui, pois, o segundo elemento, por nós referido no início do capítulo, o qual confere a Nova Iguaçu individualidade urbana, apesar de sua incorporação à área suburbana do Grande Rio de Janeiro. São esses dois elementos — o substrato urbano decorrente do exercício, no passado, de numerosas e importantes funções, eminentemente urbanas, e sua condição atual de centro de relações para ampla área ainda não urbanizada — que, somados, garantem a Nova Iguaçu a sua individualidade. Ela é, dentro da metrópole, “une de ces villes dans les villes” de que nos fala o eminente mestre francês anteriormente citado (**SORRE**, 1952) e que, para serem bem compreendidas necessitam de um aprofundado estudo no qual a análise dos aspectos do presente seja completada por uma indagação sobre os fatos do passado.

III

A PAISAGEM URBANA — SEUS ELEMENTOS E SUA GÊNESE

Nada melhor que a análise da paisagem urbana de um aglomerado para dar-nos conhecimento sintético do seu presente e do seu passado. Os elementos constitutivos dessa paisagem além de corresponderem a

formas da organização atual da vida urbana são também testemunhos preciosos da maneira pela qual essa vida se organizou. Em Nova Iguaçu, êsses elementos individualizam áreas ou zonas suburbanas, cada uma correspondendo a uma fase da transformação do pequeno aglomerado, centro de uma área citrícola, em um dos mais importantes subúrbios do Grande Rio de Janeiro. Oriunda de uma evolução diversa, cada zona constitui uma unidade morfológica e estrutural, caracterizada por certa paisagem urbana, certo conteúdo e determinadas funções. São três essas áreas: o “centro” e duas outras que chamaremos de zona intermediária e zona periférica.

1. O “centro” de Nova Iguaçu

O “centro” de Nova Iguaçu, instalado na parte mais antiga da aglomeração, corresponde, aproximadamente, à área ocupada pelo núcleo laranjista, que se transformou no “coração” da Nova Iguaçu atual. Êle se comporta como verdadeiro centro de cidade populosa, funcionando, também, como subcentro comercial e de prestação de serviços para certo setor da área suburbana da metrópole.

Para a transformação do velho núcleo em “centro” da aglomeração iguaçuana, muito contribuiu a permanência da estação como ponto vital para duas novas funções de Nova Iguaçu: a de subúrbio-dormitório e a de ponto de baldeação do transporte rodoviário para o ferroviário eletrificado. Em tôrno da estação ferroviária, elemento importantíssimo do núcleo citrícola, nasceu e cresceu a aglomeração. Hoje a “gare” é ponto de passagem diária para a grande parte da população iguaçuana e de outras localidades vizinhas, que encontra no trem transporte frequente e barato. Assim, a persistência do papel da estação na vida de Nova Iguaçu explica o fato do “centro” se ter constituído e permanecido nas suas imediações, apesar da expansão da cidade se ter se verificado em direção oposta.

O “centro” ocupa grande parte da rua da estação e das duas vias a ela paralelas na direção da planície, assim como certo trecho das três transversais que vêm ter à área ocupada pela estação. Aí se concentram os órgãos políticos, administrativos e de classe, os bancos, as diversões e as profissões liberais, assim como o comércio varejista, numeroso e variado, apresentando tendência para padrões mais elevados. Observa-se nesse centro permanente movimento de pessoas, que se acentua extraordinariamente em certas horas do dia e em certos dias da semana. Devido à sua condição de subúrbio-dormitório e ponto de baldeação, ao contrário do que ocorre habitualmente no “centro” de uma cidade, as horas de maior movimento são as últimas da tarde e os sábados e manhãs de domingo, aproveitados para compras por uma população que se desloca diariamente para distantes locais de trabalho. Para esta área central convergem os meios de transporte intra-urbanos, interdistritais, intermunicipais e os ônibus e lotações que ligam Nova Iguaçu ao Rio de

Janeiro. Do intenso movimento de veículos resultam freqüentes congestionamentos do tráfego, em virtude da inadaptação à sua nova função do velho núcleo laranjista sôbre o qual se instalou o centro.

Podem ser observadas, nessa área central, algumas características bem típicas dos "centros" de cidade. O abandono gradual da função de residência é uma delas, pois não só muitas das velhas e pequenas moradas do antigo núcleo se transformaram em lojas, como também os sobrados, em sua parte superior vêm sendo utilizados para os mais variados fins, subdivididos em "salas" para o exercício de profissões liberais e outras atividades. Outro fenômeno é o da supervalorização das velhas construções, em virtude de seu alto rendimento, o que constitui grande força de permanência e preservação da paisagem do velho núcleo, que se conserva quase intacto dentro da aglomeração atual. Finalmente, uma tendência se esboça, em função da supervalorização dessa área central, à substituição dos velhos prédios por edifícios de vários andares, isto é, a um aproveitamento mais intensivo do solo. Tal substituição já é resultado da própria pressão do meio, pois tendo as funções urbanas evoluído muito rapidamente, os elementos antigos da cidade não se coadunam com as exigências decorrentes das novas condições. As construções antigas não correspondem mais tècnicamente às necessidades criadas pelas novas funções, uma vez que as velhas lojas do centro não podem ser transformadas em grandes magasins ou lojas espaçosas e bem instaladas que atraíam melhor e mais numerosa clientela. Assim também, os escritórios e consultórios, à medida que a concorrência aumenta, procuram melhor instalação. Tudo isso justifica êsse surto, que se inicia, de demolição de velhas casas e construção de edifícios novos no centro, pois o lucro ou rendimento que proporcionam a quem os constrói compensa o alto preço pago pelo terreno.

Êsse é, justamente, um dos aspectos que melhor evidenciam a importância de Nova Iguaçu, como subcentro dentro de certo setor da área suburbana do Rio de Janeiro. Maior refinamento nas instalações, uma procura do melhor para servir à clientela cada vez mais exigente só são encontrados em centros de cidades de certa importância ou em subcentros de grandes metrópoles. O comércio local de um subúrbio comum não acusa essa procura de melhor apresentação e mais confôrto, pois a clientela é mais reduzida e a sua condição secundária no âmbito suburbano, não os faz serem freqüentados por moradores de outras áreas da periferia urbana.

Contudo, se o núcleo central de Nova Iguaçu apresenta os aspectos característicos de um "centro" de populosa cidade, faltam-lhe certos elementos, como o comércio de luxo ou altamente especializado, cuja ausência demonstra o fraco escalonamento social dentro da área a que êle serve, isto é, a falta de uma estrutura social bem diferenciada, característica das verdadeiras cidades, qualquer que seja o seu tamanho. Assim também, a inexistência de um comércio atacadista numeroso, e de firmas de âmbito nacional ou internacional caracteriza a subor-

dinação de Nova Iguaçu ao Rio de Janeiro em certos setores, principalmente no de relações diretas com outras regiões ou países. Nesse campo, a análise revela a dependência de Nova Iguaçu em relação à grande aglomeração e a sua condição de parte, dentro de um todo, isto é, de subúrbio do Rio de Janeiro, ainda que dotado de características excepcionais.

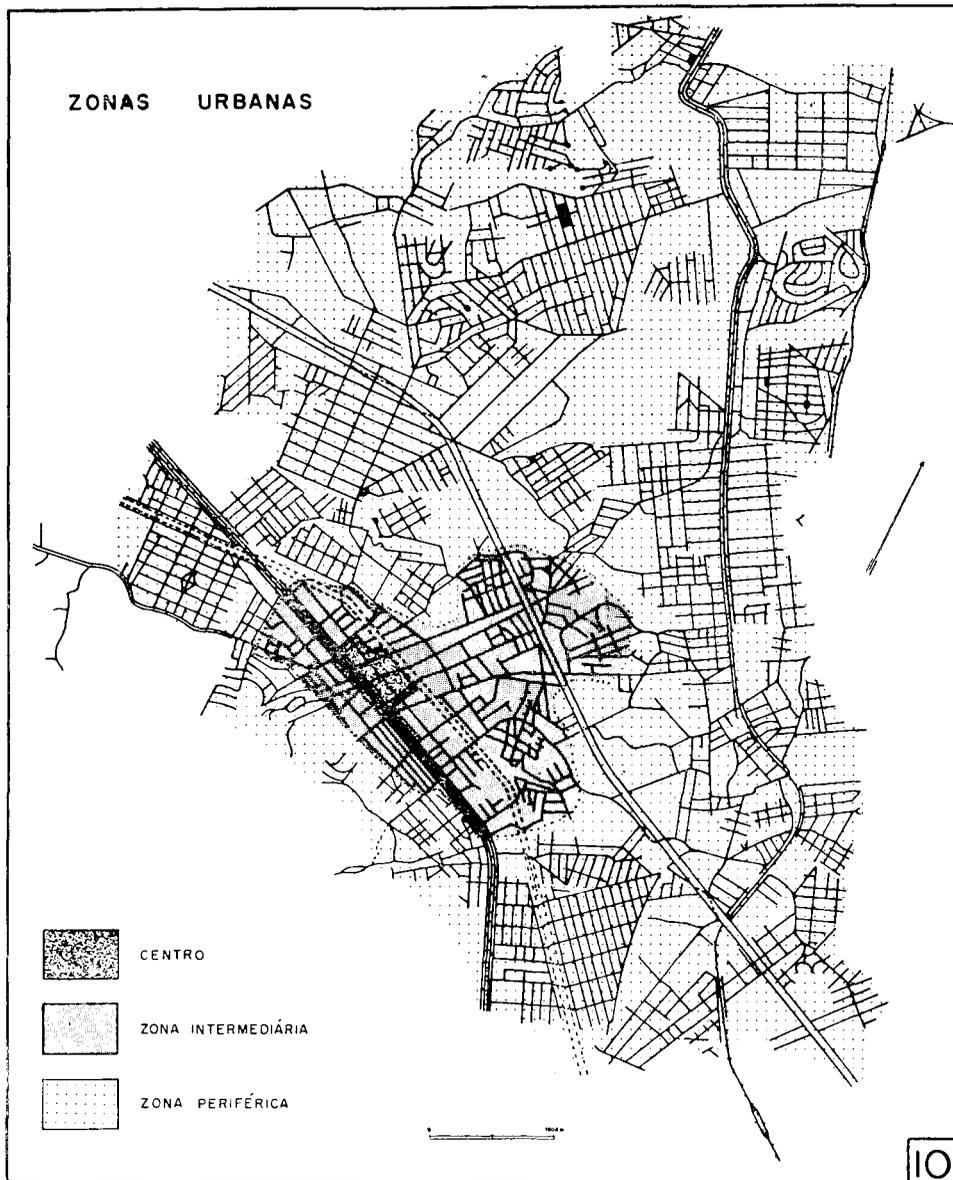


Fig. 10 — Zonas urbanas: o centro, a zona intermediária e a zona periférica.

O “centro” de Nova Iguaçu, instalado sôbre a antiga cidade laranjista e tendo-se constituído através da expansão do seu pequeno núcleo comercial, sôbre a antiga área residencial da aglomeração, apresenta o mesmo traçado linear que caracterizou o arruamento primitivo, norteado pela estrada de ferro. Enquanto aquêle se estendeu, bastante

harmoniosamente de ambos os lados da ferrovia, o “centro” atual ostenta desenvolvimento maior do lado da planície, para onde a aglomeração se expandiu. No entanto, mesmo a faixa de construções antigas da cidade, imprensada entre a montanha e a ferrovia, está sendo conquistada pela expansão do centro, comportando-se como verdadeira área pioneira da área central, onde já se instalaram o nôvo mercado, um cinema, a sede de um jornal, etc.

O centro, salienta-se, portanto, do resto da aglomeração, pelo tipo e pela antiguidade das construções, pois é constituído de prédios antigos, sobrados na parte mais próxima da estação, e pequenas lojas térreas, oriundas geralmente da transformação de residências. Os terrenos são pequenos, pois a área inicialmente disponível — a faixa colmatada do sopé da serra de Madureira — era escassa e havia interêsse da população em não se afastar demasiadamente do centro comercial e da estação, devido à inexistência de transporte intra-urbano, o que limitava muito a área de expansão da cidade. Assim, aquêles que trabalhavam no próprio aglomerado, no período da citricultura como os comerciantes e comerciários, funcionários dos órgãos municipais estaduais ou federais e da estrada de ferro, não localizavam suas residenciais em locais afastados. Só aquêles que tinham sua atividade ligada à laranja é que viviam em amplas chácaras, nas vizinhanças da cidade, não a frequentando diàriamente e utilizando charretes como condução. Tudo isso explica o aspecto acanhado e apertado do “centro” atual, herdeiro que é de um tipo de estrutura que visava à solução de problemas de outra época.

Êste centro precisou se adaptar às novas condições, principalmente de tráfego, o que foi realizado através da demolição de certas casas da rua principal para abertura de vias em direção à planície. Nas três vias que já existiam esboçadas, na citada direção, assinala-se, atualmente, um estrangulamento no seu ponto de encontro com a rua da ferrovia, pois foram prolongadas, com muito maior largura, em direção à planície. Tal estrangulamento dificulta enormemente a circulação, que é intensa no centro de Nova Iguaçu, devido não só às próprias funções do mesmo, mas também pelo fato de nêle estar situada a estação ferroviária, onde acorrem, para tomar o trem, milhares de pessoas, por meio de conduções intra-urbanas e interdistritais. Três pequenas praças servindo de ponto de convergência dos transportes rodoviários e embarque de passageiros, constituem os únicos espaços abertos do “centro”, o qual tem a suas portas amplos horizontes livres para que possa dêles sentir falta.

Em resumo, a rápida evolução da cidade, pelo exercício de novas funções, transformou o núcleo citrícola no “centro” da Nova Iguaçu atual, impondo-lhe modificações múltiplas, mas preservando-lhe aquêle aspecto de velha cidade dentro de uma nova aglomeração, isto é, de relíquia, o que não se coaduna com o movimento e o dinamismo da área central atual.

2. *A zona intermediária*

A segunda área bem caracterizada da paisagem urbana de Nova Iguaçu nela se distingue não por constituir paisagem uniforme mas, pelo contrário, por sua heterogeneidade, que a diferencia das duas outras zonas vizinhas, muito mais homogêneas em sua morfologia e estrutura. Essa área acumula, dentro da aglomeração iguaçuana, uma função residencial para classes as mais variadas e uma função industrial importante, aí se localizando grande parte das indústrias de Nova Iguaçu.

O aspecto da zona intermediária é o mais heterogêneo possível, mas pode ser comprovado que ela foi gerada numa área de ocupação muito menos intensiva do solo, pois ainda hoje guarda os traços do tipo de ocupação anterior. Relembrem a estrutura fundiária pré-urbana em unidades maiores — as chácaras — os grandes terrenos que persistem nessa área, aproveitados para a instalação de fábricas, depósitos, oficinas, ou mesmo aguardando maior valorização. Muitos já se apresentam fragmentados, mas de maneira que ainda revela, nitidamente, o tamanho da unidade anterior. São incontáveis, nesta zona, as vilas, as fileiras de casas paralelas à rua ou dispostas desordenadamente, dentro de amplos terrenos, revelando a intenção de aproveitar ao máximo, através de artifícios diversos, áreas com grandes profundidades.

Foi sobre a zona em questão que se processou o crescimento espontâneo da cidade, resultante de seu avanço progressivo sobre a zona de chácaras que rodeava a velha Nova Iguaçu. Essa forma de crescimento foi típica do início da transformação da cidade em um subúrbio do Rio de Janeiro, isto é, da época da crise e da ruína da citricultura. A crise laranjeira muito contribuiu, como vimos no capítulo anterior, para a rapidez com que se realizou a expansão da cidade sobre a área de chácaras que a rodeava, pois conduziu muitos pequenos citricultores a venderem suas terras por preços acessíveis.

Facilitando a progressão da cidade sobre essa área havia uma rede de caminhos que a recortava, servindo às chácaras. Gradativamente esses caminhos, nos quais se perdiam os poucos arruamentos da cidade, se foram transformando, incorporando-se ao espaço urbano.

A rápida transformação de Nova Iguaçu em subúrbio do Rio de Janeiro foi sem dúvida, facilitada pela estrutura fundiária pré-urbana caracterizada por pequenas unidades, as já referidas chácaras de laranja. Além disso, a estrutura social de pequenos e médios citricultores também foi favorável à “colonização” individual (TRICART, 1950), pois, dispondo de recursos reduzidos para enfrentar a crise, deixaram-se tentar pela alta do preço das terras, decorrente da maior procura de Nova Iguaçu em função dos melhoramentos nos transportes para essa área. Assim, na zona de chácaras vizinha ao velho aglomerado, devido à própria condição de seus proprietários, as terras foram vendidas antes de atingir o seu valor máximo. Alguns recalitrantes, apesar de tudo,

conservaram sua parcela de terra, encravada no meio das novas construções. O crescimento, nessa área, resultou, pois, de iniciativas individuais, tendo-se realizado de forma espontânea. Essa “colonização” individual, isto é, a expansão da cidade através da fragmentação de terrenos amplos em dois ou três lotes ou de uns poucos loteamentos de chácaras maiores, evidencia bem o tipo de expansão gradual, pouco espetacular, que caracterizou o início da fase suburbana em Nova Iguaçu.

Esta fase do crescimento da cidade se processou em direção à planície, que oferecia melhores condições para a ocupação do tipo urbano.

A Nova Iguaçu pré-laranjista tinha a detê-la, em sua expansão para a planície que se desenvolvia a leste, a existência de uma área pantanosa e por isso se constituíra como cidade linear, colada à aba da montanha. No entanto, com o surto da laranja, essa planície pantanosa foi drenada, pelas próprias exigências de cultura e nela se constituiu uma área de chácaras. Quando precisou de espaço amplo para abrigar as novas funções que começava a assumir — a de dormitório e a industrial — a cidade avançou rapidamente sobre essa área já saneada, já bastante retalhada e dotada de caminhos que norteariam a expansão urbana. Assim, o crescimento espontâneo, forma pela qual se processou a urbanização desta segunda área estudada, foi grandemente facilitado pela estrutura fundiária pré-urbana em chácaras, pois as grandes propriedades não facilitam a expansão espontânea das cidades, que só se faz sobre áreas já previamente fragmentadas ou facilmente desmembráveis em poucos lotes, sem a necessidade de grandes trabalhos ou despesas. Tal fenômeno revela bem a influência da estrutura fundiária pré-urbana, sobre a forma de crescimento da cidade.

Sobre a planície se estabeleceu, aos poucos, o novo traçado da cidade, e, com a construção da moderna rodovia Rio—São Paulo (a Presidente Dutra) que passava a três quilômetros da cidade, grandes artérias foram abertas, ligando a rua principal à estrada. Rapidamente as construções foram preenchendo o espaço entre a estrada de ferro e a rodovia e mesmo ultrapassando-a, pois a cidade só se podia expandir sem dificuldades na direção leste e uma vez que no setor oeste os contrafortes da serra de Madureira não apresentavam possibilidades para um tipo de expansão individual e as terras da Santa Casa, contíguas à cidade, não permitiam que ela para aí se estendesse. Para o sul, a expansão de Nova Iguaçu se defrontaria com o próprio desenvolvimento de Mesquita, outra estação à margem da ferrovia, não havendo muito espaço para ser preenchido. O traçado dessa área, apesar de ter resultado de uma “colonização” individual, isto é, não decorrente de loteamentos, é um traçado muito regular, devido às próprias condições favoráveis da topografia plana.

Nessa área se localizaram muitas das instalações da primeira fase do surto industrial de Nova Iguaçu, ocupando os amplos terrenos das chácaras que, nos primeiros tempos do desenvolvimento suburbano da cidade, ainda eram adquiridos por preços acessíveis. Aí encontramos

fábricas de bebidas, de tecidos, de massas, uma siderúrgica e várias outras instalações industriais. Tudo isto afogado na massa de construções residenciais, característica desta área, o que impede a ampliação das indústrias por falta de espaço ou pelo alto preço das construções vizinhas.

A crescente procura de Nova Iguaçu para fins residenciais, decorrente das qualidades que ela apresentava para tal, fêz com que a função dormitório sobrepujasse a função industrial. O número de casas se multiplicou rapidamente, valorizando extraordinariamente esta área e impedindo que novas indústrias importantes nela se instalassem. Só as pequenas indústrias, que não precisam de instalações especiais ou espaços amplos, ainda a procuram com tal fim.

As construções nesta área intermediária são modernas, predominando os pequenos *bungalows*, com jardim à frente e amplos quintais, instalados sobre terrenos estreitos e profundos, oriundos do desmembramento das chácaras. Numerosas são as vilas ou agrupamentos de casas, em faixas paralelas à rua dentro de um amplo terreno desse tipo, visando ao aproveitamento máximo de seu comprimento. Está se tornando cada vez mais freqüente, sobretudo nas duas grandes ruas que se ligam à rodovia, a construção de pequenos prédios de apartamento de três ou dois andares, com lojas na parte térrea. Ainda existe grande número de terrenos vazios, pequenos ou mesmo amplos, dentro dessa área, pois a supervalorização faz com que não encontrem, com facilidade, comprador.

A função residencial predomina, pois, na zona intermediária que, socialmente, se caracteriza por não abrigar extremos, isto é, nem classes sociais muito pobres com seus barracos de tijolo, nem belas e grandes residências. Tais extremos são característicos da terceira área, justamente pelo fato de ser a mais nova, e ter a sua formação condicionada às mais recentes funções de Nova Iguaçu: a de subcentro para ampla área suburbana, o que atraiu uma classe abastada, ligada a profissões liberais ou a cargos bem remunerados no comércio, indústria, bancos e outros; a de subúrbio-dormitório, para uma população muito pobre, atraída pelos baixos preços e pelas facilidades de pagamento que oferecem os grandes loteamentos característicos desta terceira zona.

3. A zona periférica

A terceira zona, que pode ser chamada de periférica, uma vez que envolve quase completamente as duas outras, é caracterizada pelo domínio do loteamento e pelo fato de ter sido gerada sobre uma estrutura fundiária de grandes glebas. A cidade, através, principalmente, de seu crescimento espontâneo, ultrapassou a zona de pequenas chácaras, avizinhando-se de grandes tratos de terra, pertencentes cada um deles, a um só proprietário. A valorização decorrente acarretou o seu loteamento

pelos seus possuidores, o estabelecimento de sociedade com empresas loteadoras da metrópole ou, ainda, a venda dessas áreas a grandes companhias imobiliárias. Assim, se constituíram nas vizinhanças ou a razoáveis distâncias da cidade, grandes loteamentos que fizeram com que Nova Iguaçu crescesse enormemente em área, sem que isso significasse, na realidade, continuidade da zona urbanizada, dada a ainda fraca densidade das construções, apesar do seu ritmo crescente.

Essa “colonização” organizada, em que a especulação é levada ao máximo, é um fenômeno comum a toda a Baixada da Guanabara e resultou não só do grande desenvolvimento da rede de transportes na região, nestes últimos vinte anos, mas, também, de um aumento da riqueza e conseqüente acúmulo de capitais na metrópole, durante e em decorrência da última guerra. A estrutura agrária em vastas propriedades, bem características da Baixada da Guanabara, favoreceu a “colonização” através dos loteamentos, pois estes só podem ser feitos sobre unidades bastante vastas, adquiridas a preço conveniente. Se a estrutura territorial é fragmentada, a reunião das parcelas é dispendiosa e, por isso, não tenta tal tipo de empreendimento. Ao contrário do que afirma J. TRICART, quando, ao se referir à “colonização organizada” diz que nela não há continuidade entre a estrutura agrária e a estrutura urbana (TRICART, 1950), estes loteamentos revelam íntima correlação entre as mesmas, pois na área ocupada por cada loteamento e caracterizada por determinado traçado, se reconhece facilmente a área da grande propriedade que lhe deu origem.

De duas maneiras se processou o crescimento de Nova Iguaçu através de loteamentos, pois as grandes propriedades podiam ser contíguas à aglomeração ou dela podiam estar separadas por outras áreas não loteadas. Os loteamentos somam-se, assim, à área da cidade ou constituem apêndices, a ela ligados por ruas ou estradas e por transporte intra-urbano regular. Muitos desses loteamentos recebem a denominação de bairros-jardins, denominação essa que vem frequentemente acompanhada dos nomes das grandes propriedades que lhes deram origem. Caracterizam-se eles pelo plano em tabuleiro de xadrez, facilitado pela topografia da planície sobre a qual a maioria se instalou, pelo pequeno tamanho dos lotes e ruas estreitas, pela redução a zero dos espaços não aproveitados, e pela ausência de melhoramentos que se reduzem a um mínimo exigido pela Prefeitura. A esses loteamentos soldaram-se outros, resultantes da urbanização de áreas em volta das estações de Caioaba, Andrade de Araújo e Prata, que acabaram por ser incluídas no perímetro urbano de Nova Iguaçu (1953), o que se justifica pela frequência de relações entre essas áreas e o núcleo central, além da continuidade do espaço urbanizado.

A estrutura social que resulta da “colonização” organizada é sem dúvida bastante diferente da oriunda da “colonização” individual. Ao contrário do que assinala TRICART para a França, onde os terrenos decorrentes de loteamentos são caros devido ao preço das grandes parcelas

rurais, ao trabalho de lotear e vender, e à especulação, o que afasta uma clientela desprovida de recursos (TRICART, 1950) na Baixada da Guanabara e, particularmente, em Nova Iguaçu, as grandes propriedades, destituídas de qualquer aproveitamento pela agricultura, em virtude da própria evolução econômica desta área, só atualmente começaram a atingir preços muito elevados, devido à sua valorização para loteamentos. A maioria delas, porém, foi loteada pessoalmente ou mediante organizações ou sociedades, por aqueles que já possuíam as propriedades como bens de família ou que as adquiriram numa época em que a expansão da metrópole sobre a Baixada da Guanabara estava em seus primeiros passos. O sistema mais comum é o proprietário da terra, quando não dispõe de recursos, fazer sociedade com uma companhia loteadora que se encarrega, então, dos trabalhos de engenharia e da venda dos terrenos. A área é fragmentada no maior número de lotes possível e os terrenos são vendidos a preços baixos por unidade, mas altíssimos se considerarmos o lucro extraordinário que a sociedade obtém com a venda de toda a área. Daí a grande preocupação da empresa ser a venda do maior número de terrenos, mediante a concessão de grande facilidade no pagamento, feito em pequenas prestações. Faz-se intensa propaganda desses empreendimentos, assim como a oferta direta a prováveis compradores, por meio de numerosos vendedores, que vão até mesmo de porta em porta, nos bairros do Rio de Janeiro, oferecer os terrenos, ou mesmo expõem as plantas, em barracas, nas feiras livres da cidade. Os compradores dos lotes são, pois, geralmente, pessoas de condição social muito humilde, que nem sempre compram os terrenos para morar e sim para constituir um pequeno pecúlio, cujo valor lhes parece sempre aumentar diante da desvalorização do cruzeiro. Muitos, porém, compram os terrenos, realmente, como solução para o seu problema de moradia e, nos pequenos lotes, constroem verdadeiros casebres de tijolo, cuja construção a Prefeitura de Nova Iguaçu facilita o mais possível, como já foi visto. Pouco a pouco, o número de casas construídas em cada loteamento vai aumentando. Ele perde aquele aspecto pioneiro, caracterizado pela raridade das construções, ausência total de jardins ou árvores nos terrenos construídos, capim nas ruas, vacas pastando nos inúmeros lotes vazios, ausência quase completa de melhoramentos, e a própria Prefeitura estende até ele alguns dos escassos serviços públicos que caracterizam essas áreas suburbanas.

Essa ampliação do espaço urbano na área periférica não se vem processando somente em função de novos loteamentos, pois também as indústrias que se instalam nas proximidades de Nova Iguaçu, têm contribuído de maneira decisiva para tal expansão. As fábricas, principalmente aquelas que necessitam de instalações amplas, não mais interessa a área mais densamente construída de Nova Iguaçu, em razão do elevado custo dos terrenos e da falta de grandes espaços. Preferem localizar-se na zona periférica, onde funcionam como verdadeiras sementes de um povoamento espontâneo ou planejado. Construções re-

sidenciais começam a surgir junto à fábricas, “botecos” se abrem, loteamentos se abrem nas imediações, em decorrência da maior valorização da área, e, assim, um novo bairro surge, logo ligado ao “centro” por modesta linha de lotações.

Apesar de esta zona periférica, assinalada por construções recentes e modestas, ter-se desenvolvido predominantemente em direção à planície, ela se estendeu também sobre uma área onde o relevo se apresenta impróprio para a ocupação de tipo urbano e, principalmente, para a abertura de loteamentos. Essa área é constituída pelos contrafortes da serra de Madureira, que vêm morrer quase ao lado da ferrovia, em Nova Iguaçu. Nessas encostas de declive forte, onde ainda se vislumbram restos dos belos laranjais que as recobriam, foram abertos vários loteamentos. Devido à hostilidade do relevo, tais espaços só foram loteados nos últimos anos, quando as vantagens de sua proximidade do “centro” e da estação colocaram em segundo plano as desvantagens para loteadores e compradores, decorrentes da topografia. Ruas foram abertas serpenteando pelas encostas e esses loteamentos logo se povoaram de pequenas casas.

Nesta mesma área de relevo íngreme, constituiu-se, também, uma exceção relativamente ao padrão de vida baixo, que caracteriza os moradores da área periférica, pois, em uma parte da encosta se instalou o bairro residencial elegante de Nova Iguaçu. Resultante da fragmentação tardia de grandes chácaras, que a própria hostilidade do relevo havia preservado do parcelamento, aí surgiu uma área de belas residências, onde habita o escol da cidade, constituído por aqueles que exercem, com êxito, em Nova Iguaçu, profissões liberais, ou por elementos abastados do comércio, da indústria e da administração locais. Esse bairro se localizou no trecho da encosta, vizinho da estação, que é atravessado pela tradicional e movimentada estrada de Madureira. A instalação recente de uma classe abastada neste local pode ser atribuída ao fato de ter sido a única área ainda disponível, vizinha do “centro”, quando essa elite começou a se constituir, em decorrência da crescente importância de Nova Iguaçu como subcentro dentro da área suburbana da metrópole. Além disso, a situação elevada deste bairro faz com que seja beneficiado por permanente ventilação, o que é de suma importância nessa zona muito quente e pouco arejada.

Em resumo, a área periférica funciona como verdadeiro subúrbio de Nova Iguaçu, distinguindo-se pela ocupação recente, pela fraca densidade de construções, pela função industrial nova e caracterizada, principalmente, por grandes instalações, pela função residencial para as classes mais pobres da aglomeração iguaçuana e, finalmente, pela descon-tinuidade espacial. Aos poucos, uma colmatagem, um preenchimento desses vazios se vai processando e, assim, Nova Iguaçu cresce e, através do seu crescimento, se expande a metrópole carioca neste setor da Baixada da Guanabara.

4. *A configuração urbana e suas condicionantes*

O resultado do crescimento extraordinário de Nova Iguaçu, nestes últimos vinte anos, foi a ampliação oficial de seu perímetro urbano, por três vezes sucessivas (em 1938, 1949 e 1958) até chegar a coincidir, atualmente, com as dimensões do próprio subdistrito da sede.

Em seu crescimento, Nova Iguaçu se defrontou com a expansão de outros pequenos núcleos, constituídos em torno de estações ferroviárias vizinhas, como Mesquita, estação anterior na linha da Central do Brasil, e os diversos núcleos à margem da Linha Auxiliar, como Caioaba, Andrade Araújo e Prata, que a ela se soldaram, comportando-se como seus subúrbios. Tôda a planície que se estende a leste até a linha da E. F. Rio Douro, na altura de Belford Roxo, importante entroncamento ferroviário, está densamente construída, não se percebendo a transição entre áreas oriundas da expansão das diferentes estações.

A linha divisória entre o distrito de Belford Roxo e o de Nova Iguaçu, separa ao meio a área situada entre os trilhos da Linha Auxiliar e da Rio Douro, e essa delimitação tem fundamento geográfico, pois corresponde ao limite da área que depende diretamente de Nova Iguaçu para o transporte ferroviário com a metrópole. Isto porque a população residente ao longo dos dois ramais não eletrificados da Rio Douro, converge para Belford Roxo, ponto terminal da linha eletrificada. Tem sido acelerado o ritmo de crescimento dêste aglomerado suburbano que, embora subordinado ao subcentro que é Nova Iguaçu, vem-se tornando cada vez mais auto-suficiente.

A paisagem nesta área da planície apresenta grande monotonia. O quadriculado dos loteamentos, pontilhados de pequeninas casas, as grandes áreas vazias, à espera de maior valorização e, aqui e acolá, instalações industriais de certo porte, são os elementos constantes. Não há particularidades de ordem funcional ou social expressas na paisagem, que permitam delimitar as áreas originárias de núcleos diferentes. A função residencial predominante, a dispersão das instalações industriais, a categoria modesta dos ocupantes, evidenciada no tipo quase padronizado das construções, são, aliás, elementos comuns a tôda a ocupação da baixada. Nem mesmo delimitações de caráter topográfico podem ser feitas entre os vários subúrbios que se originaram do desenvolvimento das estações ferroviárias, ao longo das diversas linhas que recortam êste setor da baixada. Todos êles se estendem sôbre área ampla, semelhante em suas características morfológicas, constituída por êste corredor menos encharcado da planície, que se dispõe entre a base da serra de Madureira e as áreas alternadamente pantanosas e colinosas que se desenvolvem a leste.

O crescimento de Nova Iguaçu se processou, pois, predominantemente, em direção a essa planície, que se desenvolvia a leste da aglomeração primitiva, isto porque a expansão, em outras direções foi dificultada.

tada por motivos de ordem diversa. Para sudoeste, a cidade se defronta com encostas íngremes dos contrafortes da serra de Madureira, cujos declives acentuados não são atraentes para uma ocupação de tipo urbano. Para oeste e noroeste, isto é, em direção à estrada de Madureira e à estação de Morro Agudo, a aglomeração foi detida em sua expansão pela condição jurídica dessas terras, vizinhas à cidade, que foram deixadas em usufruto a determinadas pessoas, mas legadas à Santa Casa. Essa área permanece subdividida em sítios arredondados, onde a laranja e produtos hortícolas ainda são cultivados e só na parte imediatamente vizinha a Nova Iguaçu é que uma ocupação de tipo urbano se vem realizando, de maneira clandestina.

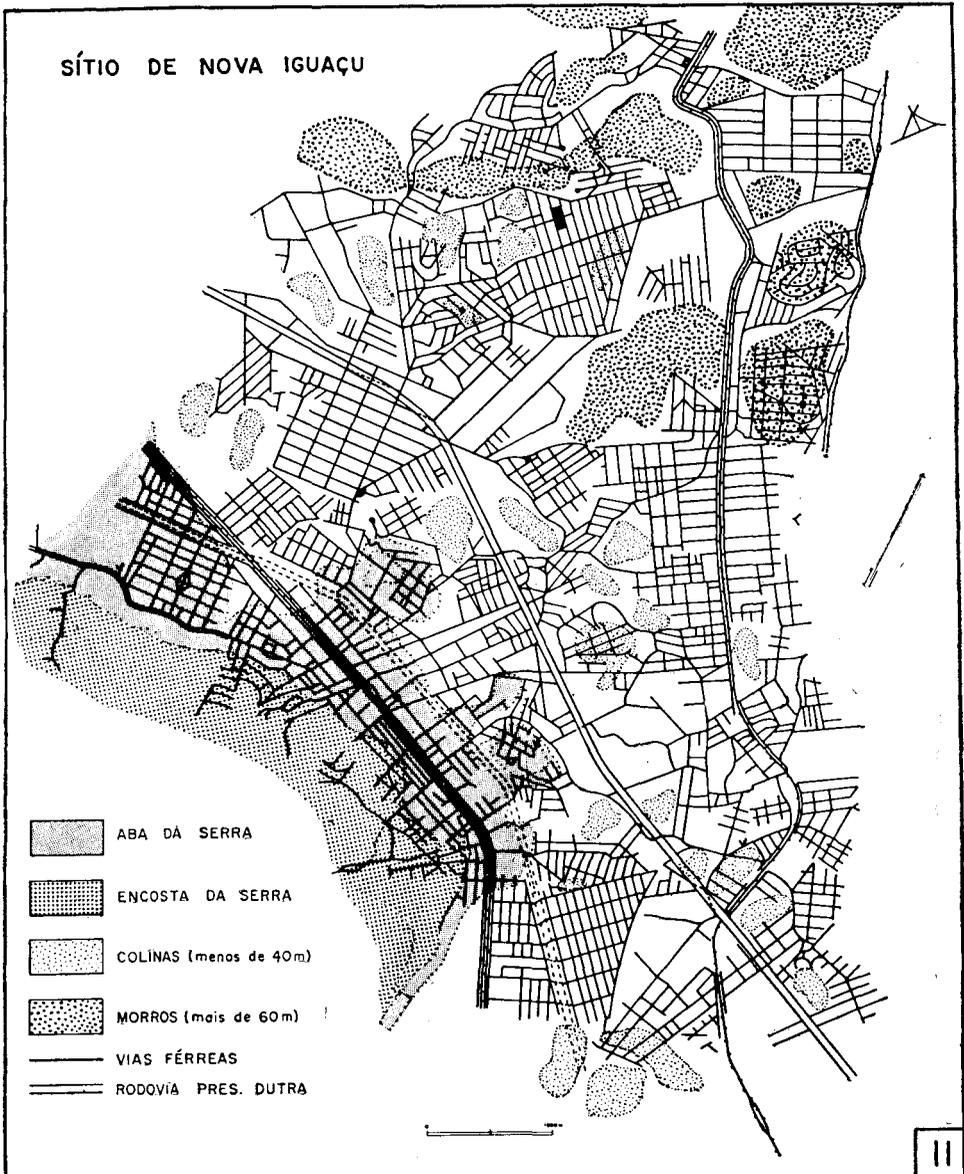


Fig. 11

Na vasta área de propriedade da Santa Casa que se estende das proximidades do “centro” até além de Morro Agudo (hoje Comendador Soares), casas esparsas e loteamentos em meio a laranjais e, até mesmo, o desenvolvimento suburbano em tórno destas estações, acusam êste tipo de urbanização clandestina. A paisagem desta área contígua ao centro conserva-se, pois, caracteristicamente pioneira, apesar de sua situação privilegiada: loteamentos mal traçados, com escassas construções, casebres construídos sem nenhum alinhamento — verdadeiras favelas — laranjais maltratados ou ainda viçosos se avizinham, enquanto, em espaços amplos, abertos pelos tratores e já recobertos de capim nôvo pastam os animais.

A expansão de Nova Iguaçu para o norte, se não é impedida como a noroeste por motivos de ordem jurídica, o é por motivos de ordem geomorfológica, pois nesta direção se inicia a zona de morros, que antecede a serra do Mar. Tal área não apresenta as mesmas facilidades para a ocupação urbana, devido à movimentação de seu relêvo, cujas cotas variam entre 100 e 200 metros. A abertura de loteamentos e o estabelecimento de comunicações têm a dificultá-los os inconvenientes decorrentes de um relêvo movimentado, que embaraça e encarece os trabalhos. Além disso, não são atraídos com a mesma facilidade compradores para lotes situados nos morros. Também as indústrias se afastam dessa área, pois preferem sempre terrenos planos. A ocupação urbana nesta zona vem-se limitando aos espaços planos entre os morros, imediatamente em volta das estações, onde surgem pequenos núcleos suburbanos, inteiramente separados uns dos outros e que são encontrados ao longo das linhas ferroviárias até o sopé da serra do Mar.

Por motivo de ordem geográfica, a que se somaram, em determinado setor, razões legais, Nova Iguaçu marca o fim do espaço urbano da metrópole carioca nesta parcela da Baixada da Guanabara.

Das diversas possibilidades de expansão de Nova Iguaçu nas diferentes direções resultou enorme dissimetria de sua planta, pois em relação ao núcleo inicial e ainda principal da aglomeração, houve crescimento enorme no quadrante leste, isto é, em direção à planície e à rodovia Presidente Dutra, enquanto nas outras direções ela se viu limitada em sua expansão. Nascida na estreita faixa colmatada, que se alonga no sopé da serra de Madureira, Nova Iguaçu cresceu, primeiro, desmesuradamente em direção à planície e só depois, quando as distâncias se tornaram longas demais, é que começou a escalar os íngremes declives dos contrafortes da serra vizinha. Hoje, o aglomerado desenvolve-se sôbre êsses três sítios, caracterizado cada um dêles por traçados diferentes. Enquanto nas elevações o arruamento se apresenta sinuoso, as duas ruas paralelas que margeiam a ferrovia assinalam a faixa de depósitos de sopé de encosta sôbre a qual nasceu a cidade, e as inúmeras transversais, que as unem à rodovia Presidente Dutra, assinalam a instalação da cidade sôbre a planície.

O traçado de Nova Iguaçu é, pois expressão fiel da forma espontânea ou planejada pela qual se processou a expansão urbana, assim como das vantagens e problemas de cada um dos sítios que foram sendo incorporados. O perímetro urbano, noção de caráter administrativo, no caso em aprêço tem fundamento nitidamente geográfico, pois engloba as áreas que mantêm relações íntimas com o "centro". É nestas relações diárias com o núcleo central de Nova Iguaçu que vamos buscar as bases para a configuração dêste subúrbio. Isto porque, a delimitação entre os vários núcleos suburbanos, hoje coalescentes, não se expressa na paisagem, pois, os elementos componentes da zona periférica de Nova Iguaçu se confundem e se soldam com elementos semelhantes, oriundos da expansão de outras localidades.

Entretanto, por sua origem, evolução e funções atuais, que contribuíram para lhe conferir estrutura bem diferenciada, Nova Iguaçu em seu conjunto salienta dos demais subúrbios periféricos, menos complexos e de paisagem mais homogênea.

Assim, estrutura, configuração e traçado, elementos importantes da morfologia urbana, contribuem para dar unidade a êste conjunto que é Nova Iguaçu, dentro da área suburbana do Grande Rio de Janeiro.

CONCLUSÃO

Devido à disponibilidade de amplos espaços planos ou suavemente ondulados na Baixada da Guanabara, o crescimento do Rio de Janeiro nessa direção vem-se processando de maneira muito complexa, enquanto para outras direções, essa expansão é orientada pelas imposições do relêvo. Além do crescimento difuso decorrente da pressão populacional exercida pelas zonas já densamente povoadas da cidade sôbre as áreas imediatamente vizinhas, a dilatação do espaço urbano para o recôncavo vem-se realizando de várias formas. Uma delas é o crescimento axial, ao longo de rodovias e, principalmente, de ferrovias. Esta última forma se tem verificado, especialmente, através do surgimento e coalescência dos núcleos-estações ao longo das vias férreas. Outra é representada pelo preenchimento de vazios entre êsses eixos, com uma poeira de construções. Finalmente, uma última forma deve ser considerada que é a do crescimento de núcleos isolados — sedes municipais — e a sua coalescência com outros pequenos núcleos-estações próximos e com a própria cidade em expansão. É nesse último tipo que se enquadram o crescimento de São João de Meriti, Nilópolis, Duque de Caxias e Nova Iguaçu e sua incorporação à aglomeração carioca. Surgiu, assim, o problema da caracterização e definição dessas frações de área contínua da metrópole, dotadas de nomes próprios e instituições locais.

O problema acima referido não se apresenta tão difícil em relação às sedes municipais de São João de Meriti e Nilópolis, que surgiram, se desenvolveram e deveram sua condição oficial de "cidades" à função de

abrigar o excesso de população do Rio de Janeiro. Eles podem ser qualificados como subúrbios residenciais (ou dormitórios) periféricos ou, numa expressiva denominação de QUEEN e THOMAS (1939, p. 285), *residential overflow suburbs*. Esses subúrbios apresentam elevado grau de absorção pela metrópole, ao contrário daqueles que se originaram do crescimento de núcleos urbanos independentes.

A questão, porém, se complica ao tentarmos rotular essas sedes de municípios maiores, como as “cidades” de Duque de Caxias e Nova Iguaçu, que cresceram desmesuradamente, em decorrência do exercício de múltiplas e importantes funções. Apresentam elas características peculiares que não permitem enquadramento simplista na categoria anterior, apesar da indubitável importância da função dormitório.

Nova Iguaçu, o objeto do presente estudo, quando encarada exclusivamente sua função dentro da metrópole, pode ser considerada um subúrbio diversificado (HARRIS, 1943, p. 6). Sendo, porém, o fenômeno urbano multiforme e essencialmente dinâmico, o puro enquadramento de Nova Iguaçu numa categoria funcional de subúrbio deixaria de lado aspectos importantes e não ressaltaria êsse aspecto evolutivo da vida das metrópoles, através do qual se processa o seu crescimento pela absorção de núcleos urbanos independentes. De fato, Nova Iguaçu exerce outras funções em relação a áreas não integradas no espaço urbano, além de ter preexistido como cidade. Por isso, em nosso estudo, procuramos analisar o processo pelo qual tal núcleo urbano se integrou, espacial e funcionalmente, na metrópole carioca, sem perder, porém, inteiramente, sua individualidade. Em nossa conclusão, procuraremos determinar o grau de absorção de Nova Iguaçu pela metrópole, analisando uma série de elementos que contribuem para a melhor compreensão desse processo. Esses elementos são: integração espacial, relações diárias de trabalho ou movimentos alternantes, grau de dependência ou de auto-suficiência, grau de diferenciação interna, grau de coesão interna ou caráter de comunidade, e influência sobre áreas fora da aglomeração.

A integração espacial é muito importante, pois está intimamente ligada à condição de subúrbio, isto é, de parte integrante da aglomeração. A noção de célula urbana, de cidade, inclui necessariamente a idéia de separação, por espaços não construídos, de outras unidades urbanas. Nova Iguaçu não é mais uma cidade, pois já foi englobada pela aglomeração carioca. Espacialmente, ela foi absorvida pelo Grande Rio de Janeiro, estando incluída em seu espaço urbano e dêle fazendo parte como subúrbio.

O elevado contingente humano de Nova Iguaçu, que os movimentos alternantes envolvem, revela sua dependência da metrópole como mercado de trabalho, servindo para pôr em evidência a função que mais contribuiu para absorção espacial da aglomeração estudada — a função de dormitório.

O grau de dependência ou de auto-suficiência é, também, muito importante para a avaliação do grau de absorção. Quanto mais longe

da área central da metrópole mais se acentuam as tendências para a auto-suficiência. Nova Iguaçu a 35 quilômetros do centro da cidade, situada na fronteira do espaço urbano, é um exemplo disso. No conjunto de suas funções, é a de subcentro que evidencia seu elevado grau de suficiência, apesar da indiscutível dependência, em relação à metrópole em vários setores.

O grau de diferenciação interna é outro elemento a considerar, pois uma estrutura bem diferenciada caracteriza não só subúrbios com múltiplas funções, mas, principalmente, subúrbios que existiam como centros urbanos independentes, antes de serem apanhados na malha da metrópole. Nova Iguaçu apresenta estrutura bem diferenciada que se expressa em sua paisagem urbana variada e que a distingue dos demais subúrbios vizinhos.

O grau de coesão interna ou o caráter de comunidade dessas frações da aglomeração que são os subúrbios servem, também, para individualizá-las. Ao se referir à cidade como um fato geográfico *SORRE* (1952, p. 175) lembra que “por detrás das pedras há os homens”. Um grupo social, ocupando um território contíguo, com suas próprias instituições locais, apresentando certa força de coesão interna e distinguindo-se, por isso mesmo, de outras áreas vizinhas é uma comunidade urbana (*QUEEN e THOMAS*, 1939, p. 274). Geralmente, elas têm seu próprio comércio, escolas, igrejas, clubes, cinemas, serviços profissionais e outras facilidades que tornam desnecessário aos residentes saírem, com frequência, da área, sendo a única exceção o emprêgo de muita gente fora da comunidade, no centro da cidade ou em outras partes da mesma. Seus habitantes utilizam suas instituições, discutem ambições comuns, orgulham-se de realizações locais e seguem seus líderes. Essas comunidades urbanas, em geral, têm nome e tradição. Seus habitantes falam de si, como pertencendo a essa localidade e não à grande aglomeração. *BONNOURE* (1950, p. 230) dá a êsse modo de sentir importância especial, ao referir-se aos moradores de certos centros, englobados na *banlieue* de Lião. É tudo isso que constitui uma comunidade e Nova Iguaçu é, sem a menor dúvida, uma comunidade urbana bem individualizada dentro do Grande Rio de Janeiro.

Finalmente, a influência sobre áreas situadas fora do espaço urbano da metrópole é aspecto da maior importância a considerar. Aos subúrbios em geral faltam *hinterlands* dependentes, quer porque jamais o tenham possuído, quer porque já tenham sido completamente envolvidos por outras partes da aglomeração. Nova Iguaçu, porém, por sua condição especial de subúrbio, oriundo da transformação de um centro de relações, e por estar na fronteira do espaço urbano, isto é, em contacto direto com uma zona que inclui áreas rurais e núcleos pioneiros suburbanos, conservou um *hinterland* dependente. É através da influência de Nova Iguaçu que sobre essa zona se faz sentir a influência da metrópole.

Em resumo, dentro do Grande Rio de Janeiro, é Nova Iguaçu um subúrbio diversificado, dotado, porém, de características excepcionais, decorrentes do seu substrato urbano e de sua posição no limite entre a aglomeração e sua faixa pioneira. Apesar de ser uma fração da área contínua da metrópole, a ela ligada por importantes deslocamentos profissionais, Nova Iguaçu não perdeu sua identidade, conservando elevado grau de independência e individualidade, evidenciados por sua estrutura diferenciada, pelo caráter de comunidade que apresenta, e por sua condição de centro de relações para áreas fora da aglomeração.

BIBLIOGRAFIA

I — Livros e artigos

- AB'SÁBER, A. N. e BERNARDES, N. (1958) *Vale do Paraíba, serra da Mantiqueira e arredores de São Paulo*. Guia da excursão n.º 4, realizada por ocasião do XVIII Congresso Internacional de Geografia, 303 pp., ilustr., Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro.
- Album do Estado do Rio de Janeiro Comemorativo do Centenário da Independência* (1922) — Rio de Janeiro.
- ALBUQUERQUE, J. P. de C. (1908), *Album do Estado do Rio*, Rio de Janeiro.
- Alguns aspectos históricos e estatísticos do município de Nova Iguaçu* (1946), contribuição da Agência Municipal de Estatística do IBGE no "Dia da Laranja", 15 pp.
- ALMEIDA, G. de (1927) "Escoadouros mortos do café". *O Jornal*, ed. comem. do bicent. do café, 4.ª seção, Rio de Janeiro.
- BACKHEUSER, E. (1927) "Aspectos geográficos fluminenses em torno da lavoura do café". *O Jornal*, ed. comem. do bicent. do café, 4.ª seção, Rio de Janeiro.
- BACKHEUSER, E. (1945) "Crescimento da cidade do Rio de Janeiro", *Boletim Geográfico*, (29):734-736.
- BERNARDES, L. M. C. (1957) *Planície litorânea e zona canavieira do estado do Rio de Janeiro*. Guia da excursão n.º 5 realizada por ocasião do XVIII Congresso Internacional de Geografia, 248 pp., ilustr., Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro.
- BERNARDES, L. M. C. (1959) "Importância da posição como fator do desenvolvimento do Rio de Janeiro". *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, 11(1), 175-196, São Paulo.
- BERNARDES, N. (1949) "Divisão regional do estado do Rio de Janeiro". *Boletim Geográfico*, 7(81):994-1001, Rio de Janeiro.
- BIROT, P. 1959, "Esbôço morfológico da região litorânea do estado do Rio de Janeiro", *Boletim Geográfico*, 17(152):465-478, Rio de Janeiro.
- BONNOURE, P. (1944), "Quelques aspects de l'évolution géographique de Paris". *Études Rhodaniennes*, 19(1-2) : 21-42. Lyon.
- BONNOURE, P. (1945), "Remarques sur la notion géographique de "cité". *Études Rhodaniennes*, 20(3-4) :173-178 Lyon.
- BONNOURE, P. (1950) "Étude sur les éléments de l'organisme urbain". *Revue de Géographie de Lyon*, 25(3) :229-240. Lyon.
- BROCHU, M. (1956) "Cartes économiques des villes et régions de Rio de Janeiro et São Paulo". *Revue Canadienne de Géographie*, 10(1) :17-39.

- CÂMARA MUNICIPAL DO MUNICÍPIO DE NOVA IGUAÇU (1950) *Coletânea das Leis Municipais*, 351 pp.
- CAMPOS, M. G. C. (1955) "Causas geográficas do desenvolvimento das olarias na Baixada da Guanabara". *Revista Brasileira de Geografia*, 17(2):123-151, Rio de Janeiro.
- CAPISTRANO DE ABREU, J. (1930) *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*, 271 pp., Livr. Briguiet, Rio de Janeiro.
- CARVALHO, D. de (1927) "O café em Minas Gerais". *O Jornal*, ed. comem. do bicent. do café, 8.^a secção, Rio de Janeiro .
- CENTRE D'ETUDES SOCIOLOGIQUES (1951) *Villes et Campagnes, Civilisation urbaine et Civilisation rurale*. 473 pp., ilust., Librairie Armand Colin, Paris.
- CHABOT, G. (1952) *La ville*, 222 pp., ilust., Librairie Armand Colin, Paris.
- CHATELAIN, A. (1946) "Les notions démographiques de zones urbaines: de la "cité" à la "banlieue". *Études Rhodaniennes*, 21:111-118, Lyon.
- CHATELAIN, A. (1951) "Les banlieues et les transports automobiles" *Revue de Géographie de Lyon*, 26(1):39-42, Lyon.
- CLOZIER, R. (1945) "Essai sur la banlieue". *La Pensée*, nouv. série, (4):49-57. *Código de Posturas da Câmara Municipal de Iguaçú (1904)*. *Código de Posturas da Câmara Municipal da Vila de Iguaçú (1887)*.
- DICKINSON, R. (1947) *City, Region and Regionalism, a geographical contribution to human ecology*. 327 pp., ilust., Kegan Paul, French, Trubner and Co., London.
- DUNLOP, C. J. *Apointamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro*, vol. I. "A Cia. de Carris de Ferro da Tijuca", 26 pp., ilust., Rio de Janeiro, (Multilith).
- DUNLOP, C. J. (1936) *Apointamentos para a história dos bondes do Rio de Janeiro*, vol. II "A Cia. Ferro-Carril do Jardim Botânico" 333 ppp, ilust., Ed. Gráfica Laemmert Ltda., Rio de Janeiro.
- ESPÍNDOLA SCHAEFFER, R. P. G. e GEIGER, P. (1951) "Nota sobre a evolução econômica da Baixada Fluminense". *Anuário Geográfico do Estado do Rio de Janeiro*, 4:93-102.
- FAIRCHILD, H. P. et alii (1955) *Dictionary of Sociology*. 341 pp., Adams and Co., Ames.
- FAWCETT, C. B. (1934) "British Connurbations in 1931". *Comptes Rendus du Congrès International de Géographie de Paris*, 1931. 3:434-465, Paris.
- FERREIRA SOARES, S. (1860) "Notas estatísticas sobre a produção agrícola e carestia dos gêneros de alimentação no Império do Brasil" [Transcrição in *Boletim Geográfico*, 106 a 113, Rio de Janeiro].
- FOURNIAU, Ch. (1944) "Cité" et "centre d'activité", étude de géographie urbaine sur l'exemple de Lyon". *Études Rhodaniennes*, 19(3-4):141-150, Lyon.
- FRÓIS ABREU, S. (1957) *O Distrito Federal e seus recursos naturais*, Rio de Janeiro. 318 pp., ilustr., Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro.
- GEIGER, P. P. (1952) "Sobre o loteamento na Baixada da Guanabara". *Proceedings Eight General Assembly and Seventeenth-International Congress*., 746-751, Washington.
- GEIGER, P. P. et alii (1956) "Urbanização e industrialização na orla oriental da baía da Guanabara". *Revista Brasileira de Geografia*, 18(4):495-522, Rio de Janeiro.

- GEIGER, P. P. (1958) "A Baixada Fluminense e área metropolitana do Rio de Janeiro". *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 6:223-354, Rio de Janeiro.
- GEIGER, P. P. e SANTOS, R. L. (1955) "Notas sobre a evolução da ocupação humana da Baixada Fluminense". *Revista Brasileira de Geografia*, 16(3):292-313, Rio de Janeiro.
- GEIGER, P. P. e MESQUITA, M. (1956) *Estudos rurais da Baixada Fluminense*, 208 pp., ilust., Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro.
- GEORGE, P. et alii (1950) *Études sur la banlieue de Paris*. 183 pp., ilust., Librairie Armand Colin, Paris.
- GEORGE, P. (1952) *La ville, le fait urbain através le monde*. 399 pp., ilust., Presses Universitaires de France, Paris.
- GEORGE, P. (1957) "Evolution interne des grandes agglomérations urbaines. Les banlieues. Les satellites. Agglomérations et conurbations". *Abstracts of Papers, I.G.U. Regional Conference in Japan 1957*. Tóquio.
- GEORGE, P. (1959) "Observations méthodologiques sur l'étude de la démographie différentielle à l'intérieur des agglomérations urbaines". *Proceedings of I. G. U. Regional Conference in Japan 1957*:324-326, Tóquio.
- GIST, N. and HALBERT, L. A. (1956) *Urban Society*, 513 pp., ilust., Thomas Y. Crowell Company, New York.
- GÓIS, H. A. (1934) *Relatório apresentado pelo engenheiro-chefe da Comissão de Saneamento da Baixada Fluminense*, 531 pp., ilust., Rio de Janeiro.
- GÓIS, H. A. (1939) *Saneamento da Baixada Fluminense*, 68 pp., ilust., Diretoria de Saneamento da Baixada Fluminense, Rio de Janeiro.
- GUIMARÃES, M. R. S. (1957) "Estudo da população ativa fluminense e sua utilização na delimitação das zonas econômicas do estado". *Revista Brasileira de Geografia*, 19(4):461-476.
- HARRIS, Chauncy D. (1943), "Suburbs". *The American Journal of Sociology*, 49(1):1-13, Chicago.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (1959) *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*, vol. 22, estado do Rio de Janeiro, 469 pp., Rio de Janeiro.
- IBGE — *Conselho Nacional de Estatística*, Nova Iguaçu, Rio de Janeiro, s.d.
- KELLER, E. C. S. (1953) "Crescimento da população do estado do Rio de Janeiro". *Revista Brasileira de Geografia*, 15(1):165-169.
- LAMEGO, A. R. (1942) "Os engenhos de açúcar no recôncavo do Rio de Janeiro em fins do século XVIII". *Brasil Açucareiro*, 18:584-589, Rio de Janeiro.
- LAMEGO, A. R. (1948) *O Homem e a Guanabara*, 294 pp., ilust., Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro.
- LAMEGO, A. R. (1950) *O Homem e a Serra*, 350 pp., ilust., Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro.
- LUCCOCK, J. (1951) *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*, 435 pp., ilust., Livraria Martins — Editôra, São Paulo.
- MAGALHÃES, B. de (1927) "Os caminhos antigos pelos quais foi o café transportado para o Rio de Janeiro e para outros pontos do litoral fluminense". *O Jornal*, ed. comem. do bicent. do café, 10.^a secção, Rio de Janeiro.
- MAGALHÃES, B. (1935) *Expansão Geográfica do Brasil Colonial*. 403 pp., Companhia Editôra Nacional, São Paulo.
- MATOS, O. N. (1949) "Evolução das vias de comunicação no estado do Rio de Janeiro". *Boletim Paulista de Geografia*, 3:51-75, São Paulo.

- MATTOSO MAIA FORTE (1919) *Esbôço de geografia econômica do estado do Rio de Janeiro*. Breve informação apresentada ao VI Congresso Brasileiro de Geografia.
- MATTOSO MAIA FORTE, J. (1933) *Memória da Fundação de Iguaçu*, 131 pp., Tipografia do "Jornal do Comércio", Rio de Janeiro.
- MEDEIROS, A. — *Memória Histórica de São João de Meriti*.
- MELO, J. de (1927) "A evolução da cultura cafeeira no estado do Rio". *O Jornal*, ed. commen. do bicent. do café, 6.^a secção, Rio de Janeiro.
- MENDES, R. S. (1947) "Viajantes antigos e paisagens modernas na Baixada Fluminense". *Boletim Geográfico*, 36:1437-1440.
- MENDES, R. S. (1949) "Cultura e comércio da laranja na região da Guanabara". *Boletim Paulista de Geografia*, 1:31-39, São Paulo.
- MENDES, R. S. (1950) *Paisagens culturais da Baixada Fluminense*, — 171 pp., ilust., Universidade de São Paulo, São Paulo.
- MONBEIG, P. (1943) "O estudo geográfico das cidades". *Boletim Geográfico*, 7:7-29, Rio de Janeiro.
- MONBEIG, P. (1957) *Novos Estudos de Geografia Humana Brasileira*. 236 pp., ilust. Difusora Européia do Livro, São Paulo.
- NORONHA SANTOS (1919) *Memória acerca dos limites do Distrito Federal com o estado do Rio*. 45 pp, ilust., Imprensa Nacional, Rio de Janeiro.
- NORONHA SANTOS (1934) *Meios de transporte no Rio de Janeiro*, 2 tomos, ilust., Tipografia do "Jornal do Comércio", Rio de Janeiro.
- O JORNAL (1927) "Os comissários de café há meio século". *O Jornal*, ed. comem. do bicent. do café, 10.^a secção, Rio de Janeiro.
- OLIVEIRA VIANA (1927) "Distribuição geográfica do cafeeiro no estado do Rio". *O Jornal*, ed. comem. do bicent. do café, 1.^a secção, Rio de Janeiro.
- PEIXOTO, Rui Afrânio — *História de Nova Iguaçu* — inédito.
- PIZARRO e ARAÚJO, J. S. A. (1945-1946) *Memórias históricas do Rio de Janeiro*, 9 vols., Instituto Nacional do Livro, Rio de Janeiro.
- Poliânteia comemorativa do primeiro centenário do município de Nova Iguaçu no governo Arruda Negreiros*, 24 pp., de ilust., Estab. Gráfico "Gazeta da Bólsa", Rio de Janeiro.
- PRADO JÚNIOR, C. (1945) *Formação do Brasil Contemporâneo (Colônia)*, 2.^a ed., 388 pp., Editôra Brasiliense, São Paulo.
- PRADO JÚNIOR, C. (1956) *História Econômica do Brasil*, 4.^a ed., — 348 pp., Editôra Brasiliense, São Paulo.
- Primeiro Centenário das Ferrovias Brasileiras* diversos autores (1954), 414 pp., ilust., Serviço Gráfico do IBGE. Rio de Janeiro.
- QUEEN, S. and THOMAS, L. (1939) *The City*. 500 pp., ilust., McGraw-Hill Book Company, New York.
- Relatório apresentado à Câmara Municipal de Nova Iguaçu pelo seu ex-presidente Dr. Manuel Reis em 10 de janeiro de 1918.*
- Relatório apresentado à Câmara Municipal de Iguaçu pelo seu ex-presidente Dr. Pedro Teles Barreto de Meneses em 15 de janeiro de 1895.*
- RIBEYROLLES, C. (1941) *Brasil Pitoresco*, 2 vols., São Paulo.
- ROCHFORT, M. (1956) "Curso de Geografia Urbana", ministrado no Conselho Nacional de Geografia em setembro e outubro de 1956.

- RUELLAN, F. (1945) "Evolução geomorfológica da baía da Guanabara e das regiões vizinhas". *Revista Brasileira de Geografia*, 6(4):445-508, Rio de Janeiro.
- SAINT'ADOLPHE, M. M. de (1845) *Diccionario Geographico, historico e descriptivo do Imperio do Brasil*. T. I, 566 pp., Ailland ed., Paris.
- SAINT-HILAIRE, A. de (1938) *Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Gerais*, 2 tomos, Companhia Editôra Nacional, São Paulo.
- SAINT-HILAIRE, A. de (1941) *Viagens pelo Distrito dos Dimantes e Litoral do Brasil*, 452 pp., Companhia Editôra Nacional, São Paulo.
- SAINT-HILAIRE, A. de (1944) *Viagem às Nascentes do Rio São Francisco e pela Província de Goiás*, 2 tomos, Companhia Editôra Nacional, São Paulo.
- SAMPAIO, C. (1924) *Memórias históricas — Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*. 284 pp., Empresa Internacional Editôra, Coimbra.
- SANTOS, M. (1959) *A cidade como centro de região — definições e métodos de avaliação da centralidade* 27 pp., ilust., Publicações da Universidade da Bahia, Salvador.
- SANTOS, R. P. dos (1957) *Majé, Terra do Dedo de Deus*, 346 pp., ilust., Serviço Gráfico do IBGE, Rio de Janeiro.
- SCHLICHTHORST, C. (1943) *O Rio de Janeiro como é, 1824-1826 (huma vez e nunca mais)*, 300 pp., ilust., Editôra Getúlio Costa, Rio de Janeiro.
- SEGADAS SOARES, M. T. (1961) Divisões principais e limites externos do Grande Rio de Janeiro. (*Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, vol. XII, S. Paulo.
- SERVIÇO DE INSPEÇÃO E FOMENTO AGRÍCOLA DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA (1932). *A fruticultura no Brasil*, 376 pp., ilust., Tipografia do Ministério da Agricultura, Rio de Janeiro.
- SERVIÇO NACIONAL DE RECENTEAMENTO (1951) *Divisão do Distrito Federal em quadros urbano, suburbano e rural, para fins censitários*, 26 pp., Documentos Censitários, Série C — n.º 4, Rio de Janeiro.
- SERVIÇO NACIONAL DE RECENTEAMENTO (1954), *População urbana e população rural*, 43 pp., Documentos Censitários, série D — N.º 5, Rio de Janeiro.
- SILVA, M. M. F. (1949) *Geografia dos Transportes no Brasil*, 270 pp., ilust., Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro.
- Sinopse Estatística do Município de Nova Iguaçu* (1948), Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do IBGE, 19 pp.
- SMALLES, A. E. (1953) *The Geography of Towns*, 167 pp., ilust., Hutchinson's University Library, London.
- SORRE, M. (1952) *Les fondements de la Géographie Humaine*. T. III, "L'Habitat", 499 pp., Librairie Armand Colin, Paris.
- SORRE, M. (1957) "Rencontres de la Géographie et de la Sociologie", 213 pp., Librairie Marcel Rivière et Cie., Paris.
- TAUNAY, A. de (1935) *Subsídios para a história do café no Brasil colonial*, 423 pp., edição do DNC, Rio de Janeiro.
- TRICART, J. (1950) "Contribution à l'étude des structures urbaines". *Revue Géographique de Lyon*, 15(3):145-156, Lyon.
- TRICART, J. (1954) *Cours de Géographie Humaine*, fasc. II. "L'Habitat Urbain", 295 pp., ilust., Centre de Documentation Universitaire, Paris.
- VASCONCELOS, Cl (1927) "As estradas antigas de transporte do café no estado do Rio". *O Jornal*, ed. comem. do bicent. do café, 2.ª secção, Rio de Janeiro.

II — Documentos

- FONSECA JÚNIOR, A. (1951) *Dados e informações sôbre a produção da laranja no município de Nova Iguaçu (relatório do agrônomo)*.
Livro de Registro do Impôsto de Indústrias e Profissões do Município de Nova Iguaçu em 1934.
Rol de Indústrias e Profissões do Município de Nova Iguaçu de 1957.
Rol de Indústrias e Profissões do Município de Nova Iguaçu de 1946.

III — Cartas

- Carta Corográfica do Estado do Rio de Janeiro*. Conselho Nacional de Geografia e Departamento Geográfico Estadual, 1953.
- Carta da Província do Rio de Janeiro, 1840, (1:1 200 000)* — Mapoteca da DSGE.
- Carta do Distrito Federal, levantada, desenhada e impressa pelo Serviço Geográfico Militar, 1922*. Escala 1:50 000.
- Carta Geographica da parte oriental da Província do Rio de Janeiro, seus têrmos ou limites com a do Espírito Santo, São Paulo, Minas Geraes, indicando-se as subdivisões dos Districtos annexos comprehendidos na jurisdição particular e economica de suas villas, cidades e aldeias, archivo Militar, 4 de janeiro de 1841, Escala graphica*. Mapoteca da DSGE.
- Carta Topographica e Administrativa da Província do Rio de Janeiro e do Município Neutro*, erigida sôbre os documentos mais modernos pelo Vede de Vilhers de L'Ileadam gravada na Lithographie Imperial de Vr. La Rée publicada no Rio de Janeiro por Garnier Irmãos, Rio de Janeiro, 1850. Mapoteca da DSGE.
- Carta Topographica da Capitania do Rio de Janeiro* feita por ordem do Côde de Cunha, Capitão General e Vice Rey do Estado do Brasil, por Manoel Vieyra Leão, Sargento Mor e Governador da fortaleza do Castelo de São Sebastião da cidade do Rio de Janeiro em o ano de 1767.
- Fôlha Cazias, escala 1:50 000*. Serviço Geográfico e Histórico do Exército, 1939.
- Fôlha Nova Iguaçu, escala 1:50 000*. Serviço Geográfico e Histórico do Exército, 1939.
- Mapa de João Jorge Lôbo, 1778*, Mapoteca da DSGE.
- Município de Nova Iguaçu, Estado do Rio de Janeiro*, mapa organizado em observância do decreto-lei n.º 311 de 2 de março de 1938. Escala 1:50 000.
- Município de Nova Iguaçu, Estado do Rio de Janeiro: 1.º distrito*. Planta de Perimetro. Escala 1:10 000 s.d.
- Plano da Capitania do Rio de Janeiro*, capital do Estado do Brasil no ano de 1784 e copiado por José Fernandes Portugal em Pernambuco — Anno de 1803 — Escala graphica. Mapoteca da DSGE.
- Planta Chorographica de parte da Capitania do Rio de Janeiro* (Copiada no Arq. Militar em fev. 1852) levantada por ordem de S.A. Real pelo Major de Engenheiros Francisco José de Souza Soares de Andrea (sem data). Mapoteca da DSGE.
- Planta da Província do Rio de Janeiro, 1830*, R. Schlicht. Mannheim.
- Planta da zona atualmente ocupada pelo Distrito Federal e Baixada da Guanabara*, (sem título e sem data — provávelmente do século XVIII). Mapoteca da DSGE.
- Reconhecimento Militar desde Mangaratiba até a cidade do Rio de Janeiro* pelo Illmo. e Exmo. Snr. Tenente General Stockler em agôsto de 1819. Escala graphica. Mapoteca da DSGE.

ANEXO I
RIO DE JANEIRO — BAIXADA DA GUANABARA
Densidade da População — 1920

MUNICÍPIOS E DISTRITOS	Área (km ²)	População	Densidade (hab/km ²)
Itaboraí	565	27 760	49,1
Itaboraí.....	341	22 228	65,2
Pôrto das Caixas.....	78	1 949	25,0
Itambi.....	115	2 289	19,9
Sambaetiba.....	31	1 294	41,7
Itaguaí	667	15 771	23,6
Itaguaí.....	275	7 169	26,1
Bananal.....	264	1 776	6,7
Paracambi.....	128	6 826	53,3
Majé	626	18 816	30,1
Majé.....	87	6 216	71,4
Santo Aleixo.....	70	3 440	49,1
Guapimirim.....	263	1 842	7,0
Suruí.....	46	1 559	33,9
Guia de Pacobaíba.....	61	1 588	26,0
Inhomirim.....	99	4 171	42,1
Niterói	79	86 238	1 091,6
Niterói.....		25 280	
São Domingos.....		8 435	
Icaraí.....		15 905	
São Lourenço.....		12 105	
Barreto.....		10 969	
Juruçuba.....		9 056	
Ilhas.....		4 488	
São Gonçalo	277	47 019	169,7
São Gonçalo.....	157	30 628	195,1
Cordeiros.....	65	11 192	172,2
Ipiiba.....	55	5 199	94,5
Iguaçu	1 315	33 396	25,4
Iguaçu.....	274	12 382	45,2
Queimados.....	210	3 063	14,6
Cava.....	251	2 001	8,0
Pavuna.....	78	8 255	105,8
Santa Branca.....	59	1 261	21,4
Xerém.....	422	2 823	6,7
São Mateus.....	21	3 611	172,0

ANEXO II
RIO DE JANEIRO — BAIXADA DA GUANABARA
Densidade da População — 1940

MUNICÍPIOS E DISTRITOS	Área (km ²)	População	Densidade (hab/km ²)
Itaboraí.....	565	24 370	43,1
Itaboraí.....	97	4 686	48,3
Cabuçu.....	64	5 481	85,6
Itambi.....	115	2 285	19,9
Pôrto das Caixas.....	78	1 389	17,8
Sambaetiba.....	31	1 185	38,2
Tanguá.....	180	9 344	51,9
Itaguaí.....	667	15 920	23,9
Itaguaí.....	172	2 604	15,1
Caçador.....	43	1 634	38,0
Coroa Grande.....	60	1 783	29,7
Paracambi.....	128	7 491	58,5
Seropédica.....	264	2 408	9,1
Majé.....	626	23 401	37,4
Majé.....	87	6 491	74,6
Guaçimirim.....	263	3 774	14,3
Guia de Pacobaíba.....	61	956	15,7
Inhomirim.....	99	5 374	54,3
Santo Aleixo.....	70	5 398	77,1
Suruí.....	46	1 408	30,6
Niterói.....	79	142 407	1 802,6
Nova Iguaçu.....	1 315	140 606	106,9
Nova Iguaçu.....	203	34 680	170,8
Belford Roxo.....	71	7 434	104,7
Bonfim.....	59	1 232	20,9
Cava.....	251	3 048	12,1
Caxias.....	42	24 711	588,4
Estréla.....	422	3 617	8,6
Meriti.....	36	39 569	1 099,1
Nilópolis.....	21	22 341	1 063,9
Queimados.....	210	3 974	18,9
São Gonçalo.....	277	89 528	323,2
São Gonçalo.....	67	13 341	199,1
Itaipu.....	55	4 007	72,9
José Mariano.....	65	10 236	157,5
Monjolo.....	57	3 704	65,0
Neves.....	14	34 209	2 443,4
Sete Pontes.....	19	24 031	1 264,8

ANEXO III
RIO DE JANEIRO — BAIXADA DA GUANABARA
Densidade da População — 1950

MUNICÍPIOS E DISTRITOS	Área (km ²)	População	Densidade (hab/km ²)
Duque de Caxias	464	92 459	199,3
Duque de Caxias	42	73 527	1 750,6
Imbariê	422	18 932	44,9
Itaboraí	565	30 228	53,5
Itaboraí	97	7 006	72,2
Pôrto das Caixas	78	1 688	21,6
Itambi	115	3 375	29,3
Sambaetiba	31	1 248	40,3
Tanguá	180	11 157	62,0
Cabuçu	64	5 754	89,9
Itaguaí	667	29 566	44,3
Itaguaí	172	9 830	57,2
Seropédica	264	8 268	31,3
Paracambi	128	7 749	60,5
Ibituporanga	43	1 858	43,2
Coroa Grande	60	1 861	31,0
Majé	626	36 761	58,7
Majé	87	9 457	108,7
Santo Aleixo	70	7 832	111,9
Guapimirim	263	7 026	26,7
Suruí	46	1 812	39,4
Guia de Pacobaíba	61	1 233	20,2
Inhomirim	99	9 401	95,0
Nilópolis	21	46 406	2 209,8
Nilópolis	13	30 711	2 362,4
Olinda	8	15 695	1 961,9
Niterói	134	186 309	1 390,4
Niterói	79	182 039	2 304,3
Itaipu	55	4 270	77,6
Nova Iguaçu	753	145 649	193,
Nova Iguaçu	203	90 749	447,0
Queimados	210	18 774	89,4
Cava	269	12 376	46,0
Belford Roxo	71	23 750	334,5
São Gonçalo	222	127 276	573,3
São Gonçalo	67	28 003	418,0
Ipiíba	65	10 456	160,9
Monjolo	57	5 687	99,8
Neves	14	52 424	3 744,6
Sete Pontes	19	30 706	1 616,1
São João de Meriti	36	76 462	2 123,9
São João de Meriti	14	43 790	3 127,9
São Mateus	5	11 278	2 255,6
Coelho da Rocha	17	21 394	1 258,5

ANEXO IV
CONSTRUÇÕES EM NOVA IGUAÇU
Distrito de Nova Iguaçu

ANO	TIPO DE CONSTRUÇÃO				TOTAL
	Proletárias	Residenciais	Negócio e residência	Legalizações	
1945	150	70	31	199	450
1946	194	264	40	269	767
1947	151	156	19	50	376
1948	309	56	39	150	514
1949	522	119	47	170	858
1950	503	315	79	175	1 072
1951	262	324	87	154	827
1952	506	144	78	206	1 636
1953	399	245	87	284	1 015
1954	239	234	129	265	867
1955	223	323	116	262	924
1956	354	326	82	877	1 659
1957	176	186	116	1 359	1 837

Outros distritos

ANO	TIPO DE CONSTRUÇÃO				TOTAL
	Proletárias	Residenciais	Negócio e residência	Legalizações	
1945	106	116	18	479	719
1946	220	139	42	622	1 023
1947	222	60	13	251	546
1948	455	39	67	214	775
1949	537	47	71	240	895
1950	503	315	79	177	1 072
1951	262	324	87	154	827
1952	506	144	78	206	1 636
1953	399	245	87	284	1 015
1954	239	234	129	265	867
1955	223	323	116	262	924
1956	354	326	82	877	1 659
1957	176	186	116	1 359	1 837

FONTE: Serviço de Obras Particulares da Divisão de Engenharia da Prefeitura Municipal de Nova Iguaçu.

SUMMARY

NOVA IGUAÇU

This study deals with one of the most crucial problems in urban Geography the growth of the great metropolis, its expansion over and beyond administrative limits, and its coalescence with small neighbouring urban centers, as illustrated by the spreading of Rio de Janeiro northwards towards the Guanabara Baixada.

In the introduction, the author sets out to analyse the process of integrating the Guanabara Baixada to Greater Rio de Janeiro, touching on the following aspects: a) the contribution or negative aspect of natural environmental factors; b) the position of the Baixada as intermediary area between the mountainous hinterland and a port with outstanding advantages; c) the exceptionally important role of the ways of circulation, which led the city to progress in this direction, stressing that despite the multiplicity and increasing importance of the highways that cross this region, the railways are still the main agents of expansion of the urban area in this direction; d) the various ways in which the process of urbanization of the Baixada is being pursued: spontaneous enlargement of agglomerations around railway stations, housing developments, industrial nuclei and the growth of small, long-existing urban centers arising out of new functions related to the life of the metropolis. In closing, the author indicates a section to the north of Rio de Janeiro, beyond the administrative limits of the city but now completely integrated in the urban area of the metropolis and made up of the municípios of Nilópolis, São João de Meriti and the southern part of the municípios of Nova Iguaçu and Caxias; this section is characterized by high density of population and continuity of built-up area. A sudden drop in density (1158 to 235 inhab. per sq. mile) in the município of Nova Iguaçu marks the end for the urban area, i.e. the limit of the agglomeration considered as a concentrated group, the different elements of which are contiguous (GEORGE, 1952). This limit also marks the end of the suburban area, where another area begins that is characterized by discontinuity of the centres of population, and widely scattered residential and industrial buildings. This zone used to have a low population density, but the index of population increase rose sharply between 1920 and 1950 as a result of the development of commuter suburbs, industrial centres and housing developments in the area. In this case, the growth of the population was the result of direct influence of the metropolis, and the region may rightly be termed an urban pioneer fringe (TRICART, 1950). The absorption of the rural medium by the advance of a great metropolis can certainly be described as urban pioneering and, as in all pioneer zones, the master agglomerations are situated on the limit between the two areas: the really densely occupied area and that in which occupation is under way. In the line of expansion of the metropolis of Rio de Janeiro towards the Guanabara Baixada, just at the junction of the urban area and the urban pioneer fringe, stands Nova Iguaçu, the township with which this survey is concerned. Its status as the seat of an ancient and important município, its position on the outskirts of the urban area, its past rich in content and independence, and its evolution to the point of becoming a suburb of Rio de Janeiro, are such that a study of its development makes for a better understanding of the way in which the urban type occupation of a broad section of the Guanabara Baixada has been achieved.

In the first chapter, the author describes Nova Iguaçu as it now is: a peripheral suburb (SEGADAS SOARES, 1960) of Rio de Janeiro, characterized by its great importance as a residential section for city-working commuters, by its limited industrial activity (small industry catering to the nearby suburban market) and by being a sub-centre (GIST & HALBERT, 1956) for the spreading sector of the suburban zone of the metropolis, with 1038 commercial establishments, 5 high schools, 6 banks, 40 doctors, etc. Its multiple functions justify its classification as a diversified suburb (CHAUNCY HARRIS, 1943), i.e. a suburb that, while exercising a predominantly residential function, shows a certain amount of industrial development and acts as an important servicing centre for lesser suburbs.

In the second chapter, the author points out that, though functionally and spatially integrated in the metropolis of Rio de Janeiro, Nova Iguaçu may be distinguished from the other peripheral suburbs of this city by the fact that it has kept a personality of its own, given it by its urban substratum and its lasting function of servicing centre for a rural zone. Analysing the urban past of Nova Iguaçu, the author studies its evolution since it began in the eighteenth century as a sugar plantation, with the name Maxambomba, up to its emergence as a centre of the citrus fruit growing economy in the Baixada in the second quarter of the twentieth.

The genesis and evolution of the settlement has gained much from the way in which it is situated at the point of contact between three morphologically different areas: the plain, the Madureira range and the foothills of the Serra do Mar escarpment, on the edge of a consolidated strip of land at the base of the elevations that rim the Baixada. This ridge was followed by an eighteenth century road leading to the mountainous hinterland and again by the railway in the nineteenth century. Maxambomba, sugar mill in the eighteenth and railway station in the nineteenth had become by the turn of the latter century the seat of the município (or county) of Nova Iguaçu. The prosperity of this area, linked to the spread of orange growing for export to the European markets, was to turn Maxambomba, with its name changed to Nova Iguaçu, into an important packing and shipping centre of citrus fruits, as well as a servicing centre for a population that would increase amazingly as a result of the land being split up into small truck farms and of the working system in the orange groves, which required large numbers of wage-earners and cropfarmers.

Despite the increase in the rural population and the prosperity generated by citrus fruit growing, Nova Iguaçu failed to gain status as an urban centre, enlarge appreciably its urban area and increase its population, specialize its commerce and multiply its industries, acquire a more complex structure and stand out from the rank and file of such centres. It was too close to Rio de Janeiro and this restricted its urban functions and even withdrew its influence over part of the município of which it was the seat, for the metropolis soon stretched out grasping fingers for the fringe areas to use them as commuter suburbs to house the city workers. It has been seen that the life and prosperity of Nova Iguaçu was intimately related to growing oranges and marketing them abroad, and the whole economic structure collapsed when exports were cut off at the outbreak of the second world war. However, Nova Iguaçu was to prove an excellent example of the force of resistance, capacity of renovation and plasticity of urban groups described by SORRE (1952, p. 179). Unchecked by the ruin of the citrus fruit industry, the town progressed by modifying its essential features, attracting new customers, seeking in other elements, not affected by the drama of the land, a source of prosperity. These elements seem to have been its position athwart the main trunkline linking what was then the capital of the country to the interior, electrified on the verge of the crisis, in 1938, and its position on the edge of a spreading plain suitable for the future housing and industrial developments of a metropolis that was growing ever faster. The partition of the land into

residential and manufacturing lots cleared the way for the onrush of real estate development at the end of the war, that was to involve all of the citrus fruit growing area. In the city of Nova Iguaçu, the urban area was enlarged in two ways: by spontaneous subdivision of the truck farms that surrounded the former settlement and by development of the extensive holdings near the city. Prospective residents were attracted to Nova Iguaçu by cheap land, frequent rapid transportation to the metropolis and a well-equipped system of services, as a result of its established position as city and seat of a município. All these advantages were enhanced when the modern highway inland, built in 1951, passed through Nova Iguaçu with enormous significance for its growth as a residential suburb. Between 1940 and 1950, the urban outline of Nova Iguaçu was twice officially extended and its population rose from 20,598 to 58,533 inhabitants.

On taking over its new function of residential suburb to the metropolis, Nova Iguaçu abandoned other functions to which it owed its position as a city: packing and shipping station for the citrus fruit production and shipping and receiving station for goods and products of trade and industry for the city and the município, as a result of the increasing disorganization of traffic by rail and the advantages and facilities of road transport since the building of the new highway. If, however, owing to the decay of the citrus fruit economy, combined with the use of a new means of transport and a new way of circulation, Nova Iguaçu has lost a part of its functions as an intermediary, it has kept others, and to the preservation of these latter are due the city characteristics still in evidence. In the organization of a region, a city does not merely play the role of collecting-point for the agricultural output or distributor of goods for its own supply. It exercises, above all the function of selling merchandise and providing services for a population that does not reside in the urban area. Nova Iguaçu has retained and even improved and extended this kind of intermediary function, and the improvement of the highway system has enabled it to serve more distant areas, the population of which has likewise considerably increased with the rapid increase in the number of suburban communities that are springing up around the railway stations. Furthermore, the permanence of a type of customer connected with rural activities is another of the more remarkable peculiarities of Nova Iguaçu and gives it a certain originality compared with the other peripheral suburbs of the metropolis. At the end of this chapter, the author stresses the fact that it is the two elements analysed therein — the urban substratum, arising from the exercise of many important functions in the past, which were essentially urban, and its present condition as interconnecting centre for the wide area not yet integrated in the urban pattern of the metropolis — that together guarantee the individuality of Nova Iguaçu, despite its being already incorporated in the suburban area of Greater Rio de Janeiro.

The third contains an analysis of the townscape of Nova Iguaçu in which each zone covers forms of the present-day organization of urban life and corresponds to one phase of the transformation of the settlement into one of the most important suburbs of Greater Rio de Janeiro. Three such zones are distinguished: the "Centre", an intermediate zone and a peripheral zone. The "Centre" still occupies the part nearest the station, the oldest part of town, although development has tended to spread directly away from it. Some of the features of the centres of populous cities are to be observed in this central area: the gradual disappearance of the private residence, the maintenance of old buildings on account of their over-valuation, the growing tendency to replace old houses by multi-storey structures, an increasing specialization and greater refinement of commercial installations. The rapid evolution of the city transformed the citrus fruit growers' settlement into an active "centre", imposing certain modifications but preserving that aspect of an old town in a new agglomeration, or in other words a relic of the past that fails to harmonize with the dynamic urge of the central or downtown area.

The intermediate zone stands out individually against the urban background, not as a uniform townscape, but on the contrary by its conflicting variety, which differentiates it from the two neighbouring zones that are more homogeneous in morphology and structure. This area has a residential function within Nova Iguaçu, but also houses a great many of the local industries. The zone was built up on an area of less intensive land occupation, and there still remain traces of the ownership pattern of fair-sized units corresponding to the truck farms of pre-urban days. The expansion over this area has gone ahead spontaneously, i.e. not by means of housing developments, and the reason for this lies partly in the social and economic status of the landowners — small and medium citrus fruit growers — that favoured individual "colonisation" (TRICART, 1950). Although many of the manufacturing plants of the first phase of industrial development in Nova Iguaçu were set up in this area, the residential function predominates and is marked by an absence of extremes, i.e. neither shanties nor fine residences. Such extremes are to be found outstandingly in the third or peripheral zone, which, precisely because it is the most recent, has attracted at the same time a wealthy class, originating with the recent progress of Nova Iguaçu, and a very poor class, that came to settle down on the huge developments opened up there.

The peripheral zone is characterized by the sub-division of the land into allotments or developments on the site of the extensive properties that formerly surrounded the small holdings of the orange growers. Some of the more recent industrial plants are also located in this zone on account of the high cost of the remaining empty lots in the intermediate zone and their cramped dimensions. This area is as yet only thinly built up and the developments of which it is composed correspond closely to the pre-urban agrarian structure, inasmuch as it is easy to recognize, in the area covered by each development and its distinctive pattern of town-planning, the area of the large property from which it originated and whose name it frequently bears.

The result of the extraordinary growth of Nova Iguaçu in the last twenty-five years is that the urban outline has been extended officially three times in succession (in 1938, 1949 and 1958). As the town spread, it came up against the expansion of other small settlements clustering around the neighbouring railway stations, and they were welded together into a composite whole so that the whole of the plain stretching to the east of the Central do Brasil Railway as far as the Rio d'Ouro Railway is now densely built up, and it is impossible to perceive the transition between areas originating in the expansion from different stations, since there are no morphological peculiarities to distinguish them.

The growth of Nova Iguaçu proceeded largely over the plain that extends eastward, because expansion in other directions was met by obstacles of a topographical nature such as the steep slopes of the Serra de Madureira, in the Southwestern Sector, and the hilly region beginning to the northwest of Nova Iguaçu, where the hillsides rise to more than 165 feet, confining urban expansion to the level spaces between them. The various possibilities of expansion of the settlement in the different directions have led to great dissymmetry in layout. Nowadays, Nova Iguaçu is developing on three sites: at the foot of the Serra, where the original settlement was founded, on the plain that spreads to the east, and on the foothills of the neighbouring range where development is more recent. Each of these sites is marked by different layouts, that clearly show the spontaneity or planning with which urban expansion has gone forward, as well as the advantages and problems of each of the sites incorporated in the built-up area.

In concluding, the author tackles the general problem of characterizing and denominating these fractions of the continuous area of the metropolis which have names of their own and local institutions. The problem presents no difficulty with regard to municipal seats like São João de Meriti and Nilópolis, which grew up and gained their official status through the function of housing the excess population of Rio de Janeiro. They may be qualified simply as peripheral residential (or commuter) suburbs, or in the expressive terminology of QUEEN & THOMAS (1939, p. 285), residential overflow suburbs. These suburbs are very readily absorbed by the metropolis, which is not the case of those that have other functions or originated in the growth of independent urban nuclei, such as Caxias and Nova Iguaçu. The special features of the latter do not allow them to be grouped indiscriminately in the above category, in spite of their undeniable importance as residential sections for city workers.

Nova Iguaçu, the object of this study, when considered solely in the light of the role it plays in relation to the metropolis, is a peripheral diversified suburb (HARRIS, 1943, p. 6). The urban phenomenon being, however, many-faceted and essentially dynamic, the outright classification of Nova Iguaçu in the suburban functional category would imply a failure to take cognizance of certain important aspects, which is why the author of this study has gone into the process whereby the urban nucleus achieved spatial and functional integration in the metropolis of Rio de Janeiro without loss of individuality. In this case, it is important to determine the extent to which Nova Iguaçu has been absorbed by the metropolis from an analysis of a series of elements that are likely to lead to a closer evaluation. These elements are: spatial integration, daily work relationship, degree of internal differentiation, degree of internal cohesion or community character, and influence over areas outside the built-up area.

Spatial integration is of great importance, for it is intimately linked to the suburban condition, i.e. to the integrating part of the agglomeration. The notion of an urban cell, of a town, necessarily implies the idea of separation by empty spaces from other urban units. Spatially, Nova Iguaçu has already been absorbed by Greater Rio de Janeiro, since it is now comprised within the urban space thereof. The large proportion of the population of Nova Iguaçu that is involved in the daily shift to and from the metropolis, shows its dependence thereon as a labour market, and likewise its condition of residential suburb. The degree of dependence or self-sufficiency is also very important in evaluating the degree of absorption. The farther the distance from the central area, the stronger the tendency to self-sufficiency, and Nova Iguaçu, 22 miles from the heart of the metropolis, is an example of this. Among its functions taken as a whole, it is that of sub-centre that reveals its high degree of self-sufficiency, in spite of its evident dependence on the metropolis in various ways. The degree of internal differentiation is another element to be considered, for a thoroughly differentiated structure points not only to a multiple-function suburb, but also and principally to one that pre-existed as an urban centre, variety that distinguishes it from its neighbours. The degree of internal cohesion or community character of these fractions of the built-up area serves likewise to individualize them. A social group, occupying contiguous territory, with local institutions, presenting a force of internal cohesion and hence distinct from the neighbouring suburbs, is an urban community (QUEEN & THOMAS, 1939, p. 274). There is no doubt that Nova Iguaçu is an urban community clearly individualized within Greater Rio de Janeiro. Finally, the influence that Nova Iguaçu exerts on areas situated outside the urban area of the metropolis is an aspect of major importance: the suburbs, in general, lack dependent hinterlands, either because they never had any or because such hinterlands have already been involved by other parts of the agglomeration. Nova Iguaçu, however, by reason of its special condition of suburb arising from a city, i.e. a servicing centre, and because it is on the fringe of the urban area in direct contact with a zone that includes rural areas and suburban pioneer nuclei, has retained a dependent hinterland. It is through the influence of Nova Iguaçu that the influence of the metropolis is passed on to this zone.

To sum up, within Greater Rio de Janeiro, Nova Iguaçu is a diversified suburb that has not yet been totally absorbed by the metropolis to the extent of losing its individuality.

Although it is a fraction of the continuous area of Greater Rio de Janeiro, Nova Iguaçu still retains a high degree of independence and individuality.

RÉSUMÉ

NOVA IGUAÇU

Cette étude aborde un des sujets les plus actuels dans le domaine de la Géographie urbaine — le développement de la grande métropole, son extension au-delà des limites administratives et son absorption des petits centres urbains telle qu'on en voit la réalisation avec la ville de Rio de Janeiro qui s'avance vers le nord, en direction de la Baixada de Guanabara.

Dans l'introduction, l'auteur cherche à analyser le processus de l'intégration de la Baixada de Guanabara à la grande banlieue de Rio de Janeiro en abordant les aspects suivants: a) la contribution ou aspect négatif des facteurs du milieu naturel; b) la position de la Baixada comme région intermédiaire entre l'arrière-pays montagneux et un port de qualités exceptionnelles; c) le rôle très important des voies de circulation qui ont fait progresser la ville dans cette direction, accentuant que, en dépit de la multiplicité et de l'importance croissante des grandes routes qui traversent cette région, ce sont encore les chemins-de-fer les principaux agents de l'amplification de l'espace urbain dans cette direction; d) les diverses formes par lesquelles le processus de l'urbanisation de la Baixada se poursuit; l'amplification spontanée des agglomérations autour des gares de chemin-de-fer, les lotissements, les noyaux industriels et le développement des petits centres urbains longtemps arrêtés et maintenant renouvelés grâce à d'autres fonctions liées à la vie de la métropole. En conclusion, l'auteur distingue dans le secteur nord de Rio de Janeiro, au-delà des limites administratives de la ville, une région faisant déjà complètement partie de l'espace urbain de la métropole et constituée par les municípios de Nilópolis, São João de Meriti et la partie méridionale des municípios de Nova Iguaçu et Caxias; ce secteur est caractérisé par la densité élevée de la population et par la continuité des constructions. Une chute brusque dans les densités (447 pour 89 hab. au km² dans le município de Nova Iguaçu) indique la fin de l'espace urbain, c'est-à-dire la limite de l'agglomération considérée comme un groupement concentré dont différents éléments sont contigus (GEORGE, 1952). Cette limite indique aussi la fin de la zone suburbaine au-delà de laquelle commence une autre région caractérisée par la discontinuité des noyaux de population, par la grande dispersion des constructions résidentielles et industrielles. Cette zone qui avait une population de basse densité présente un indice élevé de l'augmentation de la population entre 1920 et 1950 résultant du développement de centres d'ortoir, de centres industriels et de lotissements dans cette région. Là, l'augmentation de la population vient de l'influence directe de la métropole, et la dénomination de front pionnier urbain (TRICART, 1950) pourrait être appliquée à cette région. La conquête du milieu rural par l'expansion

d'une grande métropole est sans doute un pionnérisme urbain et comme toute zone pionnière, les agglomérations directrices sont situées à la limite entre deux régions: la région densément occupée et celle où l'occupation est en train de se réaliser. Dans l'expansion de la ville de Rio de Janeiro en direction de la Baixada de Guanabara et justement à la limite entre l'espace urbain et la zone pionnière urbaine, il y a Nova Iguaçu, qui est l'objet de cette étude. Sa condition de siège d'un important et ancien município, sa position à la frontière de l'espace urbain, son passé riche en contenu et autonomie et son élévation à la condition de banlieue de Rio de Janeiro font que l'étude de son évolution permette une meilleure compréhension de la façon dont se réalise l'occupation urbaine d'un vaste secteur de la Baixada de Guanabara.

Dans le premier chapitre l'auteur présente Nova Iguaçu tel qu'elle est: une banlieue périphérique (SEGADAS SOARES, 1960) de Rio de Janeiro caractérisée par sa grande importance comme banlieue résidentielle pour les travailleurs en ville, par une activité industrielle limitée (petite industrie pour répondre aux besoins du marché suburbain proche) et par la condition de sous-centre (GIST ET HALBERT, 1956) pour un vaste secteur de la zone suburbaine de la métropole, avec 1038 établissements commerciaux, 5 lycées, 6 banques, 40 médecins, etc. La multiplicité de ses fonctions fait qu'elle peut être classée comme une banlieue diversifiée (CHAUNCY HARRIS, 1943), c'est-à-dire une banlieue qui, exerçant une fonction avant tout résidentielle, présente un certain développement industriel et sert de centre de services pour des banlieues moins importantes.

Dans le second chapitre l'auteur fait remarquer qu'en plus d'être intégrée d'une façon fonctionnelle et spatiale dans la métropole de Rio de Janeiro, Nova Iguaçu se distingue des autres banlieues de la périphérie en conservant une personnalité qui lui est conférée par un substratum urbain et par la permanence de la fonction de centre de service d'une zone rurale. Analysant le passé urbain de Nova Iguaçu, l'auteur étudie son évolution dès sa condition initiale de plantation de canne à sucre au 18^{me} siècle sous le nom de Maxambomba jusqu'à sa situation de centre de l'économie citricole de la Baixada dans les années 1925-1950.

Dans sa genèse et son évolution, l'agglomération a beaucoup gagné du fait d'être située au point de contact de trois régions morphologiquement diverses — la plaine, la serra de Madureira et la région de contreforts qui précède la serra do Mar — au bord d'une bande consolidée existant au pied d'élévations qui encadrent la Baixada. On utilisait cette bande pour faire une route qui desservait l'arrière-pays montagneux au 18^{me} siècle et fut suivie par le chemin-de-fer au 19^{me}. Maxambomba, plantation du 18^{me} et gare de chemin-de-fer du 19^{me} s'est transformé à la fin de ce siècle en siège du grand município d'Iguaçu. La prospérité de cette région liée à l'expansion de la culture des oranges visant l'exportation pour les marchés européens, ferait de Maxambomba, dont le nom a été changé en celui de Nova Iguaçu, un important centre d'emballage et d'expédition de fruits citriques ainsi qu'un centre de services pour une population qui allait augmenter extraordinairement avec la fragmentation de la terre en petites propriétés et le système de travail dans les plantations d'orangers qui exigea un grand nombre de salariés et de métayers.

Malgré l'augmentation de la population rurale et de la prospérité provenant de la citriculture, Nova Iguaçu n'arriva pas à assumer une importance comme centre urbain, à amplifier de façon sensible sa partie urbaine et sa population, à spécialiser son commerce et multiplier ses industries, à présenter une nette différenciation sociale, enfin, à tourner plus complexe sa structure et à se détacher dans la hiérarchie des centres. La proximité excessive de Rio de Janeiro limita ses fonctions urbaines et Nova Iguaçu ne put même pas exercer son influence sur la toute région qui l'entourait, car dès le début la métropole lança ses tentacules sur les parties du município qui lui étaient contigües, en les utilisant comme banlieue résidentielle. Nous avons vu que la vie et la prospérité de Nova Iguaçu se trouvaient intimement liées à la culture de l'orange et à son écoulement à l'étranger, et toute cette structure économique s'écroula avec l'arrêt des exportations quand la seconde guerre mondiale éclata. Nova Iguaçu semble être cependant un excellent exemple de la force de résistance, capacité de rénovation et plasticité des groupements urbains dont nous parle Sorre (SORRE, 1952, p. 179). Devant la ruine de la citriculture, la ville réussit à survivre en modifiant ses caractères essentiels, attirant une nouvelle clientèle, recherchant en d'autres éléments non atteints par le drame de la terre, une nouvelle source de richesse. Ces éléments semblent être dus à sa position sur la ligne principale de chemin-de-fer qui relie la capitale à l'intérieur du pays et a été électrifiée au début de la crise (1938), et à sa position au bord d'une vaste plaine propice à l'installation de lotissements et d'industries d'une métropole qui croît à un rythme accéléré. Le parcellement de la terre en lots résidentiels et industriels fut le début de l'immense onde de lotissements qui se continuera après la fin de la guerre et se répandra sur toute la région de plantations citriques. Dans la ville de Nova Iguaçu la partie urbaine s'est amplifiée de deux façons: par le parcellement spontané des petites fermes qui entouraient l'ancien nouay et par le lotissement des grandes propriétés voisines de la ville. Aux personnes qui voulaient y vivre, Nova Iguaçu offrait des terrains à bas prix, un transport fréquent et rapide pour la métropole et un réseau déjà bien organisé de services, découlant de sa situation préalable de ville et siège municipale. À tous ces avantages, s'ajoute en 1951 le passage par Nova Iguaçu d'une autoroute moderne construite vers l'intérieur du pays, qui contribua grandement au développement de cette banlieue résidentielle. Entre 1940 et 1950 le périmètre urbain de Nova Iguaçu fut augmenté officiellement deux fois et sa population passa de 20 598 à 58 533 habitants.

En assumant la nouvelle fonction de banlieue résidentielle de la métropole, Nova Iguaçu cessa d'exercer les autres fonctions qui incombaient à sa condition de ville: celle de centre d'emballage et d'écoulement de la production des oranges et celle de gare d'embarcation et de réception des marchandises et des produits de l'industrie et du commerce du município et de la ville, et ceci à cause de la désorganisation croissante du trafic ferroviaire et des avantages et facilités du transport routier depuis la nouvelle route. Si cependant, à cause de la décadence de l'économie à base de la production d'oranges et de l'utilisation d'un nouveau moyen de transport et d'une nouvelle voie de circulation, Nova Iguaçu a perdu une partie de ses fonctions comme intermédiaire, elle en a conservé d'autres, et c'est à celles-ci qu'elle doit ses caractéristiques de ville qu'elle montre encore aujourd'hui. Dans l'organisation d'une région, une ville ne joue pas seulement le rôle de point de concentration de sa production agricole ou de distributrice de marchandises nécessaires à son ravitaillement. Elle exerce avant tout la fonction de vendre des marchandises et d'offrir des services à une population qui ne réside pas dans l'agglomération. Nova Iguaçu a conservé et même perfectionné et amplifié ce rôle d'intermédiaire, et l'amélioration du système routier lui a permis de desservir des régions plus lointaines dont la population a également considérablement augmenté avec la multiplication rapide des communautés suburbaines qui surgissent autour des gares de chemin-de-fer. En plus de cela, la permanence d'un type de client lié aux activités rurales constitue encore une des particularités les plus intéressantes de Nova Iguaçu et qui lui confère une certaine originalité parmi les autres banlieues périphériques de la métropole. À la fin de ce chapitre l'auteur fait remarquer le fait que sont les deux éléments qu'il vient d'analyser — le substratum urbain découlant de

l'exercice dans le passé de fonctions nombreuses et importantes, éminemment urbaines, et sa condition actuelle de centre intermédiaire pour la vaste région non intégrée dans l'espace urbain de la métropole — qui admettent garantis à Nova Iguaçu une individualité bien qu'elle soit incorporée à la région suburbaine du Grand Rio de Janeiro.

Le troisième chapitre contient une analyse du paysage urbain de Nova Iguaçu où chaque zone correspond aux formes de l'organisation actuelle de la vie urbaine et à une phase de la transformation de l'agglomération en un des plus importants centres suburbains de la grande banlieue de Rio de Janeiro. On y distingue trois zones: le "Centre", une zone intermédiaire et une zone périphérique. Le "Centre" occupe encore aujourd'hui la partie voisine de la gare de chemin-de-fer, quartier le plus ancien, bien que la ville se soit justement développée en direction opposée. On peut observer dans cette région centrale quelques-unes des caractéristiques de centre de ville populeuse: la disparition graduelle de la fonction résidentielle, la conservation des vieilles constructions due à leur survalorisation, la tendance croissante de substituer aux vieilles habitations, des immeubles de plusieurs étages, une spécialisation et un plus grand raffinement des installations commerciales. L'évolution rapide de la ville transforma le noyau des plantations d'orangers en un "centre" plein de mouvement lui imposant certaines modifications mais lui conservant cet aspect de vieille ville à l'intérieur d'une nouvelle agglomération, autrement dit une relique du passé en désaccord avec le dynamisme d'un centre de ville actuelle.

La zone intermédiaire s'individualise dans le paysage urbain, non comme paysage uniforme, mais au contraire varié, ce qui le différencie des deux zones voisines plus homogènes dans leurs morphologie et structure. Cette zone a une fonction résidentielle dans Nova Iguaçu, mais elle abrite également beaucoup d'industries locales. Elle fut développée sur une partie d'occupation du sol bien moins intensive, gardant même aujourd'hui des traits de la structure foncière pré-urbaine, et on y trouve encore les traces d'anciennes petites fermes. L'expansion sur cette région s'est poursuivie spontanément, c'est-à-dire, sans lotissements; la raison pour ceci se trouve partiellement dans la condition sociale et économique des propriétaires terriens — petits et moyens cultivateurs de fruits citriques — qui favorisa la "colonisation" individuelle (TRICART, 1950). Bien que beaucoup des usines de la première phase du développement industriel de Nova Iguaçu furent localisées dans cette zone, la fonction résidentielle y prédomine, se caractérisant socialement par une absence d'extrêmes; c'est-à-dire ni baraquements ni maisons de luxe. De tels extrêmes sont réservés à la troisième partie — la zone périphérique — qui, justement pour le fait d'être la plus récente, attire une classe aisée liée au récent progrès de Nova Iguaçu, et une classe très pauvre venue s'installer dans les énormes lotissements ouverts à cet endroit.

La zone périphérique est caractérisée par la prédominance du lotissement et par le fait d'être développée sur une structure foncière de grands terrains en friche qui entouraient autrefois la région de petites fermes pour la culture de l'orange. Il y a aussi dans cette zone des installations industrielles plus récentes en raison du coût élevé des lots encore disponibles dans la zone intermédiaire et de l'exiguïté de ceux-ci. Cette région représente encore une faible densité de constructions et les lotissements qui la composent montrent une corrélation étroite avec une structure agraire pré-urbaine car dans la région occupée par chaque lotissement et caractérisée par une certaine orientation du tracé, on reconnaît facilement la grande propriété d'où elle vient et qui lui donna généralement son nom.

Le résultat de l'accroissement extraordinaire de Nova Iguaçu ces dernières vingt-cinq années fut l'amplification officielle de son périmètre urbain à trois reprises (1938, 1949 et 1958). Pendant sa croissance, Nova Iguaçu eut à affronter l'expansion d'autres petits centres créés autour des gares voisines et se soudant à eux de manière que toute la plaine qui s'étend à l'est de la voie du chemin de fer Central du Brésil jusqu'à celle du chemin de fer Rio d'Ouro est construite d'une façon ininterrompue qui empêche de voir la transition entre les morphologies venant de l'expansion de différentes gares car il n'y a pas de particularités d'ordre morphologique qui permettent de les distinguer.

L'accroissement de Nova Iguaçu se poursuit de manière prédominante vers la plaine qui se développe à l'est car l'expansion dans d'autres directions est empêchée par des obstacles de caractère topographique comme les flancs escarpés de la Serra de Madureira dans le secteur sud-ouest, et la région de collines qui commence au nord-ouest de Nova Iguaçu et dont les altitudes supérieures à 50 mètres limitent l'expansion urbaine aux espaces plats entre eux. Les diverses possibilités d'expansion de l'agglomération dans les différentes directions ont amené une énorme dissymétrie de tracé. Aujourd'hui, Nova Iguaçu se développe sur trois sites: le bord de la serra où s'était installé le noyau initial, la plaine qui se développe à l'est et les contreforts de la serra voisine où se poursuit une occupation récente. Chacun de ces sites se caractérise par des tracés différents qui sont une expression fidèle de la forme spontanée ou planifiée par laquelle se poursuit l'expansion urbaine et aussi des avantages et problèmes de chacun des sites incorporés à l'agglomération.

Pour conclure, l'auteur aborde le problème général de la caractérisation et de la dénomination de ces fractions de zone continue de la métropole dotées de noms propres et d'institutions locales. Le problème ne présente aucune difficulté vis-à-vis des sièges municipaux comme São João de Mirim et Nilópolis qui se développèrent et obtinrent leur état officiel grâce au rôle qu'ils ont d'abriter l'excédent de la population de Rio de Janeiro. On pourrait le qualifier de banlieues résidentielles périphériques ou encore employer la dénomination expressive de QUEEN et THOMAS (1939, p. 285): *residential overflow suburbs*. Ces banlieues montrent un degré élevé d'absorption par la métropole à l'encontre de celles qui exercent d'autres fonctions ou proviennent de l'accroissement des noyaux urbains indépendants comme Caxias et Nova Iguaçu. Elles présentent des caractéristiques particulières qui ne permettent pas un encadrement simpliste dans la catégorie antérieure malgré l'importance évidente de la fonction résidentielle.

Nova Iguaçu, objet de cette étude, est une banlieue diversifiée périphérique (HARRIS, 1943, p. 6) si on considère seulement le rôle qu'il exerce vis-à-vis de la métropole. Le phénomène urbain étant cependant multiforme et essentiellement dynamique, la simple classification de Nova Iguaçu dans la catégorie fonctionnelle suburbaine laissera de côté des aspects importants et c'est pourquoi dans cette étude on a analysé le procédé par lequel le noyau urbain s'est intégré de façon spatiale et fonctionnelle sans perdre son individualité. Dans ce cas, se qui est important est de déterminer le degré d'absorption de Nova Iguaçu par la métropole en analysant une série d'éléments qui permettent une meilleure estimation. Ces éléments sont: intégration spatiale, relations journalières de travail, degré de dépendance ou d'auto-suffisance, degré de différenciation interne, degré de cohésion interne ou caractère de communauté et influence sur les régions en dehors de l'agglomération.

L'intégration spatiale est très importante car elle est intimement liée à la condition suburbaine, c'est-à-dire de partie intégrante de l'agglomération. La notion de cellule urbaine, de ville, inclue nécessairement l'idée d'être séparée des autres unités urbaines par des espaces non

construits. Nova Iguaçu a déjà été spatialement absorbé par la banlieue de Rio de Janeiro, puisqu'il est inclus dans son espace urbain. La grande proportion de la population de Nova Iguaçu qui se déplace chaque jour pour travailler à la métropole montre à quel point l'un dépend de l'autre comme marché de travail et lieu de résidence. Le degré de dépendance ou d'auto-suffisance est également très important pour l'évaluation du degré d'absorption. Plus la région centrale est éloignée, plus les tendances pour l'auto-suffisance sont accentuées et, Nova Iguaçu, à 35 km du coeur de la métropole, en est un exemple. Parmi ses fonctions, c'est celui de souscentre qui met en évidence son degré élevé d'auto-suffisance malgré son indiscutable dépendance vis-à-vis de la métropole à bien des points de vue. Le degré de différenciation interne est un autre élément à considérer car une structure bien différenciée caractérise non seulement les banlieues avec de nombreuses fonctions mais principalement les banlieues qui existaient comme centres urbains, caractère qui les distingue des autres banlieues voisines. Le degré de cohésion interne ou caractère de communauté de ces fractions d'agglomération sert aussi à les individualiser. Un groupe social occupant le territoire contigu avec des institutions locales, montrant une force de cohésion interne et se distinguant pour cela des régions voisines, est une communauté urbaine (QUEEN et THOMAS, 1939, p. 274). Nova Iguaçu est sans aucun doute une communauté urbaine bien individualisée dans la banlieue de Rio de Janeiro. Finalement, l'influence que Nova Iguaçu exerce sur les régions situées en dehors de l'espace urbain de la métropole est un aspect de la plus grande importance: il manque généralement aux banlieues des *hinterlands* dépendants, soit parce qu'elles n'en ont, jamais eu, soit parce qu'ils avaient déjà été englobés dans d'autres parties de l'agglomération. Cependant Nova Iguaçu, par sa condition spéciale de banlieue provenant d'une ville, c'est-à-dire d'un centre de services, et parce qu'il est à la frontière de l'espace urbain, en contact direct avec une zone qui comprend des parties rurales et des noyaux pionniers de banlieues, conserve un *hinterland* dépendant. Et c'est grâce à l'influence de Nova Iguaçu que celle de la métropole se fait sentir dans cette zone.

En résumé, dans le Grand Rio de Janeiro, Nova Iguaçu est une banlieue diversifiée qui n'est pas encore totalement absorbée par la métropole au point de perdre son individualité.

"GEOGRAFIA ECONÓMICA DO NORDESTE POTIGUAR" ORLANDO VALVERDE, MYRIAM G. C. MESQUITA, LÉA SCHEINVAR.

No artigo sob este título, publicado no número anterior desta Revista, as legendas e convenções das figs. 4-A e 4-B contêm os erros abaixo indicados, que devem ser corrigidos:

Na fig. 4-A (pg. 8):

- a) A isaritmia de índice de aridez com valor 10 tem, na realidade, valor 15;
 b) Onde se lê, na legenda, "fórmula de De Martonne", leia-se:

$$\text{fórmula I de De Martonne: } I = \frac{p}{T + 10}.$$

Na fig. 4-B (pág. 9):

Onde se lê "fórmula de De Martonne", leia-se:

$$\text{fórmula II de De Martonne: } I = \frac{p}{T + 10} + \frac{12 p}{T + 10}$$

2

Nas convenções de ambas as figuras deve ser suprimida a expressão "linha demarcatória do Polígono das Secas" e o respectivo símbolo, que não é representado em nenhum dos mapas.

— A redação.