

O Metropolitano e a Renovação Urbana do Catete

1 — INTRODUÇÃO

Elizabeth Di Gesu Vianna
da Silva

Geógrafa

O Metrô chegou ao Rio com atraso, requerendo grandes sacrifícios da população determinados por sua construção.

O início de operação parcial da rede básica do Metrô, a partir de 1979, provocará mudanças nos hábitos dos cariocas, afetando significativa parcela da população.

Problemas de circulação de uma cidade como o Rio de Janeiro são percebidos e sentidos por toda população, na forma de retenção de tráfego, dificuldade de estacionamento, superlotação dos transportes coletivos, desconforto de baldeação, poluição, fazendo do cotidiano carioca um constante obstáculo à qualidade de vida da população. A estreita vinculação desses problemas com os demais elementos de expansão do espaço

urbano, em relação íntima de causa e efeito, exige para quem se propõe a solucionar um deles, proposições alternativas que levem em consideração todos eles.

O Metrô significa radical mudança na fisionomia do Rio, através de novos espaços de nova paisagem urbana que se adapta à realidade de um tempo novo. Nas áreas antes caracterizadas por edificações deterioradas, surgem novas vias de tráfego. As funções se modificam. O valor do solo é profundamente alterado. O conteúdo social é afetado. Em suma, a consequência básica da introdução de inovações, como a implantação de um transporte de massa diz respeito ao caráter mutável de partes da cidade, através de uma nova configuração do espaço.

A organização espacial intra-urbana, produto de um processo evolutivo da cidade como um todo, se vê transformado por decisões locacionais de hoje, que se tornam condicionantes do processo espacial do futuro.

A partir dessas premissas lógicas, o presente estudo tem por objetivo uma avaliação dos efeitos da implantação de um transporte de massa — O Metrô na configuração espacial de uma unidade intra-urbana da cidade do Rio de Janeiro — O Catete.

O trabalho baseia-se na hipótese de que a implantação da rede metropolitana provoca transformações na organização espacial do Catete, em particular, no uso do solo e formas de distribuição da população e das atividades não só no próprio local como em sua área de influência imediata.

A pesquisa se restringe à Linha I do Metrô: Glória, Largo do Machado e Catete. O universo do estudo foi definido por uma faixa referencial hipoteticamente limitada, configurando a distância máxima idealizada para uma caminhada às estações do Metrô no trecho considerado (vide mapa I) ¹.

O estudo procura englobar uma série de aspectos que, em maior ou menor grau, sofreram interferências com a implantação do Metrô como uso do solo, mercado imobiliário, meio ambiente, conteúdo sócio-econômico de sua população.

O método se constitui em aproximações sucessivas, tendo como ponto de partida um “conceito físico”, ao qual se incorporam “conceitos” de natureza social, político-institucional, econômico e cultural, configurando a área geográfica de impacto.

O plano de trabalho compreende 6 (seis) capítulos. Após este capítulo introdutório segue-se a parte do trabalho, na qual são descritos os procedimentos metodológicos aplicados no trabalho. No terceiro capítulo faz-se uma análise sintética do processo de expansão da cidade e a formação do centro funcional do Catete em função dos mecanismos que afetam a estruturação física da cidade. O quarto capítulo diz respeito à estrutura interna do Catete. Nesta parte do trabalho é feita uma descrição analítica da organização espacial do Catete com base nas evidências empíricas da realidade em estudo. Segue-se o quinto capítulo em que se analisa a implantação do Metrô na área e seus efeitos imediatos. Finalmente, o sexto capítulo, de caráter conclusivo, se propõe a considerar as perspectivas para a área.

2 — PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Na condução da pesquisa foi utilizada a metodologia já consagrada em estudos intra-urbanos.

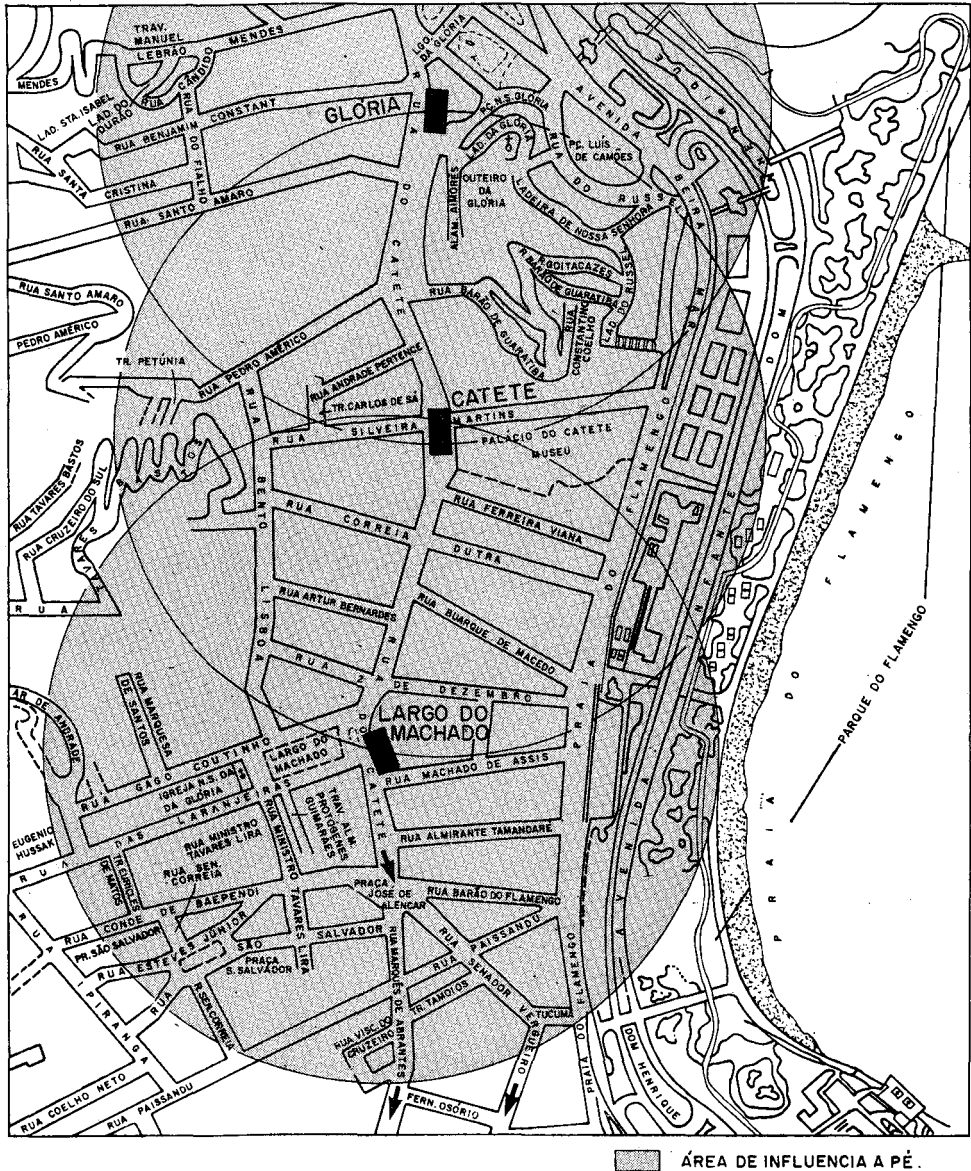
Um trabalho sobre o estudo de uma área urbana envolve, quase sempre, a necessidade de levantamentos diretos específicos ao tema da pesquisa. As fontes indiretas de dados, em geral, não atendem às especificidades do objeto em estudo. Logo, a metodologia adotada no trabalho baseia-se na observação da área, apoiada na formulação de questionários, entrevistas e estatísticas diretas.

Os questionários têm como principal finalidade permitir um conhecimento da estrutura comercial e suas inter-relações com a or-

¹ A área de abrangência é a considerada pelo Plano Integrado de Transportes. *Relatório Parcial*: fase I. Rio de Janeiro, SAPSA. 1976. 2v.

ÁREA DE INFLUÊNCIA

ESTAÇÕES: GLÓRIA, CATETE, LARGO DO MACHADO.



Mapa 1

ganização do espaço, bem como dos demais serviços prestados na unidade urbana em estudo.

As entrevistas foram aplicadas nos domicílios de modo a se obter dos residentes informações sobre

as características sócio-econômicas da população.

A seleção dos estabelecimentos de atividades terciárias e dos domicílios, que constituíram a amostra, foi efetuada de modo aleatório.

A metodologia desenvolvida para o estudo da formação do centro funcional do Catete teve como objetivo básico caracterizar os processos de apropriação do solo urbano e de mudanças de uso, explicitando seus fatores determinantes, isto é, o modo pelo qual os processos responsáveis pela organização intra-urbana se traduzem no espaço e quais as suas principais tendências. O elemento Metrô foi posteriormente introduzido e daí surgiram as hipóteses do trabalho.

A partir da bibliografia existente sobre a expansão espacial da cidade do Rio de Janeiro procurou-se analisar o surgimento do Catete em função dos mecanismos de descentralização, centralização, coesão, invasão e sucessão.

Realizou-se, outrossim, pesquisa relativa ao cadastro viário, que teve como principal importância objetivada a obtenção de informações referentes à infra-estrutura das vias que constituem o sistema na área de estudo.

O trabalho baseia-se também na análise comparativa de mapas (mapa 2, mapa 3 e mapa 4) elaborados para três momentos de tempo (1968, 1974, 1978) com o objetivo de detectar as mudanças ocorridas no processo evolutivo do Catete, sobretudo as provocadas pela implantação do Metrô.

O mapa 2 — Catete — planta funcional 1968, foi elaborado com base no levantamento de campo realizado em 1968 pela antiga Assessoria Geral de Geografia e Estatística do extinto Estado da Guanabara.

O mapa 3 — Catete — planta funcional 1974, foi extraído do estudo do Catete: Exemplo de Localidade Central Intra-urbana de autoria de William G. Soares. Este levantamento foi também realizado através de pesquisa de campo em 1973.

O mapa 4 foi elaborado a fim de permitir o conhecimento da atual situação da configuração espacial do Catete. O mapa contempla a realidade presente estruturada sobre levantamento na faixa de domínio do Metrô, procurando montar um mosaico dessa realidade.

A partir da análise comparativa dos três mapas, pode-se ter um quadro tendencial, ao qual sobrepondo-se a rede do Metrô tenta-se avaliar as repercussões.

No que tange ao mercado imobiliário, a principal preocupação consiste no comportamento deste mercado ao longo da faixa pesquisada. O levantamento realizado levou em consideração os fatores que interferem neste mercado, como variáveis relacionadas à formação de preços da terra urbana e bens imóveis, e às políticas financeiras. Ademais, procurou-se detectar algumas tendências naturais de transformação da área referencial, confrontando-as com o fato concreto da implantação do Metrô, surgindo deste ponto hipóteses quanto aos possíveis abalos no mercado de imóveis.

3 — PROCESSO DE EXPANSÃO URBANA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO E O SUBCENTRO DO CATETE

O sítio urbano do Rio de Janeiro, condicionado por uma topografia desfavorável, dificultou o processo de expansão espacial da cidade, realizado de forma compartimentada e orientado pelas vias de comunicação.

Uma breve análise histórica indica que a rua do Catete foi o primeiro corredor de penetração em direção à Zona Sul, tendo em

vista a inexistência de via pública na praia, que era ocupada pelos fundos dos lotes existentes naquela rua. Sua ocupação inicial foi caracterizada pela função de residência de uma população aristocrata. O final do século passado é marcado pela presença de casario tradicional que deixou marcas na paisagem atual do bairro.

Mais tarde, com a abertura da praia do Flamengo, a construção do aterro e ruas expressas rumo à Zona Sul, o volume de trânsito se deslocou para esta área, dando início a um processo de "estagnação" do Catete, onde se consolidava a ocupação por uma camada social de renda mais baixa.

Enquanto o Catete apresentava um uso predominantemente residencial, a área central possuía quase que o monopólio das funções administrativas, comerciais e de serviço, concentrando a grande maioria dos estabelecimentos. Esta concentração é explicada pelo processo de centralização gerado por forças centrípetas que atraem as principais atividades econômicas e sociais.

O alto valor dos terrenos e a valorização imobiliária desta unidade urbana, ao lado de outros problemas urbanos surgidos com o crescimento da cidade tais como congestionamento de tráfego devido à quantidade de pessoas que se deslocam para o centro da cidade do Rio de Janeiro (maior mercado de trabalho e de compras), abertura de vias expressas que dotam este local de poucas amenidades para área residencial, a proliferação do comércio, e a complexidade crescente de serviços públicos, levam a uma redistribuição da população e das atividades, conduzidas pelo processo de descentralização que passa a orientar a reorganização do espaço urbano.

A descentralização das atividades terciárias não implica deca-

dência da área central. O que ocorre é uma transformação funcional desta unidade intra-urbana. Ao lado de uma especialização funcional, a área central se amplia tanto vertical como horizontalmente.

Ao mesmo tempo em que o centro se transforma, surgem nos bairros residenciais atividades complementares à da área central. O surgimento destas atividades terciárias só ocorre quando existe nos bairros residenciais um mercado consumidor capaz de manter economicamente o crescimento de atividades comerciais e de serviços.

No Catete o abandono dessa área pelos seus habitantes tradicionais causou a decadência deste segmento urbano e sua transformação em área de obsolescência. O Catete de residências aristocráticas do início do período republicano se transforma em local de velhos casarões legados a segundo plano, que facilitam a invasão por populações de baixa renda (mecanismo de invasão e sucessão). As antigas residências são adaptadas quer ao uso de gêneros comerciais que requerem lojas grandes e de baixo custo, quer à utilização do uso residencial de padrão inferior, de hotéis, de pensões e mesmo de casas de cômodos. O tipo de ocupação então observado caracteriza-se por seu espaço visual, conferindo-lhe uma identidade específica.

Esta identidade se traduz pela existência de expressivos remanescentes arquitetônicos, testemunhos das primeiras fases de ocupação local, cuja origem se vincula à expansão inicial da cidade no sentido litoral sul. Muitos, de reconhecido valor histórico e cultural, foram objeto de tombamento pelo IPHAN em fase mais recente. Entre eles destacam-se: a Igreja de Nossa Senhora da Glória do Outeiro, compreendendo o conjunto arquitetônico e paisagístico do morro onde está situada; o Palácio do Catete

com os respectivos jardins (atual Museu da República); um conjunto arquitetônico da rua do Catete, compreendendo o casario entre os números 126 a 196 e 179 a 187; uma casa na rua do Russel número 734; uma casa na rua do Catete (número 6 — antigo Asilo São Cornélio, hoje Faculdade de Medicina Souza Marques).

Outros remanescentes são tombados, como o Palácio São Joaquim e diversas edificações dos fins do século passado e do começo deste, que também servem de marcos.

A transformação do Catete em área de obsolescência, onde o solo urbano era menos valorizado, favoreceu a implantação de um tipo de comércio especializado de móveis (década de 1940). A implantação do comércio de móveis na área é consequência da abertura da avenida Presidente Vargas, que expulsa este tipo de comércio das ruas que deram origem à Praça XI, por necessitarem de lojas grandes para instalação de depósitos e oficinas. Estas condições foram encontradas no Catete, nos antigos casarões da fase anterior, aliadas ao baixo custo dos terrenos desta época.

O comércio de móveis atrai atividades complementares, tais como, estofadores, colchoarias, casa de tecidos de cortinas, tapetes, dentre outros, cuja implantação é explicada pelo mecanismo de coesão, tendência aglomerativa de lojas de mesmo gênero que possibilita melhor opção de escolha dos produtos e de preços.

Como se pode perceber, na rua do Catete se forma, numa primeira fase, uma área especializada varejista que se beneficia do agrupamento de gêneros semelhantes, o que aumenta o potencial dos consumidores, bem como estimula a competição entre os comerciantes.

Durante a década de 50 o Catete firma-se pela atividade varejista do comércio de móveis (rua do Catete e rua Pedro Américo), ao lado da função residencial da população de baixa classe média. Seus moradores, na maioria, se compõem de gente que prefere morar perto do Centro, não obstante em área degradada. Daí o grande número de prédios multifamiliares de vários tipos. As ruas transversais passam a ser caracterizadas pela construção de edifícios de apartamentos de média e baixa classe média, cujos moradores passam a constituir a clientela de um comércio varejista que começa a se desenvolver no bairro.

Paralelamente, crescem na periferia do Catete bairros mais valorizados como Laranjeiras e Flamengo, cuja população de relativo poder aquisitivo explica, também, o surgimento do centro funcional do Catete.

Nos anos 60 desenvolveu-se um tipo de comércio varejista diversificado, bem como toda uma gama de prestação de serviços vinculados, sobretudo, ao aumento da população dos bairros periféricos. Inicialmente, desenvolveu-se um comércio mais tradicional como o de calçados, tecidos e pequenos magazines.

No final da década de 60 e início de 70 surgem lojas mais sofisticadas, galerias comerciais, edifícios comerciais, como, por exemplo, o edifício Condor no Largo do Machado, em cuja galeria são inauguradas várias boutiques e nos andares superiores toda uma série de serviços ligados a diferentes profissões liberais: médicos, dentistas, advogados e laboratórios de análises clínicas. Ao lado deste comércio de consumo freqüente existe também comércio de consumo cotidiano ligado às necessidades dos

moradores locais. Verifica-se, como vemos, a atuação do mecanismo de centralização como resultado da localização próxima dos estabelecimentos varejistas e de prestação de serviços.

Na década de 70 outro mecanismo vem afetar sobretudo a organização espacial do Catete. É o mecanismo de invasão, traduzido localmente pela implantação de um sistema de transporte de massa — O METRÔ.

A introdução de uma inovação como o da rede do metropolitano determina profundas modificações não apenas no espaço físico senão também no conteúdo sócio-econômico das áreas atingidas. Desapropriações e demolições são efetuadas. As demolições levadas a cabo para a instalação do canteiro de obras do Metrô viabilizam o futuro alargamento de ruas como, no caso em estudo, a do Catete, bem como implicam grandes mudanças que podem significar a descaracterização do bairro como um todo, além de provocarem a transferência, para outras áreas, de pessoas e de atividades comerciais e de serviços ali existentes, de cuja presença se beneficiava a população local. Seu alargamento implicará uma perda temporária de perspectivas.

Neste sentido é que o presente trabalho se propõe a uma análise do impacto causado pela introdução de um transporte de massa em segmento da cidade. Em se tratando de um elemento novo e extremamente perturbador das relações existentes, o estudo das transformações ocorridas num centro funcional como o do Catete adquire importância na medida em que permite um conhecimento detalhado de suas repercussões num determinado espaço configurado.

4 — ESTRUTURA INTERNA DO CATETE

O Catete, com sua organização sócio-econômica bem marcante, encontra-se, no momento, com sua estrutura interna abalada com a introdução de um novo tipo de transporte de massa — O Metrô. A estrutura interna se encontra em crise, e a região ainda não apresenta elementos para um desenvolvimento sócio-econômico que possa compensar o abalo sofrido pelo setor comercial.

A área de análise compreende três estações: o Largo do Machado (englobando parte da rua das Laranjeiras); os "corredores" formados pelas ruas do Catete e Bento Lisboa; e o Largo da Glória, conforme área delimitada pelo mapa 1.

Cabe observar que as estações do Largo do Machado, Catete e parte da estação da Glória concentram cerca de 25,4% da população da Região Administrativa, equilibrando-se com o trecho da região de Botafogo. Quanto ao restante da área da Glória, não apresenta maior significado no que toca a este aspecto. Esta concentração parece explicar-se por dois motivos: o primeiro é relativo à presença tanto de prédios com alta densidade de ocupação, com residências e serviços nos andares superiores, encontrados no Largo do Machado e início da rua do Catete, como de prédios residenciais em algumas transversais no sentido da Praia do Flamengo, já com um padrão relativamente mais alto; o segundo refere-se à possível alta densidade populacional das vilas, sobrados antigos e cortiços, que se estendem em trechos da rua do Catete e em algumas de suas transversais, principalmente no sentido de Santa Teresa.

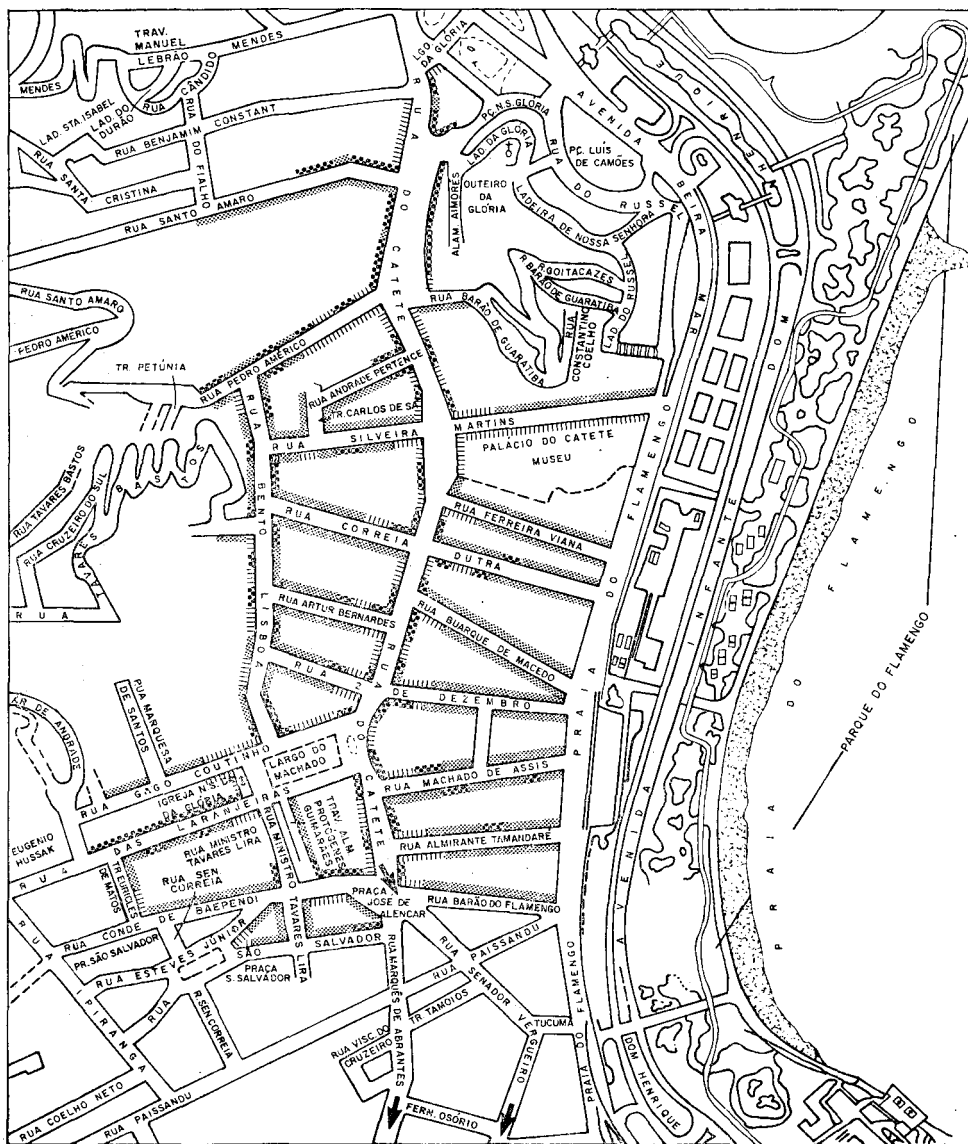
É importante assinalar que não se encontram neste conjunto de

estações moradias de alto padrão, semelhantes às encontradas na rua Senador Vergueiro, nem se identifica, aparentemente, um processo de vitalidade imobiliária, a não ser na Praia do Flamengo.

No corredor da rua do Catete, embora se tenha constituído um corredor comercial contínuo e de grande vitalidade, a presença de sobrados permitiu a preservação da função residencial. As transversais

CATETE PLANTA FUNCIONAL – 1968






- COMÉRCIO
- RESIDENCIAL
- SERVIÇOS
- TRECHO COMERCIAL DEMOLIDO
- EIXO DE EXPANSÃO DO COMÉRCIO E SERVIÇOS

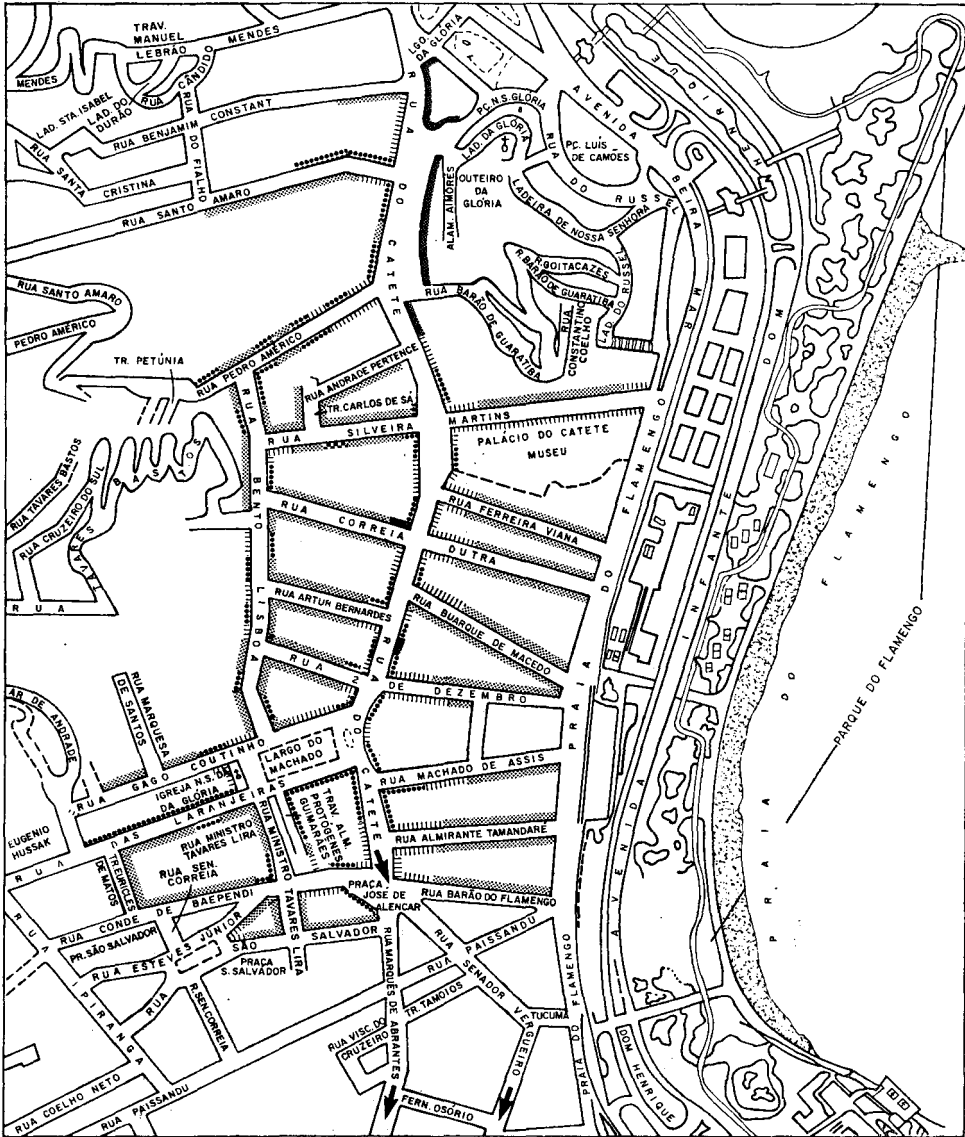


Mapa 2

CATETE

PLANTA FUNCIONAL - 1974

-  COMÉRCIO
-  SERVIÇOS
-  RESIDENCIAL
-  TRECHO COMERCIAL DEMOLIDO
-  EIXO DE EXPANSÃO DO COMÉRCIO E SERVIÇOS



Mapa 3






da rua do Catete, que vão dos jardins do Palácio do Catete, altura da Ferraira Viana, até as imediações da rua Almirante Tamandaré, apresentam características semelhantes àquelas encontradas nas

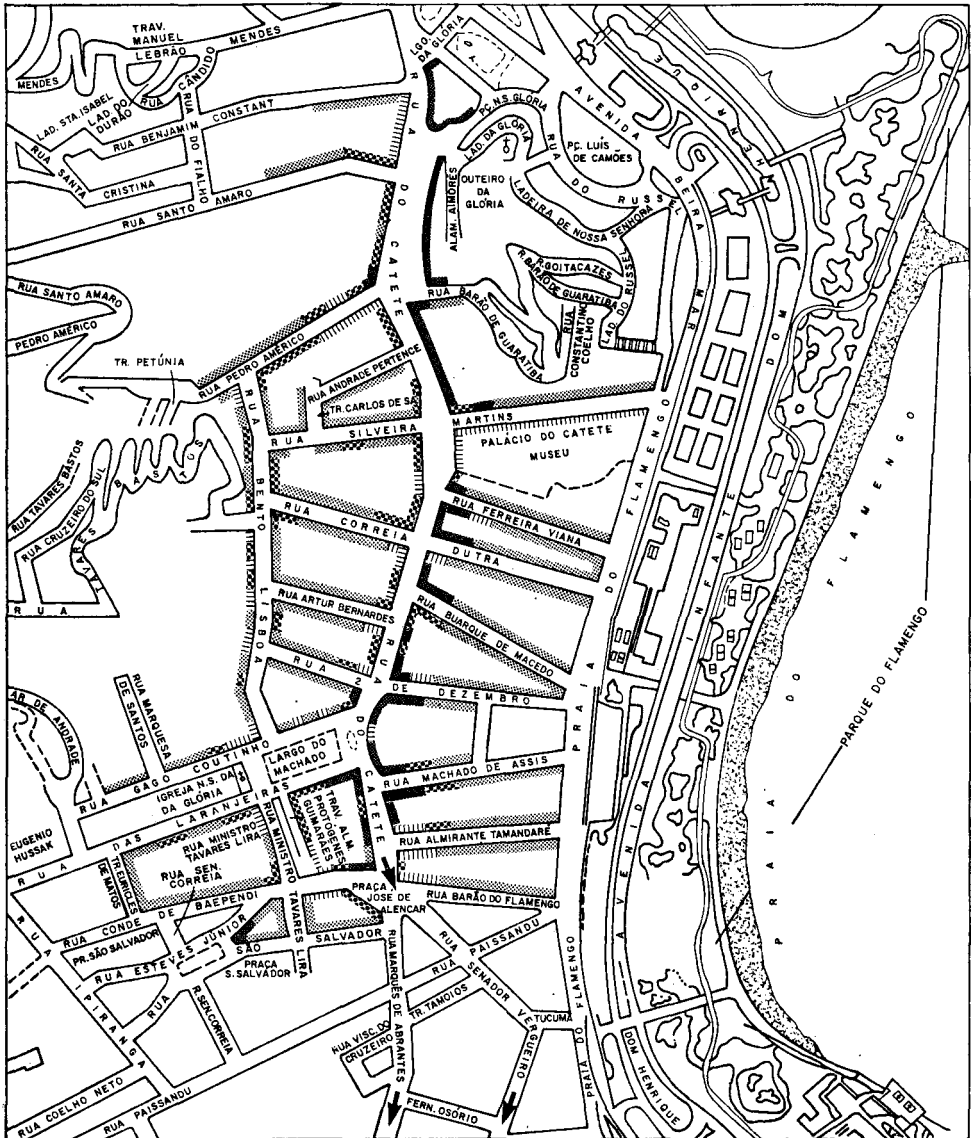
transversais da rua do Catete no sentido Bento Lisboa. De uso predominantemente residencial, a área apresenta forte presença de hotéis e pequenas pensões, registrando-se, inclusive, a presença de

algumas casas de cômodos. O tipo de ocupação do solo é variável, notando-se a coexistência de edifícios residenciais multifamiliares e casario baixo, de construção mais antiga.

No trecho entre Catete e Glória predominam os sobrados antigos, conjuntos de vilas, antigos loteamentos e casas de cômodos de aluguel barato, dado o seu estado de deterioração, que sugerem a pre-

CATETE PLANTA FUNCIONAL - 1978

-  COMÉRCIO
-  RESIDENCIAL
-  SERVIÇOS
-  TRECHO COMERCIAL DEMOLIDO
-  EIXO DE EXPANSÃO DO COMÉRCIO E SERVIÇO



Mapa 4

sença de uma população de baixo poder aquisitivo.

Na periferia desta área, ou seja, longe das encostas que a limitam ao fundo, há favelas, conforme já foi citado. Embora localizadas fora dos limites da área estudada, mantêm com esta estreita vinculação, uma vez que seus acessos são feitos pelas ruas Tavares Bastos, Pedro Américo e Santo Amaro.

Esta área favelada — “Vila Santo Amaro” — se desenvolve entre as ruas Santo Amaro e Pedro Américo e tem seu acesso principal pela rua Pedro Américo, sendo a maioria de seus barracos feitos de madeira. A favela parece estar em crescimento e esta impressão foi, de certa forma, solidificada em entrevistas com moradores da área, que atribuem o fato ao proprietário do terreno, que o está loteando para venda, e com isso a favela está aumentando muito.

Cabe repetir, entretanto, que a característica principal da moradia na área sob influência da estação da Glória é a indicada anteriormente: sobrados, vilas, antigos loteamentos e casas de cômodos.

Muitas dessas últimas já desapareceram, pois estavam situadas na rua do Catete e em algumas transversais, como a rua Buarque de Macedo, no trecho que foi demolido para as obras do Metrô.

A rede comercial e de serviços correspondentes a estas três estações tem sua concentração no Largo do Machado, corredores das ruas do Catete e Bento Lisboa, desenvolvendo-se com características diversas, não variando em termos funcionais no decorrer de 1968 a 1974, como observado através do processo evolutivo representado pelos mapas 2 e 3. Embora esta rede seja, pelo porte e padrão da maioria dos estabelecimentos, de caráter local, a presença de certas atividades parece apontar para um campo mais amplo de atendi-

mento. Assim sendo, no Largo do Machado estão centradas atividades comerciais de cunho extralocal dos mais variados padrões, inclusive algumas lojas mais variadas do tipo boutique, bombonière, etc., que, embora servindo basicamente à população da área e bairros vizinhos, parecem ter parte de sua clientela em bairros mais afastados, atraída que é por serviços especializados que a área também oferece. Esta possível extralocalidade reproduz-se em outros termos, em trechos da Bento Lisboa e rua do Catete. Na primeira, ao lado de um comércio de pequeno porte variado, constatou-se a presença de algumas revendedoras de veículos, que podem extrapolar um atendimento local, no caso a rua do Catete. Este aspecto é indicado pela aglomeração das lojas de móveis de médio porte, muitas vezes conjugada a uma fabricação própria na mesma edificação, o que certamente ultrapassa qualquer caráter meramente local, especialmente em parte do trecho entre as ruas Buarque de Macedo e Santo Amaro. Por outro lado, cabe assinalar que, no trecho da estação da Glória, parte das atividades de comércio e serviços já se revelam de outro tipo, sem relação direta com um atendimento local, escritórios, serviços bancários e institucionais, etc. . . Resta acentuar, no Largo do Machado e em torno do Catete, o comércio de abastecimento, supermercados e mercearias, etc., que atendem basicamente à população residencial no local.

Os aspectos citados têm conexão com a concentração de empregos na área. Considerando-se cada estação em separado, os empregos estão mais concentrados no Largo do Machado e, secundariamente, na Glória. Entretanto, cabe ressaltar que, como zona de tráfego, a área da Glória extrapola a proximidade de sua estação, esten-

dendo-se para a área central, o que poderia sugerir concentração maior de empregos.

O equipamento educacional, em termos de número de unidades, está altamente concentrado no Largo do Machado e seu trecho imediato, que inclui parte da rua das Laranjeiras e a Praça São Salvador. Cabe observar que para esta estação, assim como parte da área ao redor do Catete, assinala-se a presença de unidades escolares importantes, tanto oficiais quanto particulares. Efetivamente, observando-se a distribuição do atendimento público na região de Botafogo, a área sob influência da estação do Largo do Machado e parte do Catete concentra cerca de 35% dos alunos matriculados, índice bastante alto, mesmo que dele se exclua o atendimento da Escola Amaro Cavalcanti, de 2.^o grau. Quanto à área sujeita à estação do Catete, não se observa o mesmo grau de concentração do atendimento escolar como no Largo do Machado. No que diz respeito ao equipamento escolar privado, predominam aqueles de características “médias”, excetuando-se alguns estabelecimentos tradicionais que têm amplo raio de alcance: Colégio Zacarias, Educandário Rui Barbosa, etc.... Assinalam-se ainda, na Glória, as Escolas Maria Leopoldina e Deodoro, que representam cerca de 12,1% do atendimento público da Região Administrativa.

É interessante observar que a avaliação que a população faz da área inclui como “problema” a inexistência de um ginásio nas proximidades de sua residência. Isto ocorre principalmente em entrevistas feitas com moradores da rua do Catete e de suas transversais próximas à Glória. É possível que esta afirmação esteja mais relacionada às dificuldades atuais de acesso às unidades existentes devido às

obras do Metrô do que à falta de vaga nos estabelecimentos existentes

Além do Centro de Saúde Municipal da rua Silveira Martins, cuja área de jurisdição coincide com a da própria Região Administrativa, cabe assinalar quanto ao serviço de saúde a existência de numerosos consultórios e pequenas clínicas em prédios de uso misto. Estas últimas, embora difíceis de definir quanto ao âmbito de seu atendimento, parecem responder a uma ampla demanda local, indiretamente observada através dos depoimentos da população local que definiu a área como “bem servida”. Completam este quadro as unidades do INPS, distribuídas nas adjacências do Largo do Machado, além da Beneficência Portuguesa e do Hospital Santa Maria, geradores de intenso movimento.

Quanto às atividades de lazer, cabe destacar o próprio Largo do Machado e o Aterro do Flamengo. Na realidade, grande parte do comércio e dos serviços na área próxima ao Largo do Machado está intimamente relacionada ao lazer: três cinemas, além de pequenos bares e restaurantes, que constituem um centro de atração para grande parte da população. Acrescente-se que este equipamento, sustentado por uma demanda local bastante heterogênea do ponto de vista social, atende também a uma demanda proveniente de áreas mais afastadas.

Completam-se atividades de lazer como o uso do espaço da praça do Largo do Machado propriamente dito. Este é intensamente utilizado quer de dia quer de noite ou nos fins de semana. No primeiro caso, é ponto de parada e de lazer para a população infantil da área, para a faixa de adolescentes que frequentam os colégios das redondezas e mesmo para o encontro e descanso daqueles que usam o comér-

cio e outros serviços da área. A presença de fotógrafos e outros serviços ambulantes, como chaveiro e carrocinhas, dão intensa vida e movimento ao local. Nos fins de semana intensifica-se o uso da praça, especialmente através de grupos sociais de renda média inferior, que a usam para as mais diversas atividades. Trata-se, portanto, de uma área intensamente utilizada tanto por faixas de idade diferentes quanto por diversas camadas da população. Um fato a assinalar é que, embora o espaço do Largo esteja, em parte, sendo usado como canteiro de obras, os usos já indicados permaneceram no espaço restante.

As áreas do Aterro e da Praia do Flamengo constituem definitivamente um centro regional de lazer. O amplo espaço e a diversidade de atividades que oferecem as tornam procuradas por quase todas as camadas sociais e faixas de idade. É interessante observar que, nas entrevistas realizadas na estação do Largo do Machado, Catete e Glória, embora os entrevistados indicassem esta área como ponto principal de lazer, o Aterro do Flamengo não é identificado como “do bairro”; em algumas respostas, inclusive, o bairro é apontado como mal servido neste aspecto.

Deve-se assinalar a área do Parque Guinle, que é basicamente utilizada pela população ali residente, especialmente a infantil e a adolescente.

Este quadro tende a se modificar na medida em que o Metrô vier a agir como um fator de renovação dessa área degradada quanto a seu conteúdo social, através da expulsão do local da população de baixa renda, bem como de transformação das atividades terciárias que guardavam relativo dinamismo.

5 — A IMPLANTAÇÃO DO METRÔ

Como um dos bairros mais atingidos pelas obras do Metrô, o Catete mostrou um quadro bem variado de problemas. Foi o bairro mais arrasado quanto à transfiguração de seu meio, provocando o deslocamento de um número considerável de famílias e de seus estabelecimentos comerciais.

Na medida em que foram demolidas lojas para a execução da obra, os transtornos da área foram aumentando; o comércio local foi muito prejudicado. Mesmo os estabelecimentos que não sofreram os efeitos das desapropriações viram diminuídas sua clientela e vendas.

As obras andam em ritmo acelerado, deixando para trás toda uma paisagem destruída (lado ímpar), conforme pode ser observado nos mapas 3 e 4, desde o Largo da Glória até a Praça José de Alencar.

Sitiados pelas obras do Metrô, os moradores comentam, entre as ruínas dos velhos prédios que já abrigaram as mais tradicionais lojas de móveis da cidade, nos bares e esquinas que restaram de pé, os problemas que têm enfrentado nos últimos anos. As manifestações negativas da obra — poeira, falta de água, gás e telefone, o barulho, trânsito de equipamentos por passagem de pedestres, congestionamentos, dificuldades de estacionamentos do comércio — foram os assuntos predominantes nas entrevistas da área.

Nas estações do Largo do Machado, Catete e Glória, apenas no trecho que vai da Praça José de Alencar até a altura da rua Correia Dutra, as desapropriações atingiram o trecho principal da rede comercial e de serviços da área (vide corredor comercial nos mapas 2 e 3), assim como um tipo de moradia característica do bairro, aspectos estes que represen-

taram a "imagem" e a identificação do bairro para o restante da cidade.

No caso das atividades de comércio e serviços, os efeitos se fazem sentir em dois planos diversos: no sistema de abastecimento da população e nas próprias alternativas de localização dos comerciantes da área. A demolição de alguns estabelecimentos, mesmo os de porte médio, fornecedores de gêneros de primeira necessidade ou de utilidades em geral (por exemplo, as Lojas Americanas), parece ter sido um fator preponderante no remanejamento do sistema de compras da população local. Portanto, além de um percurso maior a pé, por causa de ruas interditadas e poeira, a população passa a depender, por vezes, do uso de transportes para compras diárias, mesmo que estas sejam relativamente próximas. Cabe acrescentar, entretanto, que estes aspectos não parecem ter sido tão decisivos a ponto de levar a uma expansão comercial efetiva para outros pontos da área, como foi o caso da Praça Saens Peña; evidentemente, a situação geográfica deste grupo de estações, próximas ao centro e demais subcentros da Zona Sul, coloca grande variedade de opções para o abastecimento. Portanto, os aspectos acima mencionados vão atingir apenas uma faixa de população residente que, seja por problemas de tempo seja por problemas econômicos, têm uma dependência maior do comércio local.

No caso de comerciantes que tiveram seus imóveis desapropriados, duas situações de permanência na área em torno das estações foram encontradas. A primeira refere-se à loja de grande porte, por exemplo, as Lojas Americanas, filial de ampla rede comercial que, devido a essas características, tem grande possibilidade de permanência. No outro caso encontram-se

os estabelecimentos já tradicionais, com clientela certa, cuja permanência não implicou maiores problemas. Entretanto, questiona-se até que ponto esta permanência está ocorrendo em maior escala, e em que condições ela ocorre em relação aos demais tipos de estabelecimentos.

Quanto a esta segunda situação, refere-se ao comércio de móveis na rua do Catete e adjacências. Parte dessas firmas são estruturadas em duas ou três lojas, na maioria das vezes na mesma área, sendo algumas de médio porte. Se, por um lado, a desapropriação de uma ou duas lojas não destrói completamente o negócio, por outro, sofre os reflexos do impacto da obra na área circunvizinha e implica demissão de empregados e redução real de lucro, uma vez que este tipo de comércio, por sua dimensão, não dispõe de flexibilidade das grandes redes comerciais. Estas últimas têm não só a sustentação do lucro garantida por filiais em outras áreas da cidade como opções para o remanejamento de pessoal empregado. O problema atinge aquele tipo de comércio que foi desapropriado e conseguiu permanecer na área. Identifica-se, assim, como problema de estabelecimentos que, embora atingidos pela desapropriação, sofrem os efeitos diretos da obra.

O desemprego foi um dos problemas provocados pela transferência e fechamento das lojas. Dezenas de funcionários, na maioria de salário mínimo, foram demitidos. Mesmo os comerciantes que alugaram novos prédios nas imediações reduziram o número de empregados, por não confiar nas vendas no decorrer das obras do Metrô.

As referências feitas ao comércio efetivamente deslocado são inúmeras, mas sem maiores especificações quanto ao seu destino. Ape-

nas em alguns casos surgiram algumas observações. Alguns estabelecimentos foram para Botafogo, outros para o Jardim Botânico e, quanto à população que teve seus imóveis desapropriados, cabe explicar alguns aspectos característicos da área no sentido de avaliar o seu significado de deslocamento.

A região correspondente à estação do Catete e a parte da Glória, cuja ocupação remonta ao século passado, sofreu um processo de alteração nos seus contornos físicos e sociais, à medida que as camadas altas da população se afastavam do Centro e suas imediações. Tais deslocamentos, acompanhados pela deterioração urbana e, conseqüentemente, desvalorização imobiliária da área, viabilizaram-se como opção de moradia para a população de baixa renda, opção esta que assumia características especialmente interessantes para esta faixa, por suas vantagens de proximidade do mercado de trabalho e fácil acesso a serviços. Parte desta população foi ocupar os sobrados, as vilas e as casas de cômodos existentes na área. Estas últimas eram particularmente numerosas e foram bastante atingidas pelas desapropriações. Eram velhos casarões, cujo número de quartos era bastante variável e às vezes ocupados por famílias inteiras.

Em pesquisa realizada numa dessas casas constatou-se que a população entrevistada tinha sua renda situada entre um e quatro salários mínimos, exercendo as mais variadas ocupações: empregados de escritórios no Centro, funcionários e domésticas na Zona Sul. Delineou-se nitidamente a importância atribuída ao local de moradia como próxima ao trabalho, condução e serviços, apesar de se constatar também uma "imagem" negativa da própria casa de cômodos em si, no sentido de não ser um ambiente bom, ter muita

briga, etc.... Reforça-se o aspecto anterior ao se constatar que estes mesmos moradores, embora colocassem a favela e o subúrbio como possíveis opções de moradia, não apresentavam nenhuma disposição positiva em relação a esses locais, representando a favela uma redução no *status* e maior instabilidade de moradia, e o subúrbio muita distância em relação ao Centro.

Embora seja difícil extrapolar essas características para toda a população removida, cumpre assinalar que alguns fatores, como a proximidade, são, de certa forma, confirmados não somente pelas pesquisas já indicadas como por informações provenientes do Serviço Social do Metrô. O destino das famílias removidas foi o conjunto da CEHAB, sendo que destas, quase metade foi para Antares em Santa Cruz. O restante da distribuição não tem grande significado.

Os efeitos da área de influência do conjunto dessas estações (o mapa I mostra de forma bem esquemática a área de influência) em obras assumem um grau de intensidade muito grande. Efetivamente, a obra atinge, como já indicado, um corredor comercial por excelência (mapas 2 e 3) e seus efeitos são acentuados pela densidade comercial e pelo tipo de estabelecimento já existentes. Assim sendo, a queda do volume de negócios em algumas casas comerciais atinge de 70 a 80% do total anterior à obra; este aspecto reproduz-se nos estabelecimentos situados em ruas próximas à do Catete (Bento Lisboa, Pedro Américo, etc...) na medida em que o movimento desta área era em parte sustentado pelo fluxo de moradores que procuravam a primeira. Este surge mais intensamente em relação ao comércio mais especializado e com clientela que extrapola os limites da área (móveis, autopeças, etc...), cujos acessos se tornou bastante precário, havendo

uma baixa no movimento, principalmente por falta de estacionamento. Tendo decrescido o movimento da firma, houve também uma queda no salário, pois, na maioria, os empregados de lojas de móveis recebem comissões sobre a venda.

A permanência na área, apesar da poeira, barulho, assaltos e lama, parece estar sendo mantida em alguns casos. Duas ordens de fatores surgiram nos depoimentos que parecem induzir esta permanência. A primeira diz respeito à expectativa de melhoria do movimento comercial e, portanto, à valorização do ponto com o funcionamento do Metrô. A segunda se relaciona às limitações de caráter econômico-financeiro de pequenos e médios comerciantes, assim como às limitações do próprio espaço disponível. Muitos proprietários alegam que, se forem obrigados a mudar, é “falência certa”. “Ninguém foi ajudado pelo Estado, e quem pode se mudar, as luvas estão caríssimas.”

“Tem vindo muita gente interessada em comprar, mas querem a preço de banana, acham que está desvalorizada. E, além disso, é difícil encontrar loja para mudar”. É oportuno explicitar que estas limitações se relacionam àquele tipo de comércio que, embora tenha certo número de opções por se constituir de firmas com dois ou três estabelecimentos, ainda sofre os efeitos da obra devido a sua proximidade.

Acrescenta-se, ainda, o caso de lojas de móveis que possuem fabricação própria (geralmente nos fundos do prédio) e cuja exigência de espaço, no caso de um deslocamento, é maior.

Finalmente, cumpre registrar que, paralelo às sugestões de redução de impostos para aqueles comerciantes afetados, surge no depoimento de um gerente de lojas

de móveis na rua Pedro Américo a sugestão de que “deveriam convidar o povo que foi desapropriado, quando construísssem os novos prédios, isto é, ajudar esse pessoal”.

Quanto àqueles não diretamente ligados à área na qualidade de comerciantes ou gerentes, mas sim como moradores — médicos, comerciários, autônomos, donas de casa etc. — as impilcações de efeito no ambiente — poeira, barulho etc. — somam-se àqueles que repercutem basicamente nas atividades diárias de abastecimento e estudo. Trata-se de efeitos já levantados anteriormente, relacionados ao desaparecimento de determinados estabelecimentos comerciais, à dificuldade de acesso a outros, que levam a uma reorientação da demanda local para a área de influência da Marquês de Abantes e mesmo para outros bairros da Zona Sul e o Centro. Por outro lado, as dificuldades de percurso a pé e do acesso aos pontos de ônibus também constituem efeitos que surgem constantemente, aliados a problemas de assaltos, que parecem ter sido intensificados. “Há falta de policiamento”.

Os problemas relativos ao desconforto e ao ambiente, surgidos com as obras, parecem estar causando um deslocamento da população em alguns pontos deste conjunto de estações. Este aspecto foi observado, por exemplo, no Largo do Machado, acentuando-se a impressão de que não há certo deslocamento da população na área atingida, embora possa não ser definitivo, como também a proximidade das obras acarreta desvalorização imobiliária.

No que se refere à Glória, os efeitos das demolições são certamente menos graves se comparados com aqueles observados na área do Catete. As desapropriações na Glória foram menos numerosas, e a existência de espaços abertos como o

Largo da Glória permite atenuar os efeitos visuais decorrentes do alargamento do trecho da rua do Catete no local. Por outro lado, a demolição de edificações situadas ao longo das encostas do Outeiro, trecho nas imediações da rua Pedro Américo, contribuiu para uma melhor visão do antigo casario do morro, integrando-o à paisagem local. Em relação às atividades de comércio situadas na rua da Glória que servem de abastecimento imediato à população local, é importante lembrar que estas não foram atingidas por desapropriações e demolições como no caso da rua do Catete.

Não obstante os problemas supramencionados, os dados indicam uma valorização real média de 55 a 60% entre 1974 e 1975 e de 30% entre 1975 e 1976. A explicação mais aceitável seria a expectativa quanto aos novos usos comerciais e residenciais da área que, provavelmente, serão mais sofisticados que os atuais. A proximidade do Centro e da Zona Sul é também fator importante dessa valorização. De qualquer forma, a liberação de novas áreas deverá, certamente, impulsionar o mercado imobiliário, provocando uma alta de preços até os níveis já existentes desde o Flamengo até Botafogo.

A partir do Largo do Machado, atinge-se os bairros residenciais de Cosme Velho e Laranjeiras. O mercado imobiliário deste corredor é dos mais dinâmicos da área; os preços dos imóveis são compatíveis com os da Praia do Flamengo e da rua Senador Vergueiro. Quanto à área a ser servida pela estação da Glória, representa um caso especial tanto do ponto de vista da legislação quanto dos lotes existentes, tornando-se difícil a renovação da área. Além disso, grande parte dos imóveis pertence à Irmandade de Nossa Senhora da Glória.

Na rua da Glória, entretanto, existe um edifício em construção

com quatro andares de garagem e mais quinze andares corridos, o que pode ser um exemplo de renovação que tende a se processar nessa via.

Essa tendência é mais flagrante no Largo da Glória, onde se pode perceber a existência de um braço de expansão do Centro com localização de serviços mais especializados, escritórios etc. . .

Quanto à Praia do Flamengo, o mercado imobiliário independe do Metrô.

No que diz respeito ao valor dos imóveis, as diferenças são bastante grandes, concorrendo com algumas variáveis como, por exemplo, a acessibilidade, passagem, idade média das construções e proximidade do mar.

O corredor das ruas do Catete e da Bento Lisboa se constituem com a praia as vias de acesso à Zona Sul. É oportuno lembrar que a rua Bento Lisboa desempenha papel de importância no acesso ao sistema viário do Catete, servindo como via arterial para os veículos que penetram através das ruas da Glória e Pedro Américo.

O morro de Santa Teresa constitui um obstáculo natural de acesso. As ruas estreitas e os terrenos íngremes exigem fundações especiais que oneram os custos das construções.

A idade média das construções no Largo da Glória e na rua do Catete não sofreram processo de renovação urbana; a idade média dos prédios é de cinquenta anos. Muitas das transversais da rua do Catete apresentam construções mais recentes, de trinta anos.

A proximidade do mar, esta variável que se tem constituído historicamente como fator de valorização de imóveis em toda Zona Sul, favorece, conseqüentemente, os corredores da rua do Catete.

A valorização média ultrapassou os 50% entre o período de 1974 e 1975, caindo para pouco mais de 20% entre 1975 e 1976, o que faz crer que a valorização exagerada no ano anterior foi devido à correção de uma subestimação anterior.

6 — PERSPECTIVAS

De acordo com as proposições estabelecidas pela PUBRIO para as Áreas de Planejamento 2, destacam-se como proposições pertinentes à área objeto do presente trabalho as seguintes:

— racionalizar o uso do solo pela realocação de atividades com vistas à descompressão da estrutura viária e do sistema de transportes;

— desestimular a localização linear do uso comercial e de serviços, criando condições para localização de tais atividades de forma nucleada;

— preservar os ambientes urbanos de valor cultural e paisagísticos existentes na área, acionando, quando necessário, os órgãos estaduais e federais componentes;

— atender às carências quanto ao equipamento comunitário e social, caracterizando e induzindo o suprimento, sempre que possível, através da ajuda particular;

— desestimular o licenciamento das atividades de educação e saúde nas principais vias de circulação ou nas proximidades imediatas das mesmas;

— desencorajar a ocupação multifamiliar nas áreas de características topográficas notáveis (encostas);

— reduzir as taxas de ocupação onde a proteção da paisagem se fizer necessária;

— compatibilizar o uso do solo, considerando a estrutura urbana

existente, com a localização das estações do Metrô;

— prover áreas de estacionamento, adjacentes aos terminais rodoviários e metroviários;

— dispor de áreas de estacionamento adjacentes ao comércio e serviços;

— incentivar edificações de uso misto (residencial comercial) nas principais vias de circulação em substituição a prédios exclusivamente comerciais.

No que concerne à descompressão da estrutura viária e do sistema de transporte propriamente dito, as perspectivas para a área parecem ser positivas.

O Catete já vem, há alguns anos, sofrendo o impacto da expansão automobilística, através de constantes e crescentes congestionamentos que se verificam diariamente. Este fenômeno não é uma característica do Catete, mas sim de toda a cidade onde se constata valores elevados na relação automóvel/ambiente. A diminuição dos efeitos negativos dos congestionamentos nas ruas é parcialmente conseguida através da implantação de sistemas de transportes de massa eficientes, associados a medidas que restrinjam a utilização do automóvel em áreas onde a capacidade de vias é incompatível com o número de viagens geradas nas mesmas.

No caso do Catete, a inauguração do sistema do Metrô prevista para 1979 deverá dar início a uma nova fase do sistema de transportes urbanos na cidade, diminuindo o número de ônibus em seus eixos principais. De modo geral, o sistema de transportes possibilitará uma melhoria generalizada do tráfego na superfície. Entretanto, o maior benefício será o de ampliar o número de usuários que irão se beneficiar do sistema moderno de transporte rápido de massas, trazendo benefícios indiretos para a população.

Já no que tange à racionalização do uso do solo pela relocação de atividades e ao desestímulo à localização linear do uso comercial e de serviços, parece que as desapropriações e demolições ocorridas no eixo da rua do Catete, bem como a estagnação das atividades terciárias durante a obra, poderão refletir-se no espaço pela reestruturação destas atividades. De fato, o maior dinamismo do Centro Funcional do Catete, nos últimos anos, nas proximidades do Largo do Machado, deve-se aos modernos edifícios construídos há pouco menos de vinte anos atrás. Serve como exemplo o edifício Condor, que contribuiu para a instalação e concentração de prestação de serviços nos andares superiores, principalmente aqueles que exigem clientela de maior poder aquisitivo, como os médicos e dentistas especializados, laboratórios de análises clínicas, cursos de línguas estrangeiras e serviços de higiene e beleza. Esta função de serviços especializados ocorre de forma mais nucleada próximo ao Largo do Machado, onde se concentra a parte mais importante do comércio varejista, dos serviços e também diversões.

A tendência de expansão deste núcleo parece ser a perspectiva para relocação das atividades terciárias. Nota-se que muitos estabelecimentos comerciais, anteriormente localizados nos trechos mais atingidos pelas obras, foram transferidos para as adjacências do Largo do Machado, onde o início da rua das Laranjeiras e a rua Ministro Tavares Lira se constituíram nos pontos de maior atração.

Na realidade, as proposições acima enumeradas vão defender a legislação urbanística da área de influência do Metrô. As tendências já se esboçaram, mas a concretização integrada das proposições principais dependeriam diretamente dos agentes disciplinadores do uso do solo urbano.

A implantação da rede do Metrô, atendendo às necessidades humanas e técnicas, propicia também, muitas vezes, a renovação de áreas, a restauração da paisagem e a ocupação integrada da mesma. A própria localização de suas estações pretende contribuir para renovar o ambiente urbano, tornando-o mais harmonioso e promovendo uma possibilidade de vida mais humana. Embora o Metrô por si só não possa criar as soluções urbanísticas globais, poderá contribuir transformando a circulação, dinamizando positivamente o comércio e os serviços e redistribuir a população.

A devolução pelo Metropolitano das áreas ocupadas, durante anos, para escavações, como o Largo da Glória e início da rua do Catete, deixou a maioria dos moradores satisfeitas inicialmente, mas as queixas já começaram a surgir não somente dos considerados beneficiados mas principalmente dos que moram em ruas vizinhas, que dizem ter sofrido as mesmas conseqüências das obras, sem, no entanto, receber nenhuma melhoria.

No Largo da Glória, área entregue ao público há mais de um ano, vários problemas são apontados pelos moradores como, por exemplo, o "mau acabamento" da reurbanização. Bem em frente ao Outeiro da Glória as áreas livres se tornaram estacionamento. Os carros já provocaram grandes falhas no calçamento feito em pedras portuguesas, soltando-se com facilidade; já existem tampos de cimento quebrados e buracos em lugares reurbanizados.

Os projetos são bons, mas sua execução mal feita. No prosseguimento da rua da Glória os primeiros trechos concluídos pelo Metrô na rua do Catete também não encontram, "do ponto de vista da reurbanização", ressonância entre os comerciantes. O comércio foi beneficiado com maior movimento

e, portanto, com mais gente comprando após a reurbanização. As vendas aumentaram em 30%.

Comentários surgem no Catete, na realização de uma nova concepção paisagística. A partir da rua Silveira Martins o ambiente da rua do Catete continua a ser de obras, com uma grande movimentação de operários até o Largo do Machado.

Quanto aos vinte prédios tombados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, estão seriamente abalados pelas vizinhas obras do Metropolitano. O Museu da República está com várias rachaduras. Os moradores e comerciantes estabelecidos na áreas estão apreensivos, pois as paredes encontram-se rachadas e os imóveis desaprumados. Tudo parece indicar que o rebaixamento do lençol d'água provocou uma acomodação nas camadas superiores

do terreno e que o mesmo fendeu, rachou e cedeu no subsolo, atingindo o vértice do polígono irregular que forma o quarteirão. Os moradores têm feito apelos ao Metrô, à ECISA e ao IPHAN, que nem sempre marcam sua presença na área que necessita ser preservada.

O Metrô promete resolver todos os problemas e correções ao término da obra. O IPHAN alega que não há como evitar esses problemas, pois não se pode embargar a realização de obras de interesse público.

Como as obras do Metrô ocuparam toda a rua do Catete, da Glória à Praça José de Alencar, as preocupações, agora, devem estar voltadas para o planejamento. Espera-se que este bairro venha a se constituir no melhor exemplo de renovação urbana, propiciada pela Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro.

BIBLIOGRAFIA

- BARROS, Haidine da Silva D. A cidade do Rio de Janeiro: Descentralização das atividades terciárias. Os centros funcionais. *Revista Brasileira de Geografia*, 36 (1). 1974.
- BELOCH, Edith G.; PEREIRA, Maria Cristina V.; RENNÓ, Nina de Thereza P. O Processo de Organização Espacial da Cidade: Aplicação de conceitos teóricos à Área Central do Rio de Janeiro. *Boletim Geográfico*, (249).
- BERNARDES, Lizia Maria C. Expansão do Espaço Urbano do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*, 23 (3).
- BERNARDES, Lizia Maria C. Evolução da paisagem urbana do Rio de Janeiro até o início do século XX. Rio de Janeiro, *Boletim Carioca*, 12 (1 e 2). 1958.
- CHEDEK, Ilana de A.; LEAL, Luiz Carlos G.; Suzano de F. M. FILHO, Sidney. *Impactos da implantação de um sistema de transportes de massa em uma cidade*. Rio de Janeiro, 1975.
- COMPANHIA DO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO — METRÔ. *Estudos dos impactos da rede do Metrô/pré-Metrô*. Rio de Janeiro, s.d.
- COMPANHIA DO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO — METRÔ. Plano Integrado de Transportes. *Relatório Parcial: fase I*. Rio de Janeiro, SAPSA, 1976. 2v.
- COMPANHIA DO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO — METRÔ. Plano Integrado de Transportes. *Resultado das pesquisas de volume de tráfego*. Rio de Janeiro, 1975.
- COMPANHIA DO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO — METRÔ. Plano Integrado de Transportes. *Síntese do Estudo*. Rio de Janeiro, 1977.
- COMPANHIA DO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO — METRÔ. ALMEIDA, Noel de. 2.^a edição, junho, 1978.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL. Rio de Janeiro. *Dimensão aspectos sócios econômicos; Diagnóstico*. Rio de Janeiro, s.d. V. VII.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL. Rio de Janeiro. *Dimensão meio ambiente; Diagnóstico*. Rio de Janeiro, s.d.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL. Rio de Janeiro. *Dimensão do mercado imobiliário; Diagnóstico*. Rio de Janeiro, s.d. V. IV.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL. Rio de Janeiro. *Dimensão do uso do solo; Diagnóstico*. Rio de Janeiro, s.d. V. II.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL. Hipóteses referentes ao impacto da implantação da rede básica do Metrô; Rio de Janeiro, s.d.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL. Rio de Janeiro. *Proposições de Alternativas de Ação*; Rio de Janeiro, s.d. V. IX.
- SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. PUB — RIO, *Plano Urbanístico básico do Rio de Janeiro*, junho. 1977.
- SOARES, Maria Terezinha Segada. Fisionomia e estrutura urbana do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*, 27 (3): set. 1965.
- SOARES, William G. *Catete: Exemplo de localidade central intra-urbana*. In — C. Ernesto S. Lindgren — *Leituras em Organização Espacial*. COOPPE/UFRJ — Publicações Didáticas, set. 1975.

SUMMARY

The subway arrived late in the city of Rio de Janeiro and, thus, its construction has determined great sacrifices for a significant part of the "carioca" population, whose habits were considerably changed by the beginning of its basic network partial operation.

Traffic jams, difficulty in parking, overcrowded vehicles, uncomfortable connections and pollution are some of the circulation problems that, in such a city as Rio de Janeiro, are noticed by all the population, representing a daily obstacle to life quality. For the solution of one of those problems, the close cause and effect relation between them and the other elements of urban space expansion requires alternative propositions considering all of them.

The subway has implied a basic change in the general aspect of Rio de Janeiro, expressed by new spaces and a new urban landscape adapted to the reality of a new time. In the areas once characterized by ruined buildings, new traffic ways appeared, the functions changed, the land value was deeply altered and the social content was highly affected. In a few words, the basic consequence of introducing an innovation, such as a mass transport, concerns the changeable character of parts of the city, in terms of a new spatial configuration.

Today, the decisions on location change the intra-urban spatial organization — a product of an evolutionary process of the city as a whole — and become the decisive factors for the future spatial process.

Based on those logical premises, the work "The Subway in the spatial configuration of an intra-urban unity — Catete — in the city of Rio de Janeiro" aims at evaluating

the effects of implanting a mass transport. Its basic hypothesis is that the implantation of the subway network changed the spatial organization of Catete, particularly in terms of land use and distribution of population and activities, not only in Catete, but also in its immediate area of influence. The line I — Gloria, Largo do Machado and Catete — is the object of the research whose scope was defined by a hypothetically limited reference zone, showing the maximum idealized distance concerning the act of walking towards the subway stations in a certain area.

The study is an attempt to embrace a series of aspects that were much, or not so much, affected by the implantation of the subway, such as land use, real state market, environment and socioeconomic meaning of the population. The method employed consists of consecutive approaches, starting from a "physical concept" which incorporates several other "concepts" of social, political-institutional, economic and cultural nature, so as to form the geographical area of impact.

The work is divided into 6 chapters: introduction; description of methodological proceedings; synthetic analysis of the expansion process of the city and of the formation of the Functional Center of Catete, according to the mechanisms which affect the physical structuralization of the city; analytical description of the spatial organization of Catete (internal structure), according to empirical evidences of the reality under consideration; analysis of the implantation of the subway in the area and its immediate effects; and, conclusively, an approach to the prospects for the area.

RÉSUMÉ

La construction assez tardive du Métropolitain de la ville de Rio de Janeiro a demandé d'énormes sacrifices à une partie considérable de la population "carioca", dont les habitudes ont beaucoup changé à partir du début de l'opération partielle du réseau principal.

Les problèmes de circulation d'une ville comme Rio — embouteillages, parking difficile, transports collectifs surchargés, correspondances sans confort, pollution — sont subis par la population entière et deviennent un obstacle à la qualité de vie. Pour en résoudre un, il faut que les propositions alternatives considèrent tous les problèmes, dû à la relation intime de cause et effet entre eux et les autres éléments d'expansion de l'espace urbain.

Le Métro entraîne un changement radical de l'aspect général de Rio, en termes d'espaces nouveaux — un nouveau paysage adapté à une nouvelle réalité. Les aires caractérisées par des immeubles en ruine se transforment en nouvelles voies d'accès, en changeant les fonctions et la valeur du sol et influant sur le contenu social. Pour en faire un résumé, la conséquence la plus importante de l'introduction d'une innovation, telle qu'un transport de masse, concerne le caractère changeable de certaines parties de la ville, à travers une configuration spatiale nouvelle.

Les décisions prises aujourd'hui par rapport à la localisation déterminent l'organisation spatiale intra-urbaine — un résultat d'un processus évolutif de la ville considérée comme un tout — et deviennent les facteurs déterminants du processus spatial du futur.

Basé sur ces prémisses logiques, le travail "Le Métropolitain dans la configuration spatiale d'une unité intra-urbaine de la ville de Rio de Janeiro — le Catete" a pour but l'évaluation

des effets de l'implantation d'un transport de masse. Il a comme hypothèse principale le changement de l'organisation spatiale, pas seulement du Catete, mais aussi de son aire d'influence immédiate, en termes d'utilisation du sol, distribution de la population et des activités, à cause de l'implantation du réseau du Métro.

La ligne I — Gloria, Largo do Machado et Catete — constitue l'objet de la recherche dont l'univers a été défini par une zone de référence hypothétiquement limitée, qui montre la distance maximale idéalisée par rapport à une marche vers les stations du Métro d'une certaine aire.

L'étude essaie de comprendre une série d'aspects — tels que l'utilisation du sol, le marché immobilier, l'environnement et le contenu socio-économique de la population — sur quoi l'implantation du Métro a exercé une certaine influence. La méthode employée est celle des approches consécutives à partir d'un "concept physique" qui agrège des "concepts" de nature sociale, politique-institutionnelle, économique et culturelle, en formant l'aire géographique d'impact.

Le plan du travail est divisé en 6 chapitres: la description des procédés méthodologique; l'analyse synthétique du processus d'expansion de la ville et de la formation du Centre Fonctionnel du Catete, suivant les mécanismes qui influent sur la structuration physique de la ville; la description analytique de l'organisation spatiale du Catete (structure interne), basée sur les évidences empiriques de la réalité en question; l'analyse de l'implantation du Métro dans l'aire du Catete et ses effets immédiats; et, pour conclure, les perspectives par rapport à cette aire.