

REVISTA BRASILEIRA DE GEOGRAFIA

Ano XXII

JANEIRO-MARÇO DE 1960

N.º 1

ENSAIO PARA A ESTRUTURA URBANA DO RIO DE JANEIRO

Prof. PEDRO PINCHAS GEIGER

(Geógrafo do CNG)

“A estrutura das cidades é um produto de sua história e de sua situação geográfica, de sua idade, de seu tamanho, do gosto de seus cidadãos, e, por sua aparência externa, uma cidade contribui, no mais alto grau, para o aspecto mesmo de uma região”. Esta definição de KURT HASSERT é esposada por SORRE nos *Fundamentos da Geografia Humana*”

Em PIERRE GEORGE encontramos: “a cidade em si, é ao mesmo tempo um fato histórico e um fato geográfico, no sentido que a sua forma é um compromisso entre o passado e o presente, enquanto que seu conteúdo humano e a atividade de seus habitantes são quase totalmente marcados pelo presente”.

O estudo da estrutura urbana envolve os problemas do sítio e da posição, do plano e das construções urbanas. O sítio, a posição, o crescimento da cidade, foram focalizados em conferências realizadas pela Prof.^a LYSIA BERNARDES e pelo general DE PARANHOS ANTUNES², devendo as construções urbanas ser tratadas com maiores pormenores no estudo do *habitat*, cingindo-nos principalmente a observar o plano da cidade do Rio de Janeiro.

Mais uma observação de PIERRE GEORGE: “não é a imensa variedade das formas de realização urbana que fornece os elementos de uma definição de cidade, nem de uma classificação. A consideração, ao contrário das necessidades e modos de realização próprios de cada sistema, abre perspectivas mais claras. Há tipos de cidades correspondentes às economias agrícolas e tipos de cidades correspondentes às economias industriais”.

Por isso mesmo, antes de entrarmos nos pormenores do plano do Rio de Janeiro, queremos fazer algumas outras observações gerais a respeito da cidade.

As modificações do Rio de Janeiro no século XX são as mais extensas e profundas, espetaculares mesmo, na modificação da paisagem

¹ Sobre o assunto, o autor realizou conferência no Curso de Geografia do Distrito Federal da Seção Regional do Rio de Janeiro da Associação dos Geógrafos Brasileiros, em 1958

² Conferências realizadas no Curso de Geografia do Distrito Federal já mencionado.

e do caráter da cidade. E são transformações que continuam em andamento. A população reflete-o: em 1906 o Distrito Federal continha 811 443 habitantes; em 1950, 2 377 451 habitantes; a estimativa atual é em torno de 3 000 000.

São transformações que se relacionam com a “evolução das técnicas e das estruturas econômicas e sociais”, que submergiram o antigo Rio de Janeiro, sob uma nova cidade, ampliada, remodelada, mais diferenciada em suas partes. O essencial nesta evolução econômica é a industrialização; industrialização que, por sua vez, cria o aumento das atividades comerciais e amplia o número de classes sociais. Das 5 143 empresas industriais existentes em 1950, apenas 62 eram anteriores a 1900 e 509 anteriores a 1930.

Em 1950 o setor das indústrias de transformação empregava 250 665 pessoas, constituindo o mais importante ramo da população ativa.

PIERRE GEORGE diz que, na época pré-industrial, a cidade é fruto de uma região e que na época industrial a cidade cria a sua região. Este último caso também se verifica, ainda segundo o autor, com os aglomerados dos chamados países novos ou das regiões coloniais. É onde se enquadra o Rio de Janeiro que, na verdade, sempre criou regiões: a sua fundação precedeu a economia açucareira; das suas vizinhanças partiu o café para se desenvolver pela serra. A Prof.^a LYSIA BERNARDES mostrou, brilhantemente, na sua palestra na AGB como o Rio de Janeiro se tornara no transcurso de sua evolução uma capital regional. Agora, com a sua função industrial, a cidade mantém-se como elemento conquistador. Vai dominando as áreas contíguas para o desenvolvimento do seu urbanismo e amplia o seu domínio econômico e suas ligações com as vastas áreas do país, para ser mais do que uma capital regional.

É bem verdade que o Rio de Janeiro foi alcançado e ultrapassado por São Paulo quanto ao desenvolvimento industrial. Conseguiu guardar, contudo, até agora a função político-administrativa de capital do país.

Esta função parece-me mais importante do que à primeira vista possa ser julgado. Não deve ser esquecido que, nos tempos atuais, o serviço público participa mais diretamente nos negócios financeiros e econômicos e que as relações entre a economia e a direção do Estado são bem mais visíveis. O número de empregados públicos no Distrito Federal era em 1950 de cerca de 200 000, sendo 115 000 federais. É bem verdade que grande número destes federais é constituído de militares, mas, existiam ainda 40 000 autárquicos! Estariam incluídos, nestes números, os que serviam em empresas de economia mista, como os empregados da Siderúrgica Nacional, operando na sede, aqui no Rio de Janeiro? Ora, é em virtude de ser a capital que diversos organismos têm a sua sede no Distrito Federal, como a Petrobrás, o Banco de Desenvolvimento Econômico, a Comissão do Vale do São Francisco, etc.,

etc. Também organismos estrangeiros, pela mesma razão, aí instalam a sua sede, como a Light.

Dêste modo, certa fração do dinamismo do Rio de Janeiro reflete o dinamismo nacional, através de sua função de capital. A estrutura urbana revela-o. Qual não foi o papel da ampliação do serviço público federal na elevação de tantos arranha-céus no centro da cidade? Quantos ministérios não exigiam a instalação em prédios modernos? Não foi assim que o Ministério da Educação passou a ser conhecido no mundo inteiro, modelo da arte arquitetônica moderna?

* * *

Começamos a notar que a estrutura urbana reflete a intensificação ou a diversificação das funções da cidade. Como é que ela indica, pois, a passagem do Rio de Janeiro, antigo pôrto de economia colonial, à categoria das cidades que vivem o ciclo industrial moderno?

Numa carta, em escala reduzida, da região do Rio de Janeiro, nota-se logo a formação de vasta área metropolitana, nos moldes das maiores concentrações urbanas do mundo. É tôda uma região onde predomina o fato urbano: no centro, a cidade do Rio de Janeiro própria dita, cercada de subúrbios, de cidades dormitório, de cidades satélites. Numerosas conurbações já foram realizadas praticamente, entre o Rio de Janeiro e cidades vizinhas (com Nilópolis, com Caxias) e nas cidades vizinhas entre si (Niterói com São Gonçalo, por exemplo)

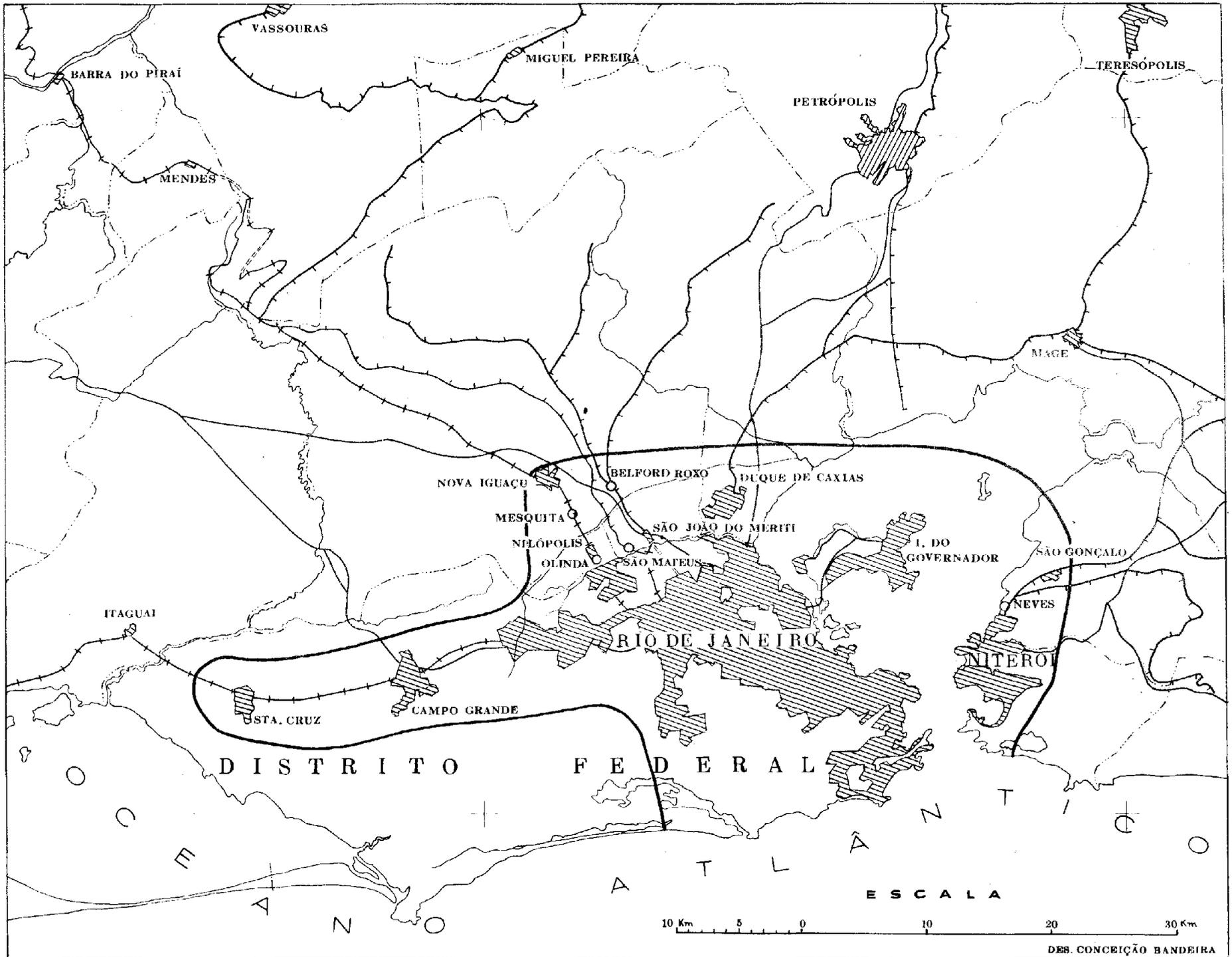
Examine-se, agora, o Rio de Janeiro próprio dito, de mais perto a cidade cresceu desmedidamente, a maior parte do chamado "centro" da cidade foi completamente remodelado. As diferenças de um trecho da cidade para outro são gritantes — sobrados velhos, palacetes moderníssimos, altos edifícios de mais de 20 andares, casebres de favelas, quarteirões proletários uniformes, velhas mansões senhoriais servindo de casas de cômodos, de hotéis, blocos residenciais dos Institutos, casinhas uniformes dos loteamentos — são tão variadas as paisagens! É a característica da evolução das grandes cidades do mundo

Outra característica das grandes metrópoles tem o Rio de Janeiro: os limites da cidade são imprecisos, a linha periférica é descontínua e quebrada, misturando-se espaços urbanos e vazios. A localização de indústrias nas proximidades, porém, fora da cidade, bem como, a constituição de massas isoladas de residências em terrenos loteados, contribui para isto

A forma fragmentária da parte exterior da cidade vem-se juntar à influência que o relêvo exerce, mesmo nas partes mais interiores da cidade, para que o Rio de Janeiro se veja todo dividido

Consideremos, um pouco, o papel do relêvo na estrutura urbana da nossa capital. Este relêvo, tão original, do Rio de Janeiro, impõe condições aparentemente ditatoriais em certos aspectos da estrutura

O GRANDE RIO DE JANEIRO



— LIMITE DO GRANDE RIO DE JANEIRO



PLANO DE UM TRECHO DO RIO de JANEIRO e de NITEROI

ESCALA 0 1 2 km

CONVENÇÕES			
1 Av Rio Branco	5 Jardim Botânico	— Ruas Principais	⊗ Centro da Cidade
2 Av Presidente Vargas	6 Estádio Municipal	● Zona Comercial	⊙ Zona rural
3 Os "Arcos"	7 Quinta da Boa Vista (Museu e Zoológico)	△ Zona industrial	▨ Loteamentos, veraneio
4 Jockey Club		▨ Zona portuária	⊖ Pescadores
		▨ Área de altos edificios	— Estradas de ferro
		◆◆ Limite dos suburbios	⊕ Aeroporto
		▨ Favelas	⊖ Túneis
		▨ Área urbana	■ Zona montanhosa

Org: por. Pedro Pinchas Geiger
Des: por. Nemesio Bonates Des. por. Adalberto Rum das Chagas

urbana. Assim como em algumas grandes capitais do mundo (Paris, Londres, Nova Iorque, Budapeste, etc.) um rio divide a cidade em partes bem distintas, assim a montanha, divide o Rio em zona norte e zona sul, com o agravante de que é mais cômodo construir pontes do que túneis e que, de certo modo, os rios se prestam à circulação. Dividido pela serra Carioca, o Rio de Janeiro se fragmenta em bairros situados em vales, em restingas litorâneas, de ligações, por vezes estreitas, com todos os problemas da concentração da circulação nestas passagens. Vejam-se alguns exemplos: a ligação de Copacabana com o resto da cidade, apenas, por 2 túneis de um lado, por uma passagem estreita entre morros e pela praia, do outro lado; a passagem da rua do Catete entre o outeiro da Glória e o morro de Santa Teresa; a passagem entre o morro do Telégrafo e a serra de Engenho Novo no Maracanã; a passagem da rua Barão de Bom Retiro entre a serra do Engenho Novo e o maciço da Tijuca; a passagem entre as colinas sobre as quais se situam os bairros de Jacarèzinho e Lins e Vasconcelos, etc. Tôdas estas passagens tendem a se tornar pontos de estrangulamento do tráfego:

Não nos tornemos deterministas porém. A montanha não serve nem mesmo para delimitar a área urbana. Em alguns trechos, realmente, o espaço construído se interrompe ante encostas íngremes e rochosas, como na Urca, no Bairro Peixoto, em trecho do Leblon, mas, e as favelas? Favelas sobre pedreiras como no São Diogo. E a tendência recente de construir palacetes modernos em trechos de acesso difícil, no Leblon, nas Laranjeiras, à procura do isolamento, das pessoas recatadas?

Isto, sem falar das encostas menos vigorosas que deram origem até a um bairro bem urbanizado: Santa Teresa. Nos subúrbios, é comum observar a ocupação urbana na encosta de colinas enquanto o vale mantém reminiscências das atividades rurais, como por exemplo, centeios de verduras. Verifica-se tal fato entre Madureira e Marechal Hermes ou entre a Penha e Madureira (avenida Monsenhor Félix).

O melhor é abandonar qualquer idéia determinista e observar a adaptação do plano, aos elementos físicos segundo "as necessidades e modos de realização" da sociedade humana.

O PLANO DA CIDADE E AS CONSTRUÇÕES URBANAS O CENTRO

O que se chama de centro ou "cidade" corresponde à área da velha cidade, anterior ao século XIX; do mesmo modo, como é comum, na Europa, que o velho núcleo seja o centro da cidade moderna. Alguns fatores geográficos participam da explicação da não transferência do centro da cidade entre os quais salientamos:

1) a grande circulação que aí se faz, pela razão de passarem, por esta área, as ligações entre a zona norte e a zona sul e as ligações entre o Rio de Janeiro e Niterói; 2) a influência do pôrto, em cujas



Fig. 1 — O morro da Conceição é um dos trechos mais antigos do Rio de Janeiro, podendo-se notar nesta fotografia alguns prédios coloniais. Em tempos passados, o mar vinha ter diante desta colina e, posteriormente, se fizeram aterros sobre os quais se instalou a zona portuária. Situado este trecho no centro da cidade, encontra-se ilhado, afastado do movimento intenso que se desenrola nas terras planas em volta. Uma população pobre habita o velho casario que ainda permanece. Comenário de DULCE MARIA PINTO. IN "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol. VI. (Foto CNG.3 689-TS)

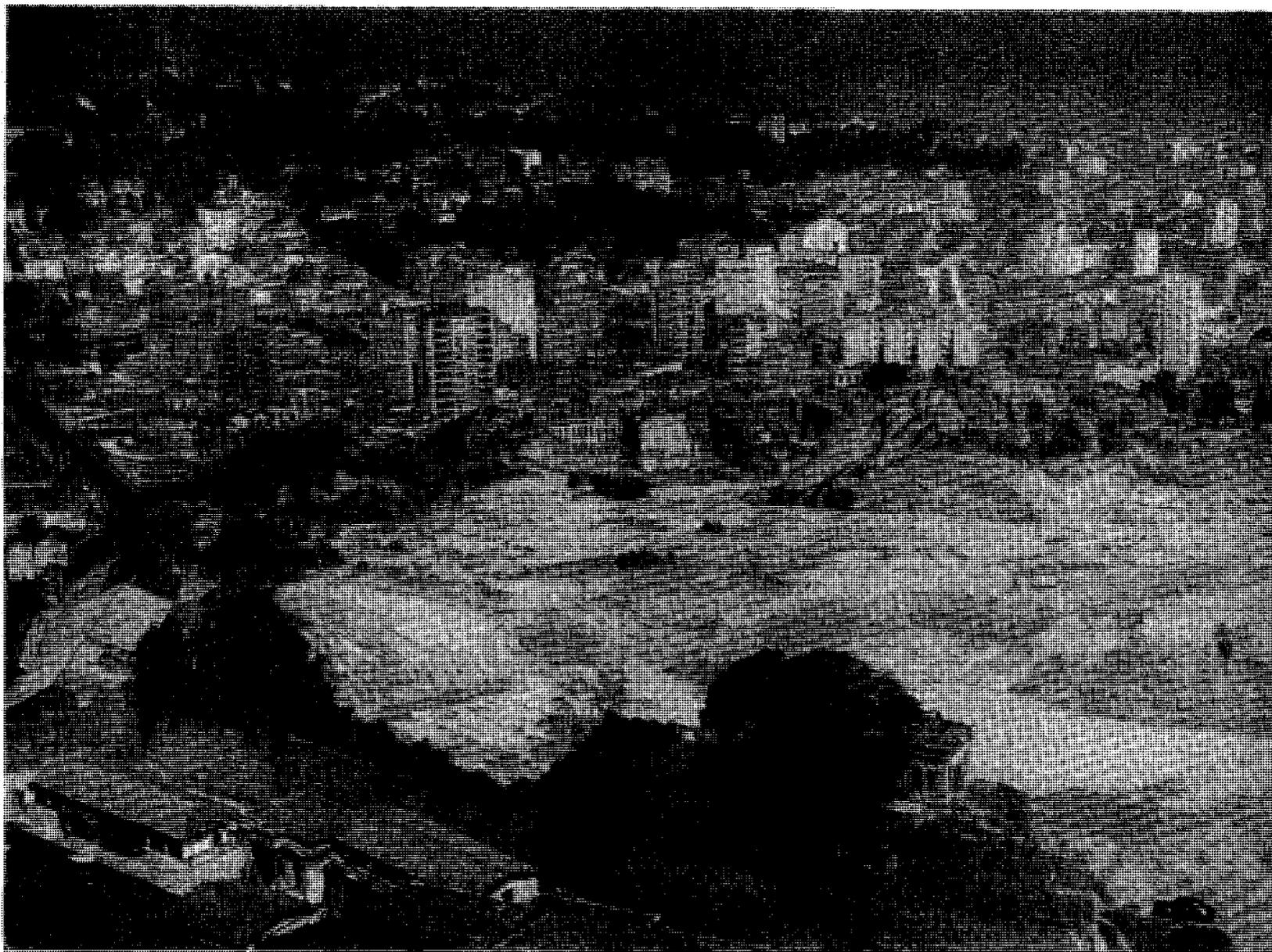


Fig. 2 — O arrasamento do morro de Santo Antônio é necessário ao desenvolvimento urbano da cidade e é facilitado pela profunda decomposição de suas rochas. O material do desmonte está sendo aproveitado na conclusão de novos aterros nas enseadas da Glória e Flamengo. Notem-se as construções de novos edifícios junto às encostas de Santa Teresa, sobressaindo dos antigos sobrados que ocupam esta histórica passagem do vale situado entre o morro de Santo Antônio e Santa Teresa. Comentário de DULCE MARIA PINTO. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol. VI. (Foto CNG.3.694-TS)

proximidades se localizam o comércio de "souvenirs", casas de câmbio, agências de viagens, companhias de navegação etc. Foi junto ao pôrto que se elevou o primeiro grande arranha-céu do Rio de Janeiro, o edifício da *A Noite*; 3) o aproveitamento que se fêz, e do qual ainda há testemunhas, das grandes construções monumentais antigas para a instalação dos novos serviços públicos; por exemplo, a localização dos Correios e Telégrafos no antigo Palácio dos Vice-Reis na praça XV,



Fig 3 — Trecho do centro da cidade do Rio de Janeiro, renovado por novas avenidas e por uma nova arquitetura. Comentário de PEDRO PINCHAS GEIGER In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol VI (Foto Tibor Jablonsky)

de uma dependência do Ministério da Agricultura num outro prédio colonial defronte do aeroporto Santos Dumont; 4) o domínio de terrenos públicos para a instalação das funções administrativas, etc.

Contudo, diferindo de cidades européias, êste centro da velha cidade, modificou muito a sua paisagem urbana; não a paisagem antiga, mas, mesmo a que se apresentava antes de 1940. Comparando-se com o centro da cidade do comêço do século, então é irreconhecível: não se tratou apenas da destruição de velhas casas e substituição por novos prédios, senão a modificação completa da concepção arquitetônica, com a construção de edifícios altos de 20 andares e mais; modificação no plano com novas ruas e avenidas (avenida Rio Branco, avenida Getúlio Vargas), retificações e alargamentos (avenida Marechal Floriano, avenida Passos, largo da Carioca) e destruição de morros (Castelo e Santo Antônio). Naturalmente, não foi processo uniforme e trechos conservaram as antigas formas. Na realidade, sob o termo "centro", muito geral, escondem-se grandes diferenciações que se foram estabelecendo.

O que era encosta, colina, foi ficando cada vez mais ilhado. Ruas que margeiam morros não sofreram, em geral, grandes alterações no que diz respeito às construções. A rua Acre, a rua Camerino, a rua Dom Gerardo, e outras servem, por excelência, ao tráfego de mercado-

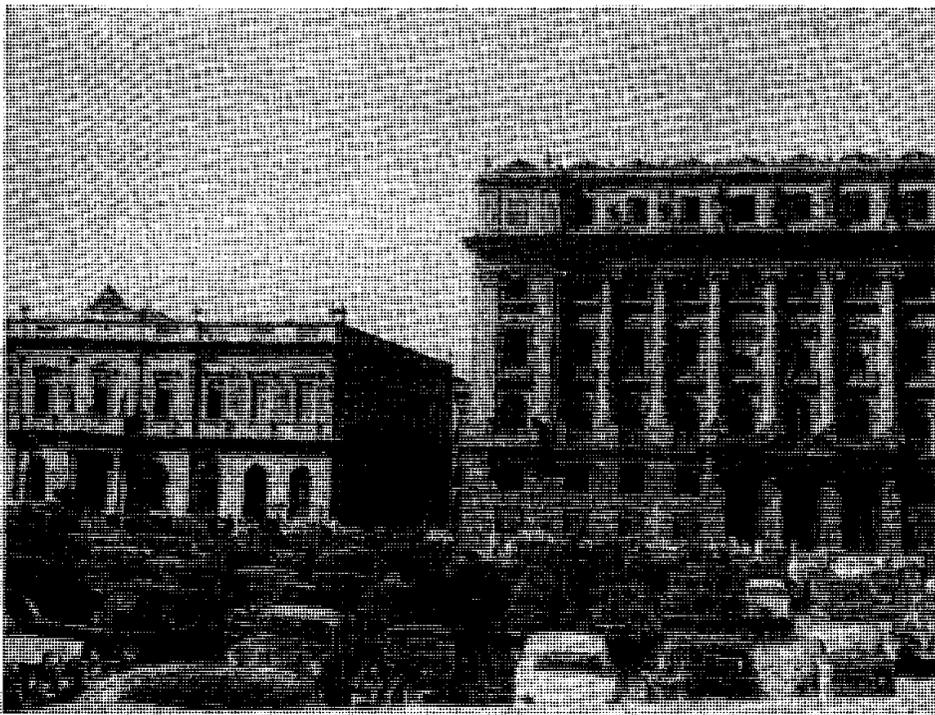


Fig 4 — A fotografia ilustra bem o problema do estacionamento de automóveis no centro da cidade. Qualquer área de terreno vazia é logo aproveitada. No caso acima trata-se de um trecho demolido junto à rua D. Manuel de acordo com os planos de urbanismo da Prefeitura. O prédio do Pretório representa o estilo arquitetônico do século passado. Comentário de DULCE MARIA PINTO IN "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol VI

(Foto CNG 3 854-TS)



Fig 5 — O velho Mercado Municipal do Rio de Janeiro, construído no começo deste século e fadado a desaparecer em breve, devido às obras da avenida Perimetral, constitui, ainda nos dias de hoje, o principal centro abastecedor de frutas, verduras e legumes de grande parte da população da cidade, vendendo diretamente à população ou abastecendo as quitandas dos bairros. Seu movimento é de tal modo considerável que as instalações se tornaram pequenas para conter a enorme quantidade de mercadorias que aí chegam todos os dias. A fotografia nos dá idéia do movimento de descarga dos caminhões que aí vão ter, bem como de falta de espaço no interior do mercado que traz o acúmulo de caixotes e jacás em plena rua. Comentário de AMÉLIA ALBA NOGUEIRA. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol VI. (Foto CNG 3 675-TS)

rias, não à circulação da população, e mantêm velhos sobrados; nestas ruas, por isso mesmo, se encontram depósitos e comércio atacadista, por exemplo, o de cereais, relacionado à proximidade do pôrto. O morro da Conceição é uma área residencial de gente de poucos recursos.

O meio da planície, onde outrora havia pântanos, é aí que se faz a grande circulação; é a área do movimento de grandes massas humanas, do que resulta a concorrência maior do comércio, dos serviços e onde, conseqüentemente, se deu o crescimento vertical.

O crescimento vertical tornou-se tanto mais rápido, quanto mais se valorizavam os terrenos e quanto mais a economia tomava caráter inflacionário. Reflete o acúmulo de riquezas na mão de certos grupos, por exemplo, na dos órgãos financeiros, como atestam os edifícios construídos em tórno da Candelária pelos Bancos. Naturalmente, foram crescendo igualmente os problemas relacionados com a nova arquitetura, especialmente, o do estacionamento.

É a concorrência que explica também a especialização dos quarteirões. Aos velhos cinemas do Serrador, na praça Floriano, vieram se acrescentar os mais modernos, que ocuparam a rua do Passeio, a rua Senador Dantas — é a Cinelândia que se ampliou; já falamos do setor

bancário da Candelária. De modo geral, o trecho mais valorizado do centro, com comércio mais fino, é o que fica entre as pontas de trilhos de bondes que vão para a zona norte (largo de São Francisco e praça Tiradentes) e os que vão para a "zona sul" (largo da Carioca), com projeção sobre o trecho correspondente da avenida Rio Branco (avenida Rio Branco, rua do Ouvidor, Gonçalves Dias). Isto se deve a que, até recentemente, o bonde tinha papel preponderante nos transportes urbanos e o trecho considerado era passagem obrigatória para os indivíduos que vinham ao centro ou se dirigiam à outra zona.

Naturalmente, o comércio se expandiu muito em torno deste núcleo, grandes "magazins" modernos de produtos variados, tipo americano, estão fora d'ele, como a Mesbla na rua do Passeio, Cássio Muniz na Senador Dantas

Os quarteirões modernos da Esplanada, que ocupam o lugar do morro do Castelo, durante algum tempo, estiveram fora da grande circulação. Aí se instalou o setor administrativo. A ampliação dos quadros do funcionalismo, a instalação de embaixadas e a procura das repartições pelo público fizeram aumentar o movimento de pedestres, fator principal para a penetração que se observa do comércio. Particularmente, se instalam, aí, agências de turismo, companhias de transporte aéreo, livrarias

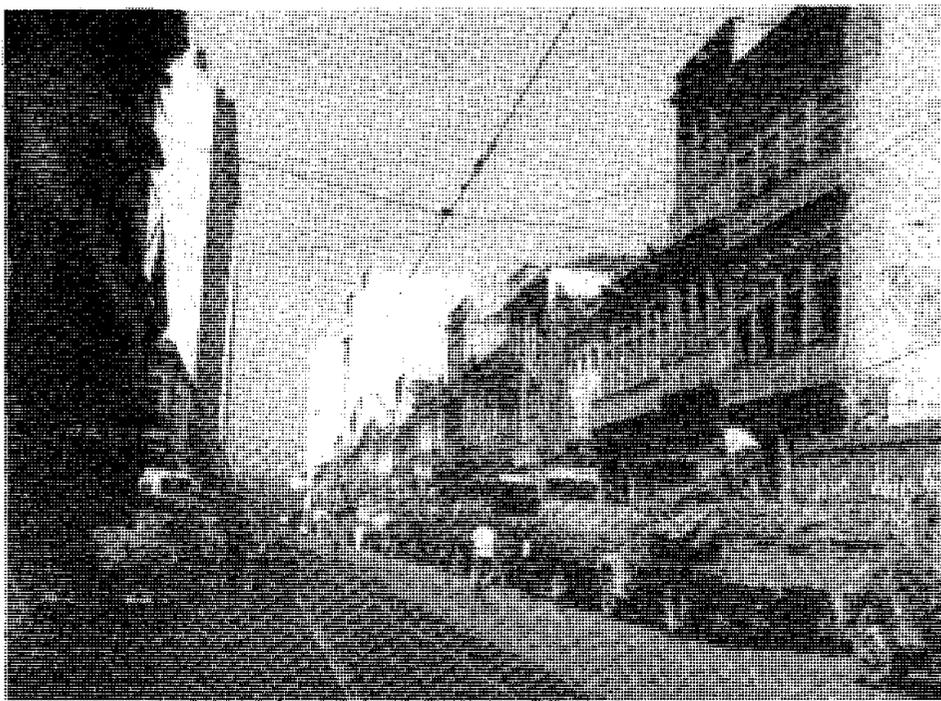


Fig. 6 — A velha rua do Acre, próxima à zona portuária, com seus sobrados antigos constitui o centro do comércio atacadista, principalmente de cereais. É a existência deste comércio que conserva os velhos sobrados. Contrastando com eles, vê-se no fundo da fotografia, à direita, o edifício da Bolsa de Cereais do Rio de Janeiro, construção recente. Comentário de DULCE MARIA PINTO in "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol. VI (Foto CNG 3 697-TS)

Os trechos situados além do largo de São Francisco, em direção ao antigo Campo de Santana, a praça da República, são ocupados por comércio popular (avenida Passos, avenida Marechal Floriano) e de atacadistas, especialmente de artigos de vestuário. Algumas das indústrias destes produtos encontram-se também nesta área ou em suas proximidades. Aí não houve crescimento vertical, mantendo-se velhos sobrados e ruas estreitas (Senhor dos Passos). Naturalmente, este tipo de comércio se beneficia de aluguel mais barato.

É natural que nas ruas muito estreitas se conservem melhor as velhas construções. Algumas destas ruas se encontram mesmo na parte mais central do chamado "centro" da cidade — na rua do Ouvidor, na rua Gonçalves Dias, boas lojas afamadas se abrigam em velhos sobrados, às vezes, remodelados só por fora. Isto se deve ao fato de estas casas fornecerem grandes lucros, pois, seus aluguéis, se elevam, acompanhando a valorização do lugar e o seu custo histórico é muito baixo.

A avenida Rio Branco é sem dúvida o principal logradouro da cidade. Alguns fatos geográficos o explicam. 1) serve à circulação automóvel que une a zona norte à zona sul; 2) começa junto ao pôrto marítimo de passageiros; 3) deste lado, liga-se à grande via de saída da cidade por rodovia — avenida Rodrigues Alves-avenida Brasil; 4) ainda junto a esta extremidade, encontra-se a estação rodoviária; 5) no outro extremo, a avenida desemboca na grande artéria periférica que serve a toda "zona sul", a avenida Beira-Mar.

Outros fatores muito importantes para a primazia da avenida Rio Branco, hoje não são mais existentes: 1) os bondes da "zona sul" vinham ter na antiga Galeria Cruzeiro, em plena avenida Rio Branco. Assim, uma parte do transbordo dos passageiros que iam de uma zona à outra era feito na avenida, 2) durante muito tempo, diversos trechos da avenida serviram de ponto final das linhas de ônibus, quando estas não se estendiam da zona norte à zona sul. Na avenida, se fazia a conjugação do tráfego automóvel, o moderno, com o bonde, clássico.

As ligações diretas entre a zona norte e zona sul são fenômenos relativamente recentes. O fato de se poder passar pela avenida, sem saltar, tirou-lhe alguma força, o beneficiado: Copacabana.

Numa fotografia aérea, o centro da cidade revela 4 grupos de ruas:

- 1.º grupo — ruas muito largas e retilíneas — como avenida Rio Branco, Getúlio Vargas, Antônio Carlos. São apropriadas para a moderna circulação automóvel.
- 2.º grupo — ruas relativamente largas que, em geral, sofreram alargamento no começo do século, início da fase do automóvel — avenida Passos, avenida Marechal Floriano, rua Uruguaiana.
- 3.º grupo — ruas mais estreitas do velho urbanismo como a rua do Ouvidor. Algumas são retilíneas como a da Quitanda.

4.º grupo — ruelas ainda mais estreitas, como as que existiam em torno do mercado, junto à praça XV; tendem a desaparecer.

Naturalmente, a grande mudança no significado do centro da cidade foi a perda na função residencial, em proveito, principalmente, das atividades do chamado setor terciário. Contudo, ainda se mora no centro da cidade que adquiriu, também, funções de produção pela instalação do artesanato e da pequena indústria, principalmente.

A maior parte dos moradores do centro é de gente que trabalha e que provavelmente o faz na própria área: são mais de 10% dos habitantes ocupados nas indústrias, mais de 10% no comércio de mercadorias e mais de 10% na prestação de serviços, segundo o censo de 1950. A maioria da prestação de serviços era de homens. Como se vê, apenas 3 setores já continham mais de 30% da população, devendo, pois, ser baixo o número dos situados nas atividades não remuneradas. A maior parte dos domicílios paga aluguel, 10 000 num total de 12 000 e a média é de uma pessoa por peça de habitação.

A manutenção do artesanato nos quarteirões centrais da cidade explica-se de diversas maneiras. Em primeiro lugar, a tradição, a sobrevivência destas atividades que existiam no antigo núcleo. Depois, porque o artesão negocia êle mesmo seu produto, logo, deseja estar, também, nos trechos de maior circulação.

O crescimento do artesanato e da indústria, no centro, se fazia com a saída das pessoas de melhores recursos para os bairros residenciais que se iam instalando. Os antigos moradores do centro iam sendo substituídos, em parte, por êstes artesãos, que inicialmente moram no local de trabalho.

Aqui, vamos acrescentar uma nova série de observações: o Prof. Rios, na sua palestra do curso já referido, indicou que as massas provenientes do interior traziam a marca da estrutura agrária atrasada. Não seria delas que saíam os artesãos; grande parte dêstes provinha do exterior. Em 1920, 20% da população do Rio de Janeiro era de estrangeiros; em 1940, ainda 12%. Desembarcando no Rio, muitos estrangeiros iam-se localizando nos velhos sobrados do centro da cidade, de onde se retiravam os antigos moradores e cujos aluguéis eram mais baratos. São construções com muita madeira, perigosas em caso de incêndio, em geral formadas de peças que dão para um corredor. Revelam ambiente patriarcal.

Dentro dêste processo formaram-se alguns quarteirões étnicos. A praça 11, de judeus; a rua da Alfândega, de sírios-libaneses. Os que enriqueciam saíam para as zonas residenciais mais confortáveis. Dêste modo, concentrou-se em trechos do centro da cidade fabricação de rou-

pas, guarda-chuvas, capas, bôlsas, jóias, cintas, meias e outros. Instalaram-se pequenas indústrias como a de malharia.

O desenvolvimento do artesanato e da pequena indústria de judeus em tôrno da antiga praça 11 é muito interessante do ponto de vista geográfico. É que por aí passa o eixo das comunicações com quase tôda a "zona norte", há uns 20 anos, pelas ruas Senador Eusébio e Visconde de Itaúna (hoje avenida Presidente Vargas). Os produtos eram levados para os bairros pelos prestamistas; o vendedor a prestação é o precursor de todos êstes modernos crediários, no Rio de Janeiro. Ele vivia na praça 11 ou em quarteirões pobres do Andaraí, Vila Isabel, Méier, descia à praça 11, à tarde, de bonde, para se abastecer de mercadorias, voltando à noite, para no dia seguinte sair para o "lugar"³.

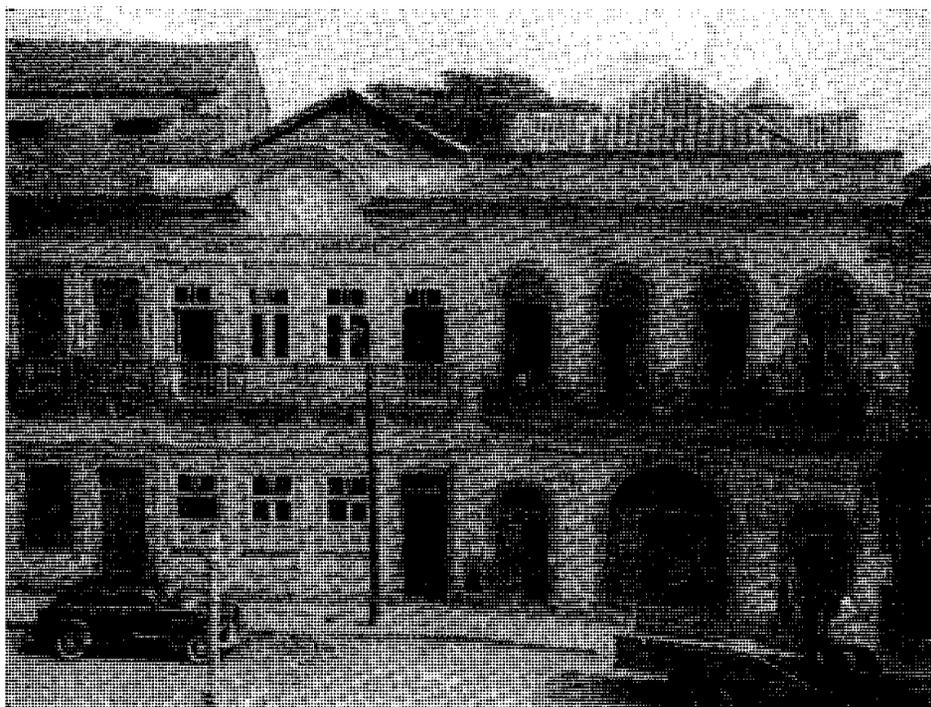


Fig 7 — A rua Frei Caneca, uma das mais antigas da cidade, denominada no passado o caminho de "Mata-Poreos", foi construída de modo tortuoso de maneira a contornar as irregularidades dos morros e procurando evitar os brejos que aí dominavam. Mais tarde, tornou-se rua de ligação e ao longo da mesma encontramos vestígios da antiga ocupação, nas suas construções assobradadas, algumas como a que vemos à direita da fotografia, trabalhadas, denotando certo requinte dos meados do século XIX. As partes térreas, atualmente, concentram geralmente função de armazenamento ou de um comércio popular enquanto os sobrados servem como residências mais ou menos modestas. Comentário de AMÉLIA ALBA NOGUEIRA. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol VI (Foto CNG 3 991-TJ)

É neste centro, de construções velhas que se encontram as habitações em maior degradação, inclusive as casas do baixo meretrício no Mangue, hospedarias na praça da República, na rua Frei Caneca. Um trecho de residências boas encontra-se no Castelo; é uma espécie de avanço da área residencial da Glória sôbre o centro.

³ "Lugar" nome dados pelos prestamistas à sua área de trabalho

A ZONA URBANA PERIFÉRICA AO CENTRO

Uma faixa envolvente ao centro da cidade, descontínua pela influência do relêvo, representa a área em que se desenvolveram os bairros a partir do século XIX, de início, essencialmente residenciais

Nesta área, também começaram a se intalar as indústrias já que havia espaços vazios para tanto. A urbanização desta árca desenvolveu-se intensamente no século XX, sendo que certos espaços vazios só foram ocupados bem recentemente, como ao longo dos rios Maracanã e Joana, depois de canalizações sucessivas, o Grajaú é todo um bairro moderno

Diversas fábricas, instaladas nos fins do século passado e no começo do atual, se localizavam no fundo dos vales, no que era então a periferia da cidade, como na Gávea, nas Laranjeiras, na Tijuca, ou se instalavam nas planícies pantanosas, onde as residências não penetravam, à beira dos rios, dos quais utilizavam a água, como se observava na rua Maxwell, no largo do Maracanã e na esquina de Pereira Nunes e Barão de Mesquita. Quarteirões proletários se edificavam nas proximidades dos estabelecimentos industriais e ainda havia, até bem recentemente, terrenos baldios ao lado destas fábricas

A existência do espaço não construído levava também à instalação, nesta faixa periférica ao "centro", das estações ferroviárias e de depósitos, como por exemplo as estações de Barão de Mauá e Francisco Sá

Se a zona portuária pôde se estabelecer, com grande extensão, até às proximidades do centro da cidade, deve-se aos aterros que foram realizados para este fim e, que conquistaram amplos espaços para cais, armazéns, estações, etc

Assim, nesta faixa periférica, desenvolviam-se áreas de ricas residências, de casas ajardinadas (as "vilas" dos franceses), em sítios diversos, como na Tijuca, nas Laranjeiras, em Santa Teresa, ao mesmo tempo que os quarterões proletários de blocos de pequenas habitações, de vilas (no significado "carioca")

Era nesta área que se encontravam outrora as mansões senhoriais e as chácaras. A burguesia vinha ocupar os lugares antes pertencentes à aristocracia. Algumas das antigas grandes casas subsistem. O Catete foi aproveitado para palácio do governo, DELGADO DE CARVALHO, em sua *História da Cidade do Rio de Janeiro*, conta que o atual Hotel Inglês, no Catete, foi residência de um rico banqueiro no tempo de PEDRO II e já serviu como Ministério das Relações Exteriores.

O desenvolvimento urbano desta área periférica se liga ao progresso dos transportes por bonde. Em 1870, havia linha (inicialmente bondes a muar) para São Cristóvão, pouco depois para Vila Isabel, em 1878 o bonde corria da rua do Ouvidor para o Jardim Botânico. À moda das

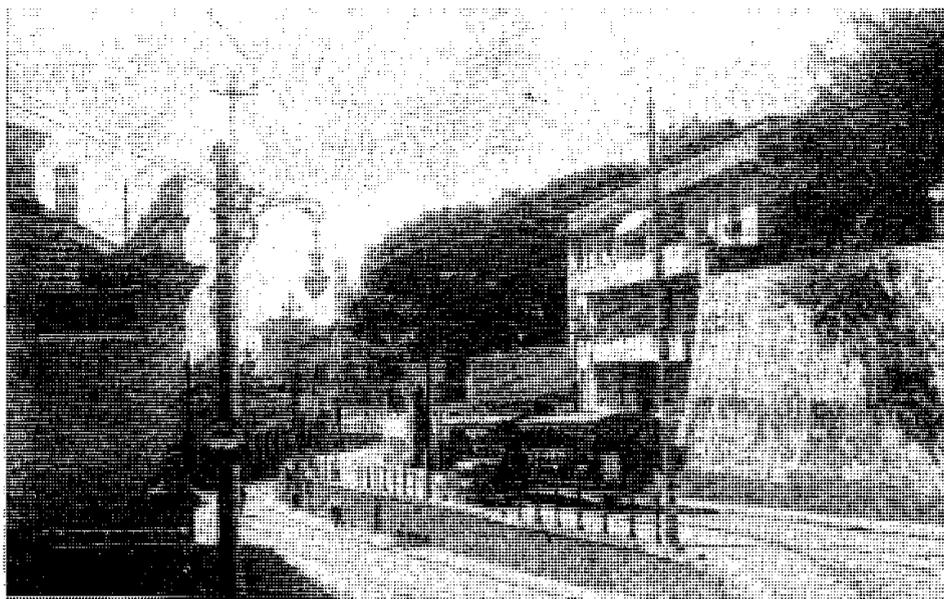


Fig. 8 — Não é necessário dizer que a fotografia representa um trecho de Santa Teresa. Por múltiplos pormenores, sente-se que se trata de uma área urbanizada de montanha e que a urbanização foi cuidada. Ruas em curvas; dois níveis de linhas de bonde; vários níveis de construções; um portão de escadaria de uma residência e muros altos de jardins suspensos das casas de encosta, são diversos aspectos da adaptação à topografia. Nesta fotografia notam-se, à esquerda, construções antigas residenciais e de comércio, e à direita ricas mansões e um prédio de apartamentos mais recente. Comentário de PEDRO PINCHAS GEIGER. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol. VI (Foto CNG 3 872-TS)



Fig. 9 — A parte de Santa Teresa mais elevada e afastada do centro da cidade é uma área de passeios, de ricas mansões isoladas e de estabelecimentos hospitalares. Na fotografia aparece o trecho final da rua Almirante Alexandrino onde termina a linha do bonde "Silvestre", já na serra do Corcovado. Realmente, nesta área, domina a paisagem, a floresta da encosta da montanha. Comentário de DULCE MARIA PINTO. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol. VI (Foto CNG 3 866-TS)

grandes cidades européias, apareceram nesta área as primeiras ruas largas e o exemplo mais típico, inclusive com o nome de "boulevard", é a avenida 28 de Setembro em Vila Isabel.

A urbanização constante desta área periférica, por um lado, tornava mais complexos os bairros, principalmente do ponto de vista de conteúdo social. O crescimento da classe média introduz transições, as mais variadas, entre os quarteirões dos grupos mais pobres e mais ricos. No entanto, há um movimento constante e as mudanças de certas categorias da população de um bairro para outro agem no sentido da homogeneização. Veja-se, por exemplo, o abandono de São Cristóvão, de certas partes de Botafogo pela gente rica.

De modo geral, gente rica vai-se afastando cada vez mais do centro, considerando a facilidade dada pelo uso do automóvel. Dêste modo, ficou como vestígio dêste processo uma série de anéis, dentro desta área periférica. Por exemplo, o Catete onde outrora havia casas ricas, hoje representa um conteúdo mais popular que as Laranjeiras bairro mais afastado do centro. A praça da Bandeira com seus arredores representa um padrão modesto e a Tijuca, mais afastada, um padrão mais elevado, a Tijuca foi "democratizada"; ainda mais adiante, a Usina apresenta novamente habitações mais pobres, e o Alto da Tijuca ainda mais longe é zona de gente rica. Além do Andaraí de classes populares, o Grajaú mais longínquo era edificado para gente de posses.

Outro aspecto que se observa com a urbanização constante desta área periférica, é a perda em tempos recentes de suas funções industriais. A valorização dos terrenos não permite a instalação de novas fábricas e expulsa mesmo as antigas. É o caso do Jardim Laranjeiras que resultou do loteamento do terreno onde existia um estabelecimento fabril, assunto bem estudado pela Prof.^a RUTH SIMÕES⁴. Contudo, se, no conjunto, é isto que se observa, em particular, certos trechos passaram a concentrar indústrias. São Cristóvão tornou-se, cada vez mais, centro industrial e de depósitos, uma extensão da zona industrial da chamada "cidade nova", de um lado, e da zona portuária do outro. Para isso contribuíram os aterros, a proximidade do pôrto, as passagens das comunicações ferroviárias e rodoviárias com o interior do país etc.

Já as classes mais ricas, como já foi dito, se afastam mais, porém, de preferência, em sítios aprazíveis e mais bem servidos de estradas, na Tijuca, na Gávea, no Leblon. Criam-se, assim, como disse, no mesmo curso, a Prof.^a TERESINHA SEGADAS SOARES, trechos "exclusivos". Por outro lado, numerosos outros trechos são bastante heterogêneos, com a presença de vários grupos da classe média.

Um dos aspectos da evolução foi a transferência que se observou de gente da classe rica e mesmo média da "zona norte" para a "zona sul". Isto se relaciona especialmente com o desenvolvimento de Copacabana, possibilitado pela abertura de túneis.

⁴ RUTH MATTOS ALMEIDA SIMÕES, "Notas sobre a Geografia do Bairro de Laranjeiras" in *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, vol. VII, tomo 1 — 1952/53.

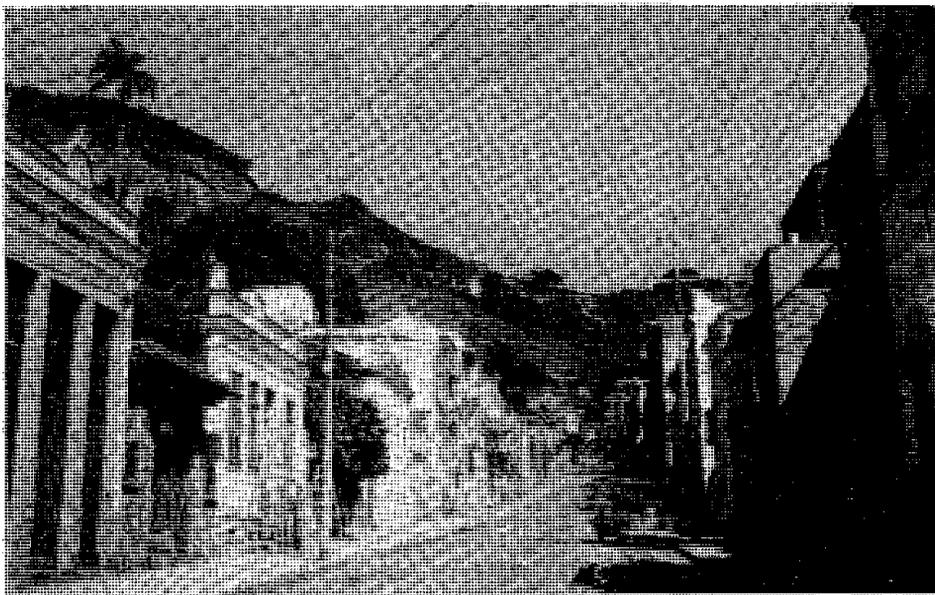


Fig. 10 — Durante o século passado, cidade se expandiu em torno do maciço da Carioca, sendo que diversas ruas foram traçadas sobre as baixas encostas deste relevo. A rua Santo Amaro que sobe, desde o Catete, na direção de Santa Tevesa, fora uma das ruas elegantes da cidade e atesta a maior importância da urbanização das encostas dos morros em tempos passados. Comentário de DULCE MARIA PRINTE. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol. VI (Foto CNG 3 869)

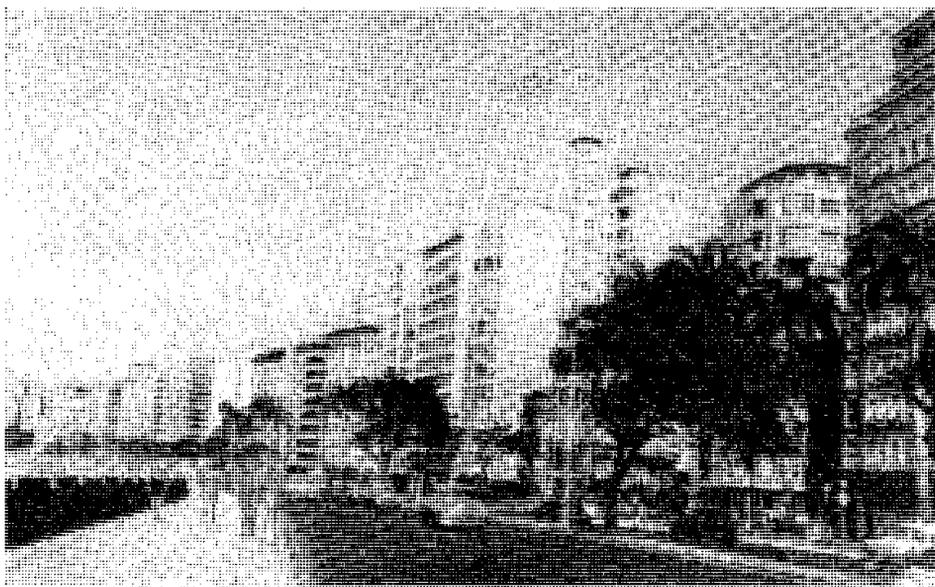


Fig. 11 — A praia do Flamengo funciona como verdadeira via perimetral por onde se faz a circulação automobilística entre o centro da cidade e os bairros da chamada "zona sul". Uma fachada de edifícios residenciais modernos, na qual se inserem testemunhos do antigo casarão de mansões, domina a avenida litorânea. As estreitas nesgas de praias arenosas tornaram-se mais insignificantes diante do volume das construções (a fotografia foi tomada em maré baixa e antes dos aterros ora em execução). O Flamengo é um bairro residencial altamente valorizado devido à sua situação à beira-mar e nas proximidades do centro da cidade. Comentário de PEDRO PINCHAS GEIGER. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol. VI (Foto CNG 3 878-TS)

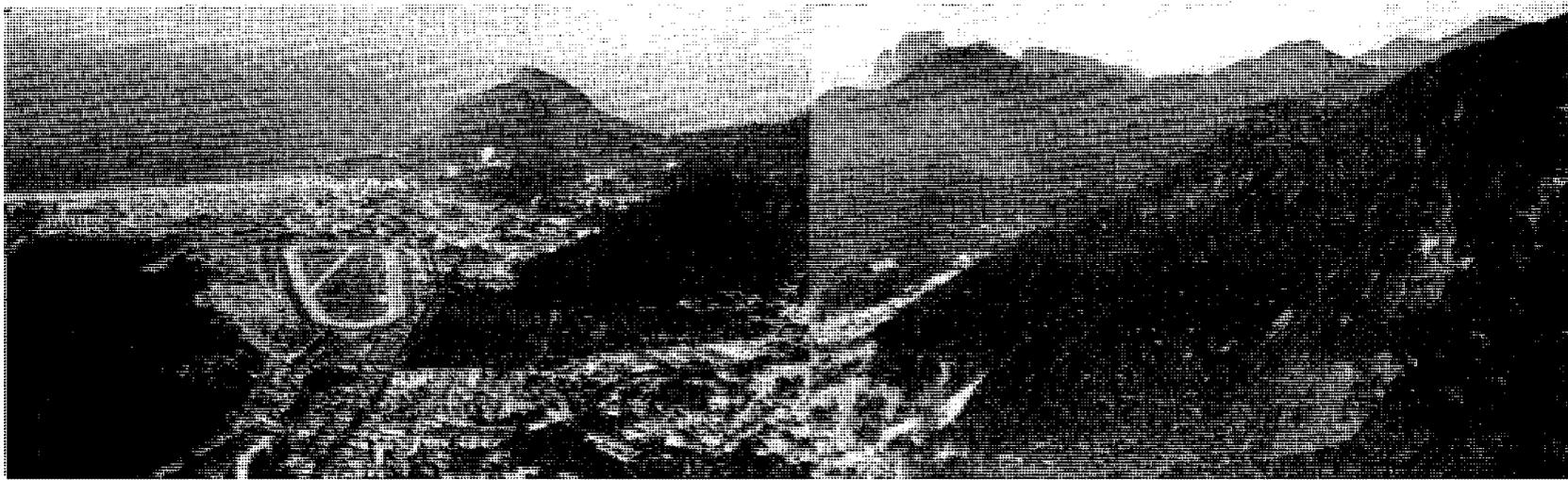


Fig. 12 — Visão da influência do relevo na fragmentação da cidade do Rio de Janeiro. A fotografia apresenta bairros situados em torno da Lagoa Rodrigo de Freitas, tendo sido obtida do alto do Corcovado. Sobre a restinga, apoiada em dois tombolos, os bairros de Ipanema e Leblon modificam a sua antiga fisionomia de um casario baixo, de palacetes cercados de jardins, pela elevação crescente dos prédios de apartamentos. Campos de esporte escolheram as margens da lagoa, para seus sítios. Observa-se o avanço tentacular da cidade penetrando nos vales que entalham a montanha. A ocupação das margens da lagoa, situada na parte inferior da fotografia é mais antiga, bem como a do vale situado a direita no qual existe velha fábrica de tecidos, enquanto que a ocupação da restinga se iniciou apenas depois da primeira guerra mundial. Ali, onde se vê a coluna de palmeiras situa-se o Jardim Botânico. Porém, por toda parte, se faz renovação atual, com novas construções e arruamentos retílineos como os observados no limite da fotografia a direita, em contraste com as antigas ruas encurvadas. As encostas do maciço da Carioca voltadas para o oceano são constantemente batidas pela umidade vinda do mar e, em consequência, desenvolve-se aí cobertura vegetal densa, como a que podemos observar na fotografia acima. Os trechos correspondem aos taludes de desagregação mecânica, onde a ação da esfoliação aliada à das águas carregadas de sais orgânicos se faz sentir formando sulcos nos paredões rochosos. Comentário de PEDRO PINCHAS GEIGER e AMÉLIA ALBA NOGUEIRA. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol. VI. (Foto CNG. 3 867/3 868/3 863-TS)

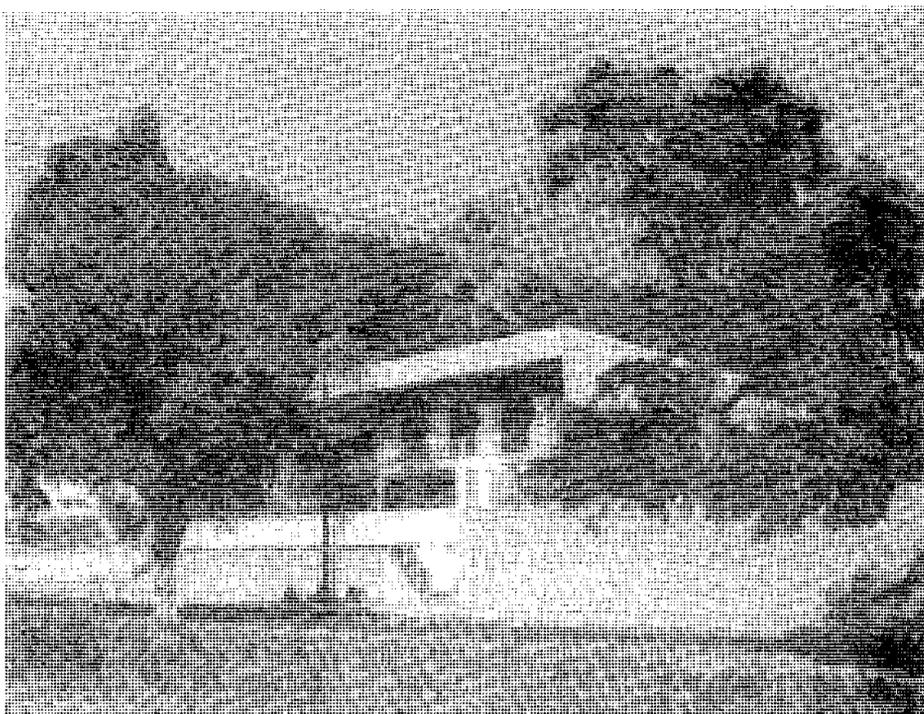


Fig 13 — A moderna arquitetura das elegantes residências pertencentes a ricas famílias que não se sujeitam a habitarem em edifícios de apartamentos. Estas residências afastadas formam quarteirões afastados do centro da cidade ou dos núcleos comerciais dos bairros. Nos trechos onde se multiplicam os altos edifícios, nota-se o afastamento de famílias que promovem a extensão da urbanização com a construção de novas casas isoladas, mais longe. De Copacabana, por exemplo, muita gente passou para o Leblon. A fotografia acima focaliza um trecho do Leblon. Recentemente, estas construções têm subido, em maior número, pelas encostas das montanhas. Comentário de PEDRO PINCHAS GEIGER. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros" vol VI (Foto CNG 4 020-HC)

O progresso de Copacabana representa uma época na qual o esporte e a praia se valorizavam e um espírito mais modernista se introduzia nas classes abastadas. É o espírito mais democrático da sociedade industrial que permite esta expansão do fenômeno "apartamento", embora falte, ainda, na vida dos apartamentos um espírito mais comunitário. A vida do vizinho colado à gente é, em geral mais ignorada do que, no passado, a vida do vizinho distante.

O crescimento vertical, iniciado em Copacabana, resultou de uma disputa maior por uma área pequena. O Prof. SÍLVIO FRÓIS ABREU se referiu às condições físicas da zona sul que atraíram a preferência, mas existem outras: 1.º) o menor interesse pelas restingas e praias por parte da indústria, o que lhes daria condições mais requintadas para a residência, 2.º) o fato do acesso da maior parte dos bairros da zona sul se fazer, desde há muito, através de uma verdadeira perimetral, sobre aterros, a avenida Beira-Mar-Praia do Flamengo-Praia de Botafogo, o que significa circulação mais rápida. Isto possibilita, melhor, o desejo combinado de morar longe do centro, mas, ter acesso fácil a êle. Além disso, durante muito tempo, havia o conceito de que a "zona sul" era mais bem servida em condução e, realmente, ainda hoje, é Copacabana

o bairro de maior facilidade de condução. Este melhor serviço, contudo, já é uma consequência do conteúdo social de Copacabana.



Fig. 14 — As favelas de encosta da cidade do Rio de Janeiro constituem verdadeiramente um processo de substituição da distância pelo declive. Isso porque as populações mais pobres, não podendo morar nos bairros próximos à cidade e aos locais de trabalho, dados os preços elevados dos aluguéis de casas e apartamentos, acotovelam-se nos trechos não urbanizados, especialmente nas encostas mais íngremes dos morros. Na fotografia, uma favela no bairro de Humaitá. Nela se observa que não há plano de urbanização, pois as habitações vão-se localizando desordenadamente, umas próximas às outras. As casas são pequenas de 1 ou 2 cômodos construídas geralmente de madeira, cobertas de telha ou zinco e, quando situadas nas encostas mais íngremes necessitam de estacas para manutenção do equilíbrio. Comentário de AMÉLIA ALBA NOGUEIRA. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol. VI (Foto CNG 3981-TS)

De Copacabana, a construção de prédios em vertical se propagou por algumas áreas mais disputadas pela classe média de recursos; de modo geral, estas áreas circundam o maciço Carioca: de um lado Flamengo e Glória, do outro lado, a Tijuca.

Os bairros sempre tiveram seus núcleos ou ruas comerciais. No entanto, nos últimos tempos, devido, em parte, às dificuldades crescentes da circulação urbana, ao tempo, cada vez maior, gasto para se atingir o centro, a independência dos bairros aumentou muito. O estudo do comércio ou dos serviços de cada bairro pode indicar as diferenciações existentes entre êles, bem como, o papel de certos sítios em se tornarem áreas de influência, pequenos centros secundários dentro da massa urbana. Como exemplo destes centros secundários em expansão, temos a praça Saenz Peña, o largo do Machado, sem falar em Copacabana que, aparentemente, seria quase rival do centro da cidade.

Copacabana com as áreas urbanas que a envolvem e para as quais serve de centro forma quase uma outra cidade dentro do Rio de Janeiro. Para esta distinção influi, ainda, a sua característica cosmopolita, não observada em outras partes. Em Copacabana, os consumidores obtêm tudo, praticamente, sem necessidade de ir ao centro da cidade, inclusive os serviços das profissões liberais. Muitos médicos transferiram para lá os seus consultórios do centro da cidade. É este o fato de Copacabana dispor de tudo com exceção das repartições públicas), graças ao conteúdo social do bairro e dos que lhe são próximos, uma clientela exigente, numerosa e concentrada, que a distingue das outras grandes áreas comerciais da zona periférica ao centro da cidade.

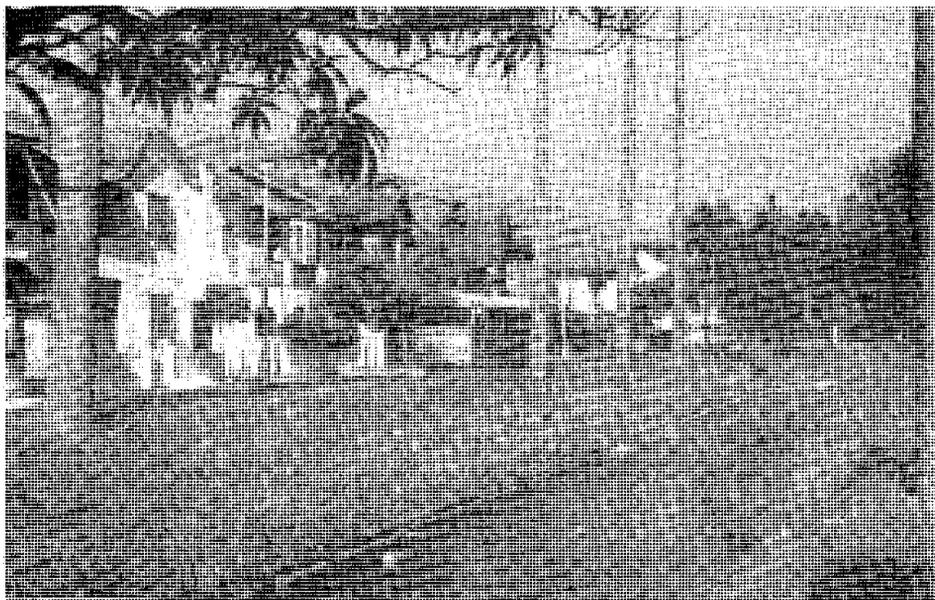


Fig. 15 — A canalização de riachos da planície situada a nordeste do maciço da Tijuca permitiu maior urbanização da chamada "zona norte". Na fotografia, vê-se trecho do rio Maracanã, canalizado, e a avenida do mesmo nome. É uma das áreas de elegantes residências da "zona norte". No fundo aparece um dos alinhamentos do maciço da Tijuca. Comentário de DULCE MARIA PINTO. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol. VI (Foto CNG 4 002-TJ)



Fig. 16 — Descendo do maciço da Tijuca os rios Maracanã e Joana ao encontrarem a baixada formam longa planície sôbre a qual se dispõem alguns bairros da zona norte da cidade do Rio de Janeiro. A planície apresenta a direção geral nordeste-sudoeste, acompanhando a direção geral do alinhamento do maciço da Tijuca e, sôbre ela, encontramos níveis de colinas que repetem, em altitude, alguns dos níveis da baixada da Guanabara. Foi do nível de 50 metros, visto em primeiro plano, que foi tirada a presente fotografia. Na planície, além das colinas, são encontrados um ou outro pontão rochoso; observe-se o morro da Babilônia a esquerda da foto, com altitude aproximada de 100 metros. Um alinhamento do maciço da Tijuca e visto ao fundo, recoberto em parte por mata densa, segundo alguns autores, porém, há mata reconstituída. A região da planície apresentou-se adaptada desde o fim do século passado ao desenvolvimento industrial. Ao longo dos vales dos rios foram-se localizar numerosas fábricas, especialmente as de tecelagem que contavam assim com um dos seus elementos essenciais — a água abundante. A fotografia deixa-nos ver aspectos da localização de fábricas na região. Ao longe, uma série de chaminés dispostas ao longo do rio Maracanã, enquanto mais próximo, temos a fábrica Confianga junto ao rio Joana.

Em tôrno das concentrações industriais formaram-se, desde o século passado, bairros populares, conforme podemos observar no aspecto do casario baixo. Naturalmente parte da população era constituída pelo operariado. Paralisada a expansão industrial nesta área, pois ela se deslocou por outras partes da cidade, o trecho que aparece na fotografia viu reduzido, em importância, o conteúdo proletário, construindo-se novas casas e pequenos prédios de apartamentos.

Ao fundo, junto ao maciço observa-se renovação mais intensa na Tijuca, através da construção de edifícios maiores, de apartamentos.

A Tijuca que desde o passado beirava pela serra pelo "caminho velho" forma bairro elegante, subindo por vêzes a encosta com suas casas aristocráticas. Tal aspecto contrasta com as áreas industriais próximas e, como se vê, a Tijuca continua distinguindo-se na "zona norte" como bairro mais elegante.

Nas encostas do maciço observamos ainda a formação de javeas, nos trechos desmatados, em função das áreas comerciais e industriais próximas salientam-se à esquerda da fotografia as javeas do morro do Turano e a do Saigueiro. Comentário de AMÉLIA ALBA NOGUEIRA. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol. VI.

(Foto CNG. 4 008/4 009/4 030-HC)

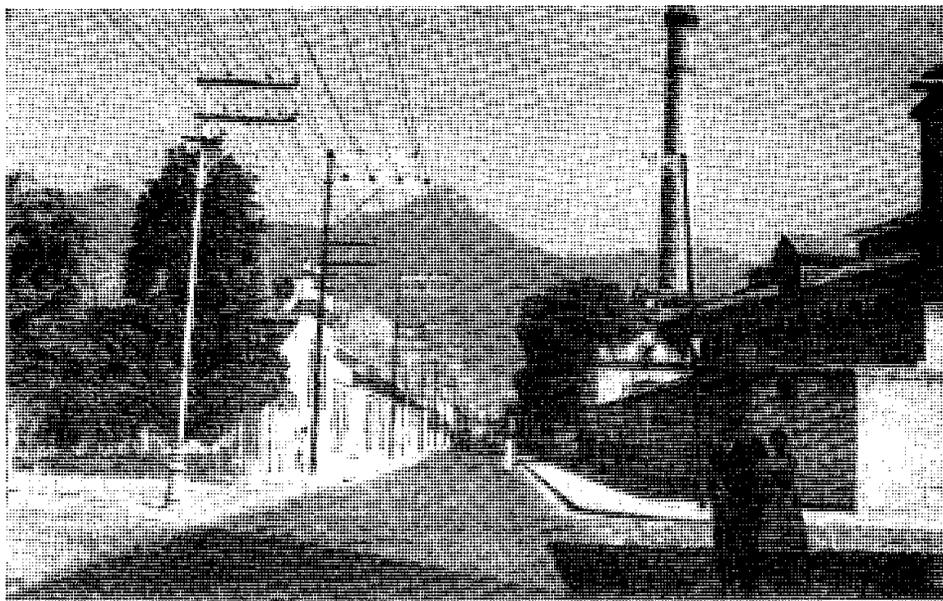


Fig. 17 — Uma paisagem de quartelões proletários na “zona norte”, na rua Maxwell (Andaraí). Trata-se de “vilas” construídas no vale do rio Joana pela Fábrica de Tecidos Confiança que aparece ao lado. No fundo o pico da Tijuca. Comentário de PEDRO PINCHAS GEIGER. In: “Enciclopédia dos Municípios Brasileiros”, vol. VI (Foto CNG 4 038-HC)

Dêste modo, não é estranho que o artesanato também se venha desenvolvendo ao longo da sua principal via, a avenida N. S. de Copacabana.

O desenvolvimento dos grupos abastados em Copacabana e em outras áreas da “zona sul”, a ampliação dos serviços, traz consigo o crescimento de camadas de população de menores recursos. Paralelo ao crescimento dos edifícios, se faz, o das favelas, que se expandem no Leme, no Pasmado e em outros morros. A favela é a troca do declive (há também favelas na planície) pela distância. Outro meio da instalação de camadas pobres, recentemente, em Copacabana, foi pela sua aceitação de áreas extremamente reduzidas em troca das vantagens do bairro, isto é, a solução do “apertamento” como diz a “verve” popular.

O melhor índice do papel de centro de Copacabana são as numerosas linhas “circulares” de veículos urbanos (inclusive, bonde) que por aí passam e sem tocar no centro da cidade.

Um estudo mais pormenorizado levaria, naturalmente, à observação de numerosas particularidades de cada bairro, de cada trecho da zona periférica ao centro da cidade. O aspecto isolado da Urca, construída sobre aterros, com o seu traçado regular de ruas e praças, característico de loteamento; o bairro de colinas de Santa Teresa, com seu grande conteúdo de estrangeiros, etc. Seria também interessante o estudo minucioso das construções urbanas. Por exemplo, o aproveitamento de antigas grandes casas residenciais para casas de cômodos em Botafogo, para a instalação de clubes na Tijuca (rua Haddock Lôbo), para maternidades, hospitais, etc.

A ZONA SUBURBANA

Esta é a principal área conquistada pela indústria para a paisagem urbana. Ocupa grande extensão e seu crescimento recente é espetacular. É um mundo de gente, de ruas, de casario baixo, de ambiente triste. Muitas ruas sem calçamento, trechos com deficiência de serviços públicos.

A preferência das fábricas pela periferia das cidades é sabida. É onde há terrenos amplos mais baratos, vias de circulação não congestionadas, saídas para os mercados do interior, impostos mais baratos etc. Tendo sido o impulso industrial mais intenso nos últimos anos, compreende-se o desenvolvimento que tem dado aos subúrbios.

Por outro lado, o crescimento dos subúrbios reflete a expansão das classes populares da cidade, pois, o subúrbio é, essencialmente, o domínio de assalariados. A valorização das terras na zona estudada anteriormente tem levado à transferência de gente de menos recursos para a zona suburbana.

O crescimento urbano tem sido feito por avanços em forma tentacular, ao longo dos principais eixos das comunicações, com preenchimento posterior dos espaços de permcio. Estes eixos eram as ruas-estradas, as linhas de bonde que vão até a Penha e até Madureira e as ferrovias. O desenvolvimento dos subúrbios é a urbanização das áreas por onde passam as saídas do Rio de Janeiro para o interior, isto é,

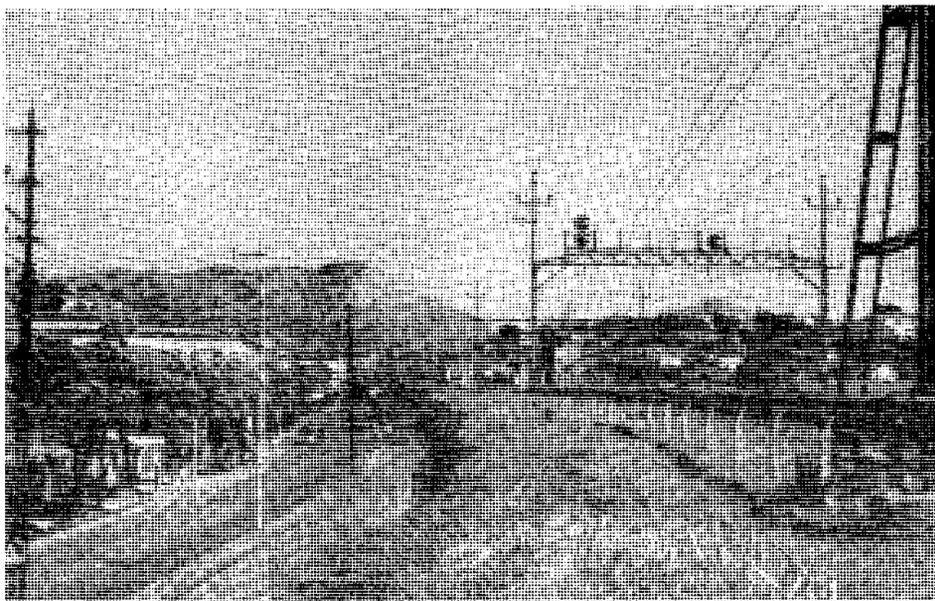


Fig. 18 — As comunicações ferroviárias do Rio de Janeiro com o interior se estabeleceram entre morros e colinas da faixa de território situada ao norte do maciço da Tijuca. As ferrovias, mais ou menos acompanhadas no seu traçado pelas linhas de bonde, servem também ao tráfego urbano e suburbano da chamada "zona norte". Nesta fotografia vê-se a linha eletrificada da Central no Engenho Novo, ao fundo, um colo entre as colinas de Jacarézinho à direita e as do Lins, ocultas pelo casario do Engenho Novo à esquerda. O relevo mais importante nos fundos é um prolongamento do maciço da Tijuca. Note-se a rua Vinte e Quatro de Maio, trecho da longa via de acesso aos subúrbios, toda retorcida, adaptada às encostas do morro do Engenho Novo e às encostas das colinas do Lins e Vasconcelos. Comentário de PEDRO PINCHAS GEIGER. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol. VI (Foto CNG 3 998-TJ)

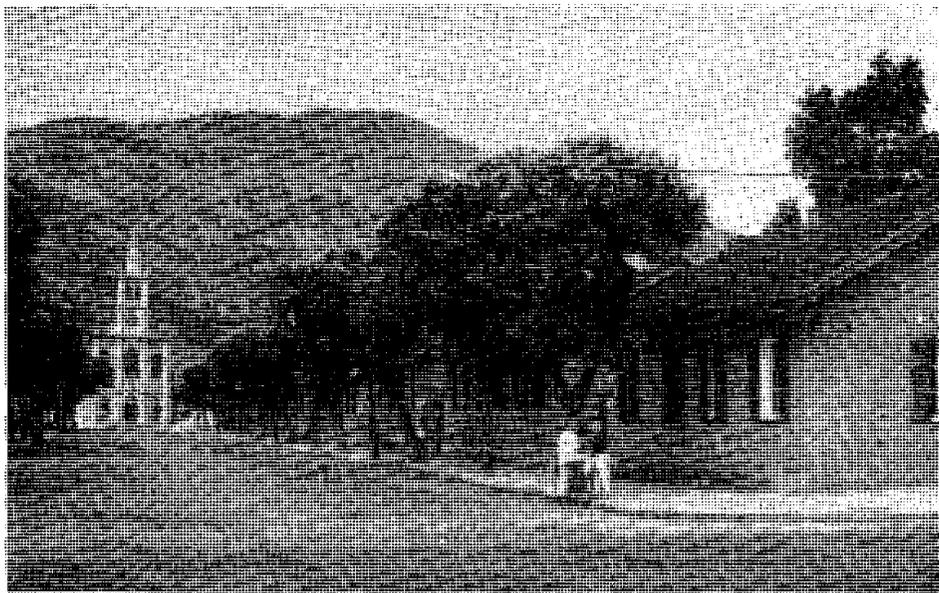


Fig 19 — Bangu constitui importante centro industrial suburbano à margem da estrada de ferro. Tal centro gira em torno da Companhia Progresso Industrial, conhecida como Fábrica de Tecidos Bangu, uma das mais importantes empresas da América do Sul.

Fundada em 1889, a Fábrica Bangu dispõe de um parque operário que conta cerca de 700 casas e apartamentos dotados de relativo conforto, com luz, gás, e alugados a preços acessíveis, o que contribui para reter a mão-de-obra mais experiente. Na fotografia, um pormenor da parte residencial antiga, construída logo após a fundação da fábrica. Comentário de AMÉLIA ALBA NOGUEIRA. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol. VI (Foto CNG 3 920-TS)

áreas situadas ao norte dos maciços costeiros da Tijuca e da Pedra Branca, ao oeste e norte da chamada zona norte. Tendo estas linhas de comunicação uma disposição em leque a partir do centro, assim resultou a forma desta parte da cidade.

O crescimento se faz por formas alongadas, tentaculares, porque, ao longo das grandes linhas de comunicação, a partir do centro da cidade, para tempos iguais, atingem-se pontos mais distantes do que nas áreas marginais. Para o desenvolvimento destas formas, existe também a influência do relevo pela existência de alguns morros rochosos de encostas íngremes, formando alinhamentos, dominando as superfícies de colinas e vales sobre os quais se instala esta parte da cidade.

As linhas de comunicação procuravam, em alguns lugares, passagens entre os morros, como se observa em Cascadura, onde o núcleo urbano se desenvolveu junto a uma garganta atravessada pela Central.

Cascadura era um núcleo isolado, subúrbio antigo que em 1861 era servido por 2 trens diários. O crescimento da área suburbana ao longo das ferrovias foi soldando uma série de núcleos em torno das estações que eram separadas por espaços vazios. Esses núcleos ocuparam alvéolos, como Madureira ou proximidades de uma garganta, como o Méier.

Ao longo dos eixos principais, sendo algumas ruas servidas de bonde (até Madureira, Jacarepaguá e Penha), há maior valorização, nestes os espaços vazios são preenchidos e formam-se trechos comerciais. Nos flancos, subsistem, (atualmente, em trechos bem afastados) os es-

paços vazios e é onde se instalam novas indústrias. Assim se formou um trecho industrial entre o Méier e Bonsucesso, em tórno da Linha Auxiliar.

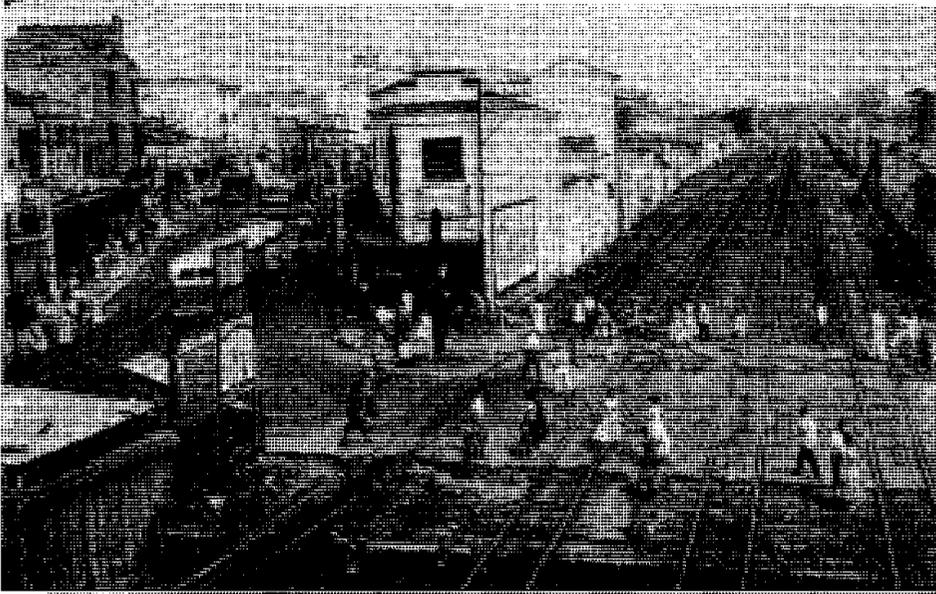


Fig 20 — O centro comercial de Ramos, subúrbio da Leopoldina, situado ao longo da grande rua paralela à ferrovia (Foto CNG 4 592)

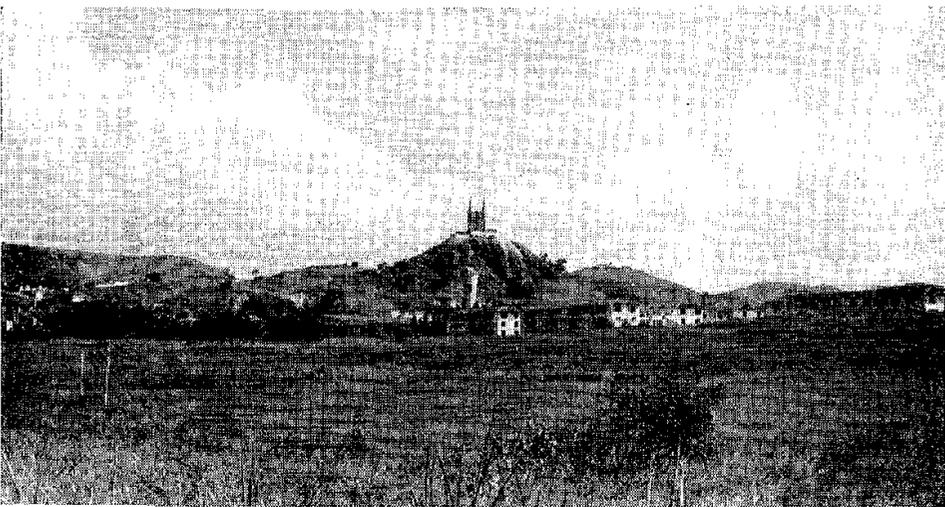


Fig 21 — O penhasco da Penha visto da avenida Brasil. As comunicações rodoviárias da Leopoldina tinham sido estabelecidas em tempos passados junto à série de elevações da qual faz parte o morro da Penha, evitando-se passar pela linha do litoral, pantanoso, onde os riachos que desembocam formavam largas bocas de margens alagadas. Os subúrbios da Leopoldina desenvolveram-se ao longo da linha férrea, tendo ficado um espaço vazio entre os trechos urbanizados e o litoral da baía. Graças à canalização da desembocadura dos riachos e aterros realizados, foi construída a avenida Brasil, e, às suas margens iniciou-se outro desenvolvimento de urbanização. Na fotografia vê-se um trecho do espaço vazio entre a Penha e a avenida Brasil, porém, já sendo penetrado pelas novas construções: trata-se de prédios levantados pelo IAPI nas encostas da colina à direita, núcleo residencial operário. A Igreja da Penha, construída no século XVIII, atrai, como centro de romaria, a visita anual de inúmeras pessoas. Comentário de PEDRO PINCHAS GEIGER. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol VI (Foto CNG 3 970-TJ)

Com o fechamento dos espaços vazios nos subúrbios mais próximos da cidade, perde-se um dos critérios para a própria definição de subúrbio. Além disso, o progresso de alguns antigos subúrbios foi tal que nos inclinamos a considerá-los como bairros da zona periférica ao centro da cidade.

Veja-se o caso do Méier e examinem-se alguns critérios de delimitação de zona urbana e suburbana. O casario é baixo ou alto? No Méier, atualmente se constroem blocos de apartamentos de alguns andares. Qual o tipo de comércio? No Méier já há certo desenvolvimento do comércio de artigos de luxo, inclusive filiais de grandes "magazins" do centro, como a casa José Silva. As ruas são asfaltadas, calçadas ou não? No Méier as principais ruas foram asfaltadas. O telefone é direto ou é necessário chamar interurbano? Ao contrário de Madureira, por exemplo, todos os telefones do Méier são diretos. Qual a importância das reminiscências rurais? No Méier não mais existem. Em Madureira por exemplo, não longe do seu centro comercial, existem hortas ainda; entre Madureira e Marechal Hermes é possível encontrar-se cavalo, cabra ou vaca pelo rua. Depois de Madureira, ao longo da Central, é que existem amplos trechos vazios de construções urbanas. Outro aspecto a observar são as linhas dos transportes, se se dirigem, na maioria, para o centro ou para pontos intermediários. O Méier serve de ponto final para a condução que vem mais do interior, mas, o seu próprio serviço se destina ao centro da cidade na maioria. Dois fatos significativos: no Méier encontra-se o último jardim público, na direção norte e oeste da cidade e, quanto aos táxis, o Méier está incluído na zona 1, urbana.

Uma distinção clássica nos subúrbios é a sua separação de acordo com a ferrovia que lhes serve. A dificuldade maior na travessia das linhas por outros veículos é um dos fatores da separação entre os subúrbios. Esta dificuldade se reflete aliás nos aspectos ao longo da mesma linha: Madureira do lado direito, com seu comércio intenso, não apresenta nada de comum com a parte esquerda, morta. É comum, ao longo da ferrovia, um lado apresentar construções razoáveis e, de frente mesmo, o outro lado estar em terrenos baldios ou favelas.

Os subúrbios da Central são considerados melhores que os da Leopoldina. Relaciona-se este fato, naturalmente, com o maior número de trens e com a eletrificação da Central do Brasil. A Linha Auxiliar, a Leopoldina e a Rio d'Ouro são zonas mas industrializadas, devido, em parte, também, à maior proximidade das rodovias modernas que levam para fora da cidade.

A construção da avenida Brasil objetivava justamente facilitar o escoamento da circulação interestadual que se libertaria do atravancamento do centro. Foi realizada, sobre aterros inclusive, na orla da Guanabara, na periferia da cidade. O resultado, porém, foi múltiplo. A avenida Brasil tornou-se verdadeira avenida perimetral para a zona norte, completada, depois, com a abertura da avenida das Bandeiras.

Passou a servir à circulação automobilista entre o centro e os subúrbios. Além disso, ao longo destas avenidas, foram-se localizando estabelecimentos industriais e depósitos.



Fig. 22 — Rua de subúrbio da cidade, entre Madureira e Penha. Sem calçamento, tomada pelo mato, liga a via principal à encosta habitada do morro. O último trecho da rua não dispõe mais de calçada. Reconhece-se que, na encosta do morro, o casario baixo não forma uma favela: há certa ordem na disposição das construções, cada casa é cercada por um "quintal", havendo arborização que não é presente nem nas favelas nem nos novos bairros de loteamentos. Comentário de PEDRO PINCHAS GEIGER In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol VI (Foto CNG 3 980-TS)

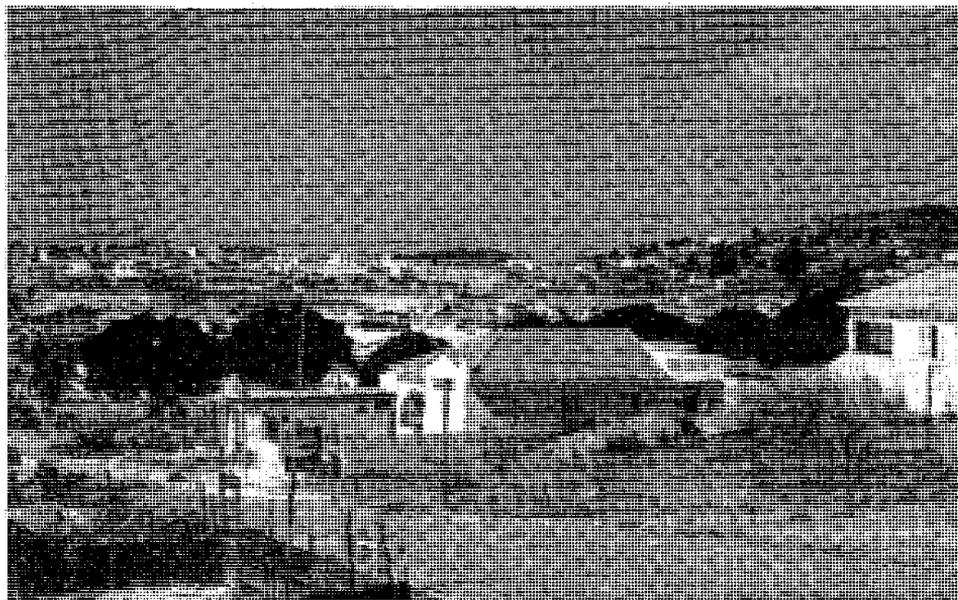


Fig. 23 — Urbanização recente sobre loteamentos na área de Irajá, subúrbio da cidade. Se compararmos estas encostas com outras, de ocupação mais antiga, uma das diferenças que se há de notar é a pobreza da vegetação arbórea na parte mais moderna. Comentário de PEDRO PINCHAS GEIGER In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol VI (Foto CNG 3 967-TS)

Devido ao escoamento mais rápido pela avenida Brasil, muitas linhas de coletivos automóveis que servem mesmo à zona da Central passaram a se utilizar dela, compensando possível demora nas passagens de nível. Em suma, favoreceu-se a urbanização das áreas situadas entre a linha da Central e a da Leopoldina. Este fato se observa bem ao longo da avenida das Bandeiras, verdadeiro perímetro externo da cidade e do qual, se notam os numerosos trechos construídos sobre loteamentos. Quem viaja entre Madureira e Penha verifica a constante urbanização, embora, note, ainda, algumas hortas situadas nos vales e antigos núcleos semi-urbanos nas encostas, um casario baixo, disperso, separado por arvoredo de quintais.

Os loteamentos modernos se caracterizam pelos arruamentos mais bem organizados, porém, também pela ausência da vegetação. A monotonia da uniformidade da arquitetura e a ausência do arvoredo, principalmente, são enervantes.

Aliás, diga-se, é a especulação imobiliária uma grande responsável pela extensão desmedida e desnecessária da cidade, pois, em cada lote, fixa-se uma pequena casa, predomina a construção baixa. A extensão enorme da cidade, em área, significa afastamento demasiado dos trabalhadores do local do trabalho, ou seja, perda de tempo e dinheiro em condução, bem como sobrecarga para a administração pública quanto aos serviços de luz, água e esgotos.

Já as construções financiadas pelos Institutos governamentais, que também contribuem para o crescimento dos subúrbios apresentam, em geral, uma vantagem — a concentração em grandes blocos residenciais, o que significa economia de área. Isto se pode observar, por exemplo, no bairro “Guadalupe” na avenida das Bandeiras. De modo esquemático, temos, no Rio, bairros de enormes retângulos verticais, os edifícios de Copacabana e de outros bairros de gente rica que suportam elevador, e as áreas dos retângulos enormes horizontais, construções dos Institutos, nos subúrbios, sem elevador.

Um estudo minucioso dos subúrbios apresentaria interessantes características particulares a cada área suburbana. Por exemplo, Bangu é centro industrial, com grande parte da população vivendo em torno da grande fábrica local, com construções realizadas para a fábrica, com arruamentos em quadrícula perfeita, Deodoro, Vila Militar, Marechal Hermes, áreas de estabelecimentos militares e de residências em grande parte destinadas aos militares, se explicam, naturalmente, pelo sítio e pela posição que ocupam, Madureira é o grande centro comercial, com mercado para produtos agrícolas da zona rural do Distrito Federal, Governador, cujo desenvolvimento se prende à construção da ponte, mas que desprovido de comunicações férreas ou de linha de bonde terá que ter um determinado conteúdo social, etc.

Campo Grande, mais afastada, é um núcleo que tem ainda funções de centro para uma vasta área rural, porém, cada vez mais, numerosos elementos da sua população, aí, apenas residem, para vir trabalhar

em outros trechos da cidade. O papel atual de Campo Grande deve corresponder ao que Cascadura tinha no comêço do século, quando Jacarepaguá era zona rural, na sua maior extensão, e Cascadura o seu centro.

* * *

Êste trabalho não visa a maiores pormenores. Terminaremos esta parte com alguns dados do censo de 1950, segundo os distritos censitários, que indicam diferenças existentes entre as diversas partes da cidade.

DISTRITOS	Residentes, em milhares (números redondos)	Distritos em que mais de 10% dos residentes se ocupam nas indústrias de transformação	Distritos em que mais de 10% dos residentes se ocupam no comércio de mercadorias	Distritos em que mais de 10% ou mais de 20% (2 cruzes) dos residentes se ocupam na prestação de serviços	Maioria de homens ou mulheres na prestação dos serviços	Pegs de domicilio por pessoa
1º Centro	84			+	h	1
2º Engenho Velho e Rio Comprido	150	+	+	+	h m	1
3º Santa Teresã e Glória	181			++	m	1,5
4º Lagoa	148			+	m	1,5
5º Copacabana	129			++	m	1,5
6º São Cristóvão	76	+			h	0,5
7º Tijuca	80			+	m	0,5
8º Andaraí - Engenho Novo	239	+			m	0,3
9º Méier - Piedade	292	+			h m	0,3
10º Madureira - Itrajá	380	+			h	0,3
11º Penha	140	+			h	0,3
12º Jacarepaguá	107				h	0,3
13º Anchieta - Realengo	226	+			h	0,3
14º Campo Grande	80				h	0,3
15º Santa Cruz	30				h	0,3
16º Ilhas	—					

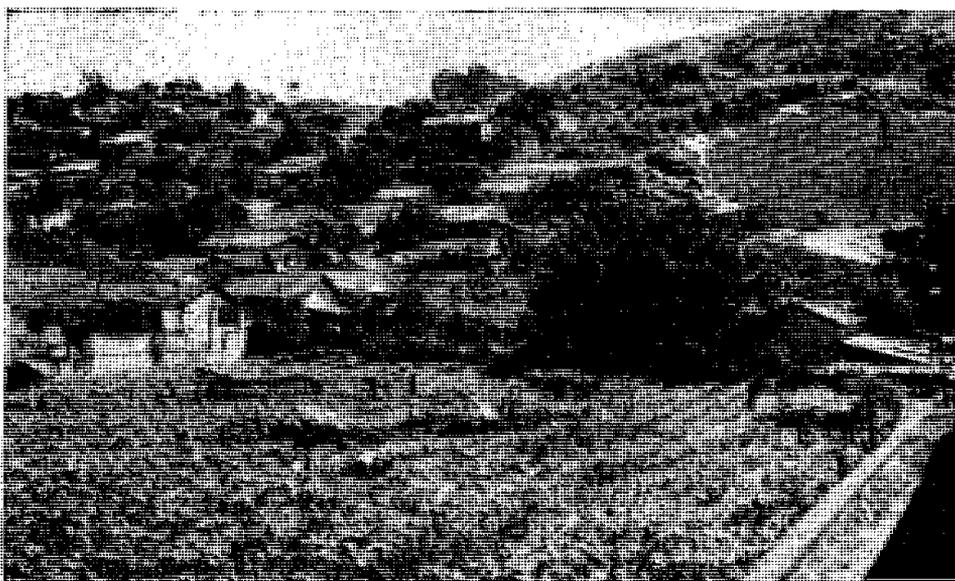


Fig 24 — Nas áreas suburbanas situadas entre a linha da "Central" e a linha da "Leopoldina", era comum a urbanização descontínua de trechos das encostas dos morros, enquanto que os vales ficavam "vazios" de construções, por vezes, ocupados por hortas. Apesar da grande expansão da cidade, com o preenchimento de espaços vazios e com novas formas de urbanização, encontram-se, com freqüência, paisagens semelhantes à da fotografia acima, onde o casario na encosta é um tanto disperso, cada casa cercada por uma área livre, e as hortas se situam no vale refletindo certa reminiscência da vida rural. Trata-se de trecho situado entre Madureira e Penha, ao lado da avenida Monsenhor Félix. Comentário de PEDRO PINCHAS GEIGER. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol. VI

(Foto CNG 3 964-IS)

Verifica-se que apenas três ramos de atividades profissionais concentram mais de 30% da população residente no primeiro distrito. Pode-se concluir que a maior parte dos que aqui residem, trabalham. O



Fig. 25 — Campo Grande, principal núcleo urbano da zona rural do Distrito Federal, toma cada dia mais características de subúrbio, abrigando uma população que trabalha na cidade, tendo no trem elétrico o único meio de comunicação direto com o "centro" do Rio de Janeiro. Na fotografia vemos a estação de Campo Grande no primeiro plano e por trás da mesma uma parte do comércio do núcleo, mais ao fundo um de seus bairros sobre um baixo nível de colina e no qual o casario escondido num arvoredo abundante revela a atmosfera rural em volta. Finalmente as vertentes interiores do maciço da Pedra Branca marcadas pelas culturas. Comentário de AMÉLIA ALBA NOGUEIRA. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros" vol. VI

(Foto CNG 3 957-TJ)

alto número de empregados nas indústrias deve mostrar a influência do artesanato e das indústrias aí localizadas

Os distritos com grande conteúdo proletário são o centro, o 6.^o de São Cristóvão, o 8.^o, Andaraí-Engenho Novo, o 9.^o, Méier-Piedade, o 10.^o, Madureira-Irajá, a Penha, 11.^o e o 13.^o, Anchieta-Realengo.

O 3.^o distrito (Santa Teresa e Glória) e o 5.^o, Copacabana têm mais de 20% dos residentes ocupados na prestação de serviços. Deve-se isto, em grande parte, ao número de hotéis e domésticos, empregados e "babás". Estes dados indicam a presença das classes ricas nestes distritos e o papel de empregadas e babás se revela na predominância esmagadora de mulheres no grupo de prestação de serviços

O nível de vida mais elevado, com presença de empregadas nas famílias se revela pela dominância de mulheres e pela porcentagem maior de 10% do setor de prestação de serviços nos distritos 4.^o, Lagoa e 7.^o Tijuca. No 6.^o distrito, São Cristóvão e nos distritos de 10 a 15, predominam os homens no setor prestação de serviços.

Pode ser que Copacabana apresente maiores densidades de população por hectare do que os bairros mais pobres da zona norte, mas, do ponto de vista do número de peças por pessoa, verifica-se que existe 1 peça por pessoa no 1.^o e 2.^o distritos, 1,5 por indivíduo nos distritos 3.^o, 4.^o e 5.^o, para cair para 0,5 por indivíduo em São Cristóvão e Tijuca e ficar em 0,3 por pessoa nos distritos, do 8.^o ao 15.^o, o que significa mais de 3 pessoas por peça, um apêrto.

A ÁREA METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

Inicialmente, vamos distinguir duas expressões: "região da metrópole" e "área metropolitana". A primeira, região da metrópole, foi definida e delimitada nas conferências da Prof.^a LYSIA M. C. BERNARDES e do Prof. COSTA PINTO, é a região que fornece ao Rio de Janeiro matérias-primas, alimentos, correntes de população e dêle recebe os produtos manufaturados ou redistribuídos. Inclui o estado do Rio de Janeiro, o Espírito Santo e grandes porções de Minas Gerais. Já a área metropolitana se refere a um espaço menos extenso que o anterior; compreende a cidade do Rio de Janeiro e trechos situados a sua volta, nos quais, o desenvolvimento urbano, principal fator geográfico, é projeção do próprio desenvolvimento da capital

A formação da área metropolitana se origina do "caminhamento centrífugo", próprio das grandes cidades. Neste processo, foi anexada uma série de localidades preexistentes ao grande surto urbano e que foram aproveitadas como núcleos da expansão urbana. Algumas destas localidades se tornariam subúrbios do Rio de Janeiro, como foi o caso de Cascadura ou Jacarepaguá, outras, constituiriam as cidades-dormitório e cidades-satélites, como Caxias, Nilópolis, Nova Iguaçu e outras, inclusive, talvez, Petrópolis.

Consideramos fazendo parte da "aglomeração" do Rio de Janeiro, Niterói e diversos núcleos urbanos do município de São Gonçalo, na

orla oriental da baía de Guanabara Quanto ao município de São Gonçalo, tivemos oportunidade de estudá-lo em maiores minúcias a antiga cidade e diversas localidades situadas ao longo dos cixos de comunicações com Niterói se vêm unindo para formar uma única massa urbana que se estende de Neves e Alcântara, ponto final dos trilhos de bonde Nenhum vazio separa Neves, sede de um distrito do município de São Gonçalo, do bairro niteroiense de Barretos, sendo, aliás, Neves o principal núcleo do complexo urbano de São Gonçalo, pela quantidade de população e de produção industrial ⁵

Ao longo das estradas que partem da cidade do Rio de Janeiro, a extensão dos loteamentos tende, igualmente, a dar continuidade urbana aos trechos situados entre os antigos núcleos Na direção de Nova Iguaçu, as localidades de Nilópolis, Olinda e outras já formam, praticamente, uma área urbana contínua, enquanto que, no Distrito Federal, o mesmo fato se observa entre Bangu e Campo Grande

Naturalmente, na evolução da área metropolitana, alguns núcleos se sobressairam em relação aos demais, tornando-se importantes centros locais

Examinando-se antigos dados numéricos da população que ocupava a área do atual Distrito Federal e comparando-se estes dados com os mais recentes, verifica-se que o crescimento desta população lembra, à primeira vista, o deslocamento de uma onda, do centro para a periferia Na publicação do Departamento de Geografia e Estatística da Prefeitura do Distrito Federal *Aspectos Estatísticos do Distrito Federal* de 1950, encontram-se dados de população de 1838, 1870 e 1872, segundo as freguesias

<i>Freguesias</i>	1838	1870	1872
Candelária	10 113	9 239	10 005
São José ...	14 410	20 220	20 282
Santa Rita	14 557	23 810	34 835
Sacramento	24 256	24 429	27 077
Glória .	6 568	18 624	22 485
Santana	15 773	36 686	38 903
Engenho Velho	8 166	13 195	20 693
Santo Antônio	—	17 427	14 130
Espírito Santo	—	10 796	15 756
Lagoa	3 319	11 304	13 616
São Cristóvão .	—	9 272	10 961
Irajá	5 034	5 746	5 910
Jacarepaguá	7 302	7 633	8 218
Inhaúma	3 091	7 190	7 444
Guaratiba	9 385	6 918	7 627
Campo Grande	7 519	9 593	9 747
Santa Cruz	3 677	3 445	3 018
Iiha do Governador	2 391	2 594	2 856
Paqueta	1 517	1 260	1 409

⁵ Ver o trabalho do autor "Urbanização e Industrialização na Orla Oriental da Baía de Guanabara" publicado na *Revista Brasileira de Geografia*, n.º 4, ano XVIII, outubro-dezembro, 1956, pp. 495/522

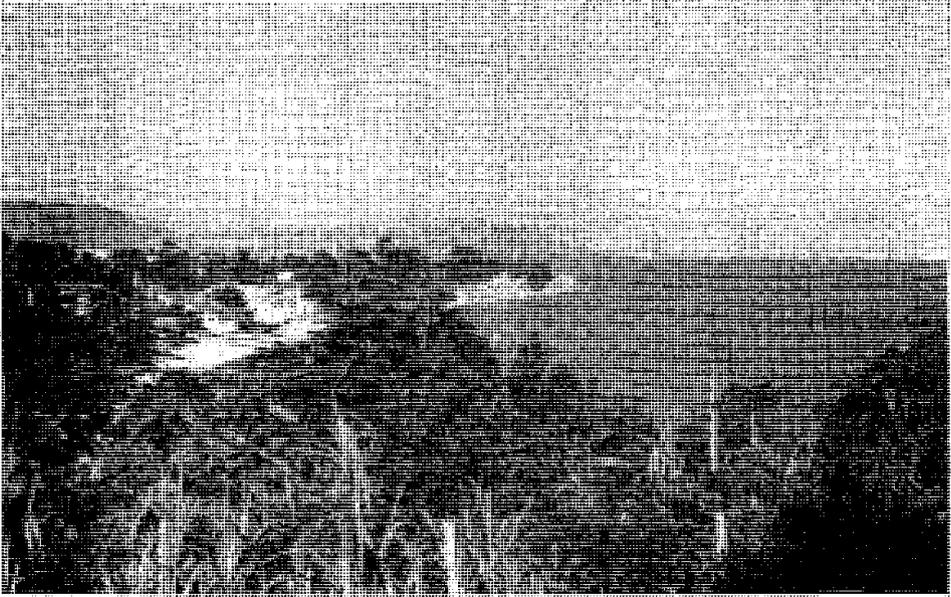


Fig 26 — Vista de Pedra de Guaratiba, antiga localidade do litoral do Distrito Federal. Todo este trecho se desenvolve, atualmente, como zona de veraneio e turismo da população urbana do Rio de Janeiro. Os loteamentos que se realizam vão tornando mais insignificantes as poucas atividades agrícolas, como é insignificante também a atividade pesqueira. A longa restinga da Marambaia, que se vê ao fundo, beneficia este litoral com um mar calmo. Comentário de DULCE MARIA PINTO. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol. VI.

(Foto CNG 4 020-HC)

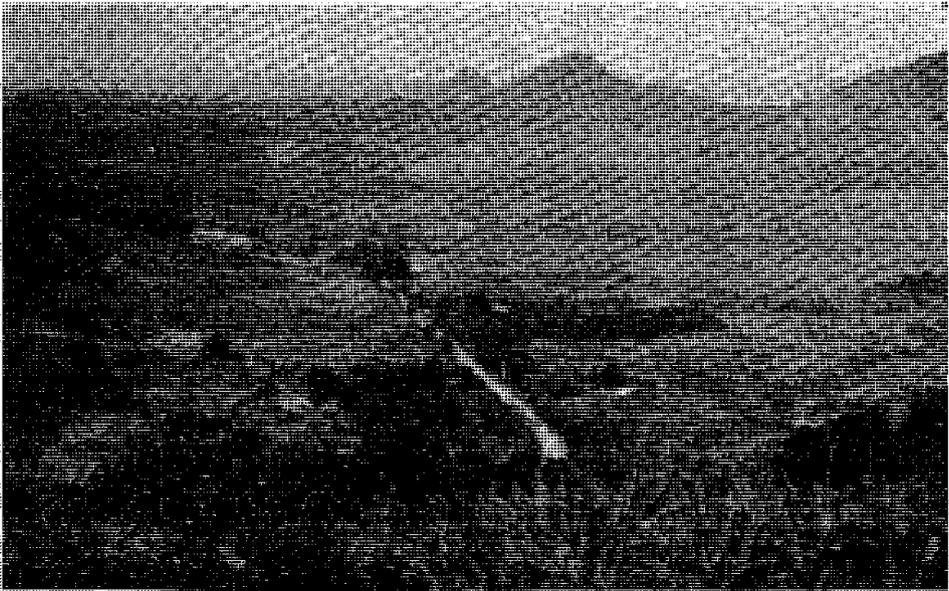


Fig 27 — Um esporão do maciço da Pedra Branca interrompe, na altura da praia do Recreio dos Bandeirantes, a grande planície que se estende desde a barra da lagoa de Jacarepaguá. A baixada é de formação recente entulhada pela sedimentação aluvial e marinha. Há pouco mais de uma dezena de anos foi sancionada o que possibilitou o seu aproveitamento agrícola para a produção de frutas, legumes e mandioca. Nas encostas das serras desmatadas se desenvolveu a fruticultura, principalmente a da banana. Observem-se na fotografia o bananal no primeiro plano e um laranjal, à esquerda, mais ao fundo, ocupando a baixa encosta. A ocupação humana é relativamente densa sendo o habitat disperso neste trecho. Comentário de AMÉLIA ALBA NOGUEIRA. In "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol. VI.

(Foto CNG 3 949-IE)

Mesmo considerando possíveis modificações havidas nos limites das freguesias, nota-se, de modo geral, o desenvolvimento mais lento das freguesias que faziam parte do "centro" e daquelas muito afastadas deste "centro", enquanto que, nas que se situavam na área intermediária, o crescimento foi rápido. A freguesia da Candelária, no centro, por exemplo, estancara, pouca oscilação se observa, por exemplo, para as freguesias de Campo Grande e Irajá, então muito afastadas do Rio de Janeiro, a "crista da onda" situava-se na Glória, no Engenho Velho, na Lagoa. Chama a atenção a relativa importância que tinham naquela época as freguesias afastadas como Guaratiba, Campo Grande e Jacarepaguá, abrangendo populações rurais. Que ainda não tinham sido afetadas pela urbanização, provam-no os dados apresentados, indicativos de pequenos crescimentos e mesmo recuos de população, como no caso de Guaratiba e Santa Cruz.

Atualmente, a crista da onda encontra-se nos subúrbios cariocas, onde o crescimento da população é o maior da cidade, como mostrou em sua conferência o Prof. FÁBIO DE MACEDO SOARES GUIMARÃES, bem como, nas cidades-dormitório vizinhas.

Passemos, agora, ao exame das características dos trechos situados em torno da cidade do Rio de Janeiro e pertencentes à periferia da área metropolitana. Naturalmente, uma delas diz respeito à circulação intensa existente entre os diversos núcleos urbanos da área metropolitana. Uma particularidade importante é que as comunicações das localidades da periferia da área metropolitana não se fazem apenas com o centro da cidade do Rio de Janeiro, o que é comum para qualquer ligação interurbana, mas, se processam mesmo com os bairros e subúrbios da capital. No caso do transporte rodoviário, temos exemplos nas linhas de ônibus que unem Nova Iguaçu a Cascadura ou Nilópolis a Engenho de Dentro. Quanto ao transporte ferroviário, temos linhas que servem em comum aos subúrbios mais afastados e às cidades-dormitório e cidades-satélites, são denominadas linhas suburbanas, cujas terminais se situam a algumas dezenas de quilômetros do centro da cidade. Os trens são relativamente, freqüentes e fazem paradas em algumas das estações dos subúrbios mais próximos do Rio de Janeiro (Engenho de Dentro, Cascadura, Madureira e Deodoro). Já os trens das linhas interurbanas de longo percurso não estacionam nas cidades-dormitório.

Outra característica dos trechos periféricos da área metropolitana se relaciona com os preços das terras que se estabelecem segundo as regras urbanas. Por exemplo, os terrenos limpos de vegetação, mais fáceis para as edificações, são mais valorizados do que aqueles cobertos de vegetação, ao contrário do que ocorre, comumente, nas áreas rurais.

Os órgãos da imprensa do Rio de Janeiro dão notícias, regularmente, das ocorrências nas localidades da área metropolitana. Os anúncios da Light nos jornais do Rio de Janeiro, avisando cortes de luz, mencionam, ao mesmo tempo, os bairros e subúrbios da cidade e as localidades fluminenses vizinhas, os jornais do Rio de Janeiro tam-

bém anunciam os programas dos cinemas das cidades que fazem parte da área metropolitana

Segundo dados de 1953, a população dos núcleos urbanos mais importantes situados em torno do Distrito Federal era, no conjunto, de 540 509 habitantes, dos quais, 73 527 viviam em Caxias, 46 406 em Nilópolis, 170 868 em Niterói, 58 533 em Nova Iguaçu, 12 933 em Belfort Roxo, 101 780 em São Gonçalo (incluídos Neves e outros distritos que formam continuidade urbana) e 76 462 em São João do Meriti.

Êstes núcleos urbanos não formam pròpriamente um “anel” em torno da cidade do Rio de Janeiro, antes prolongam os “tentáculos” que caracterizam a forma das cidades do Rio de Janeiro e de Niterói. Êles estendem a urbanização ao longo dos eixos de comunicação na Baixada Fluminense, sendo que estas linhas de comunicação se estabeleceram evitando os pântanos e contornando os maciços isolados. Assim, encontramos a cidade de Caxias, localizada na linha férrea da Leopoldina e na antiga rodovia Rio-Petrópolis, situada a certa distância das margens lodosas da Guanabara e junto ao nível de baixas colinas. Ao longo da linha da Central, a série de localidades que se segue de Deodoro a Nova Iguaçu acompanha o contôrno que a ferrovia realiza da serra de Madureira, situando-se numa topografia de baixas colinas. No lado oriental da Guanabara, a urbanização contornou o chamado “bloco de Niterói”, desenvolvendo-se ao longo da ferrovia e da antiga rodovia que leva para o interior do estado do Rio de Janeiro, via Alcântara. A urbanização desta área ocupou vales e colinas, tendo sido evitados, igualmente, os terrenos pantanosos que bordejam a baía de Guanabara

Dêste modo, tendo sido deixadas de lado as margens da baía, o transporte marítimo, a não ser assegurando a travessia entre o Rio de Janeiro e Niterói, quase nada influiu na expansão da área metropolitana

A forma axial do crescimento urbano, contudo, vai sendo aos poucos atenuada com a organização dos loteamentos lateralmente às grandes vias de comunicação. Como é do conhecimento geral, os loteamentos tomaram grande extensão da região que circunda a área metropolitana e representam um aproveitamento especulativo dos latifúndios que rodeiam a aglomeração do Rio de Janeiro. Ê o loteamento um dos veículos de contínua expansão da metrópole

Os males decorrentes dêstes loteamentos são. 1º) o crescimento desordenado da massa urbana, fora de um planejamento, num século dominado por idéias urbanísticas; 2º) grandes energias gastas em transportes demasiadamente longos; e 3º) densidade de população por hectare excessivamente baixa nas áreas periféricas da metrópole. Pesquisa realizada em São Paulo demonstrou os inconvenientes, tanto de densidade muito elevada (como é o caso de Copacabana) quanto de densidade muito baixa, que torna mais onerosos os serviços públicos.

Os mesmos motivos que têm levado as indústrias a se localizarem nos subúrbios das cidades, levam-nas às cidades-satélites, na periferia da área metropolitana: terrenos mais baratos, menor congestionamento do tráfego, mão-de-obra disponível, existência de cursos d'água etc. A instalação de indústrias em território fluminense vizinho ao Distrito Federal também se explica por outros fatores, como seja, o de uma política de incentivo por parte do governo estadual, acompanhada de facilidades fiscais. Tal política foi bem visível no período da crise da segunda guerra mundial, quando o estado do Rio foi prejudicado pela queda das exportações dos produtos agrícolas e quando as condições do país eram favoráveis para a industrialização. Como exemplo de um dos grandes empreendimentos mais recentes na área periférica da metrópole, temos a construção da refinaria de petróleo, a ser localizada no município de Caxias.

De modo geral, atualmente, se afastam das proximidades da cidade do Rio de Janeiro as grandes indústrias ou indústrias de base que não dependem de mercado local ou que não produzem para uma infinidade de fregueses.

A maior ou menor industrialização será uma forma de caracterizar as diversas localidades da periferia da área metropolitana.

Estatísticas de 1950 sobre a situação industrial dão o seguinte quadro em números redondos:

<i>Municípios</i>	<i>Nº de operários nos estabelecimentos</i>	<i>CV</i>	<i>Nº de estabelecimentos</i>	<i>Valor da produção (Cr\$)</i>
Caxias	3 300	5 300	112	182 000 000,00
Nilópolis	800	1 000	72	122 000 000,00
Niterói	14 600	26 900	322	865 000 000,00
Nova Iguaçu	3 200	7 100	124	206 000 000,00
São Gonçalo	6 600	29 000	177	633 000 000,00
São João do Meriti	300	300	49	21 000 000,00
Distrito Federal		276 319		

São Gonçalo se salienta quanto à relação CV/operários, nota-se, por exemplo, que seu vizinho Niterói dispõe de maior número de operários, porém, menor quantidade de CV. Isto decorre do fato de serem as indústrias de Niterói menores, em média, enquanto que, em São Gonçalo, como subúrbio industrial, se concentram grandes empresas básicas.

Tomem-se agora os dados do censo demográfico de 1950, relativos aos mesmos municípios e se verá que o número de pessoas presentes ocupadas nas indústrias, onde quer que estas estejam, é bem maior.

Uma das causas é que muitas destas pessoas trabalham fora do município.

Em números redondos:

<i>Municípios</i>	A	B	<i>Dife- rença B—A</i>
	<i>Nº de operários nos estabelecimentos</i>	<i>Nº de moradores ocupados nas indús- trias de transfor- mação</i>	
Caxias	3 300	12 000	8 700
Nilópolis	800	5 000	4 200
Niterói	14 600	14 000	— 600
Nova Iguaçu	3 200	14 000	11 800
São Gonçalo	6 600	13 000	6 400
São João de Meriti	300	10 000	9 700

No total, a diferença é de cêrca de 43 000 pessoas que devem trabalhar em indústrias situadas fora do município em que residem. São êstes números que caracterizam as cidades-dormitório, isto é, cidades que abrigam pessoas que trabalham na capital. No caso de São Gonçalo, sabemos que uma parte de seus trabalhadores industriais se ocupa em Niterói, mas, como em Niterói existe certo equilíbrio entre a população presente ativa nas indústrias de transformação e o número de operários de seus estabelecimentos, conclui-se que uma parte desta população ativa de Niterói se desloca para o Rio de Janeiro.

Dados da circulação de 1949 davam, para o Rio de Janeiro, um total de 63 000 000 de entradas e saídas de passageiros, ou seja, 178 000 por dia. Das cidades-satélites ou dormitório, a participação era considerada em 50 000 000 de passageiros por ano, ou 136 000 por dia. Notava-se então, em comparação com os anos anteriores, uma tendência de aumento porcentual na utilização do transporte rodoviário. Em 1949, 26 196 000 pessoas tinham sido transportadas pelas barcas, 24 153 000 pelas ferrovias e 8 773 000 pelas rodovias, nestas entradas e saídas do Rio de Janeiro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A influência da extensão do desenvolvimento urbano do Distrito Federal para o interior do território fluminense se faz sentir de diversas maneiras sôbre a economia do estado do Rio de Janeiro. Poder-se-ia apreciar o fato de salários pagos no Distrito Federal serem gastos nas cidades-dormitório. Quanto à industrialização das áreas fluminenses vizinhas à capital federal, já foi mencionada, é na indústria que o estado do Rio de Janeiro encontra base para se manter como uma das principais unidades da Federação, já que, com a decadência de sua economia cafeeira, não pôde manter a posição de uma das principais províncias agrícolas. Contudo, mesmo no setor agrícola, algumas vantagens decorreram do desenvolvimento da vasta área metropolitana, esta, sendo mercado para a produção do gado leiteiro, das usinas de açúcar, das frutas dos pomares que não encontram escoamento no mer-

cado internacional, etc. Vamos lembrar que o desenvolvimento da citricultura, depois da primeira guerra mundial, na Baixada Fluminense se relaciona com os loteamentos especulativos em forma de sítios, oferecidos aos capitais da cidade.

É real, também, que a formação de um verdadeiro "cinturão verde" está longe de ser realizado e que as obras de saneamento executadas nas planícies não resultaram em aproveitamento agrícola apreciável. Boa parte dos legumes, verduras, aves e ovos que abastecem a área metropolitana provém de longe. Contudo, não se pode deixar de caracterizar a zona periférica da área metropolitana como sendo uma zona que inclui trechos rurais, com produção horti-granjeira

Dados de 1951 para alguns municípios próximos ao Rio de Janeiro

Municípios	Produção de legumes e hortaliças	
	Tons	Valor Cr\$
Itaguaí	317	880 000,00
Maricá	2 860	2 916 000,00
Niterói	421	532 000,00
Nova Iguaçu	572	1 644 000,00
São Gonçalo	445	1 433 000,00
São João de Meriti	1 941	6 420 000,00
Total dos municípios acima mencionados	6 556	13 828 300,00
Total do estado do Rio de Janeiro	33 664	77 122 898,00

O estado do Rio de Janeiro dispunha em 1951 de 4 700 000 cabeças de galinhas sobre o total de 61 000 000 que existiam no Brasil

A aquisição de terras no estado do Rio de Janeiro por parte de moradores da área metropolitana da cidade do Rio de Janeiro se traduz pelos índices de absenteísmo, os mais elevados do país São superiores, por exemplo, aos do estado do Paraná, onde existem interesses em grandes lavouras de café, ou, aos do estado do Rio Grande do Sul, no qual a agricultura atingiu estágio capitalista mais avançado

Dados de 1950 sobre absenteísmo

Estado do Rio de Janeiro — 29,4% das terras ou mais de 10% das propriedades cuidadas por administradores.

Estado do Rio Grande do Sul — 17% das terras ou 3% das propriedades

Estado do Paraná — 24% das terras ou 5% das propriedades

Neste ponto, não podemos deixar de nos referir a um assunto ora em apaixonadas discussões: a conveniência ou não da fusão do Distrito Federal com o estado do Rio de Janeiro depois da mudança da capital da República para Brasília. Os diversos fatos que acabamos

de apontar mostram que, apesar das fronteiras existentes atualmente, o Rio de Janeiro não deixou de se projetar para o interior do estado do mesmo nome e que a evolução da economia fluminense foi totalmente influenciada pela presença da grande metrópole. Assim, sem estudo específico aprofundado, estes fatos, tanto podem servir de argumento a favor da fusão, pois indicam problemas comuns às duas unidades da Federação, quanto de argumento contra, pois as fronteiras pouco teriam influído no desenvolvimento passado. A verdade é que a área metropolitana, com trechos no Distrito Federal e trechos no estado do Rio de Janeiro funciona como um todo e que sua melhor organização requer planejamento de conjunto. O papel da fronteira na vida da área metropolitana é um assunto interessante a ser estudado, para que se saiba se é, ou não, um empecilho à melhor organização desta área.

O "grande" Rio de Janeiro, considerando-se incluídas Niterói e as demais cidades dos municípios vizinhos já mencionados, tem os problemas das grandes metrópoles. Só a população do Distrito Federal cresce à razão de 80 000 pessoas por ano. Existe, já, excesso de concentração humana e industrial. O tráfego é congestionado em certas partes e as linhas são muito longas, devido à forma tomada pela massa urbana. A falta de um "metro" é sentida, principalmente, nas partes mais densas da cidade do Rio de Janeiro. Em 1949, apenas no Distrito Federal, já circulavam mais de 1 000 000 000 de passageiros, sendo 61,3% de bondes, 19% de ônibus, 18,9% de trem e 0,30% de barcas (comunicações com ilhas). Entre 1945 e 1949 os aumentos percentuais de passageiros tinham sido de 50% para os ônibus, 23% para os trens, 20% para as barcas e apenas 4% para os bondes. Neste mesmo período, os automóveis passaram do número de 47 000 para 71 000.

Embora sejam estes dados já "velhos", apresentamo-los porque mostram a tendência, então verificada, da estagnação do serviço de bondes e o crescimento do transporte em veículos a motor de explosão. Também, porque estão em relação com os dados demográficos do censo realizado por esta época.

A rapidez do crescimento urbano é um dos fatores do atraso das melhorias urbanas. Basta ver o desenvolvimento rápido e constante das favelas. Contudo, algumas outras grandes capitais do mundo, Tóquio ao que parece, apresentam situações mais complexas. Para o Distrito Federal os dados indicam mesmo melhoria na densidade domiciliar: 6 em 1872, 9,5 em 1906, 8,8 em 1920, 7,3 em 1940 e 5,5 em 1950. O número de casas cresceu no Distrito Federal de 284 973 em 1940 para 325 902 em 1949, sendo que destas últimas, 35 000 eram consideradas casebres. A área média por prédio variou nas construções realizadas entre 1944 e 1949 de 162 a 356 metros quadrados. Sabemos, no entanto, que tem aumentado a densidade dos bairros já muito densos. Para comparação, vejamos que, em São Paulo, no mesmo período a área média por prédio passou de 84 para 190 metros quadrados.

<i>Dados arredondados de 1950</i>	<i>Casas particulares urbanas</i>	<i>Com água</i>	<i>Com eletricidade</i>	<i>Com aparelho sanitário</i>
Distrito Federal	434 100	70,27% *	85,15%	85,87%
Caxias	15 400	1,2 %	8,6 %	12,1 %
Nilópolis	9 700	4,3 %	7,6 %	8,7 %
Niterói	28 600	18,0 %	23,9 %	23,5 %
Nova Iguaçu	12 900	5,0 %	8,4 %	10,3 %
São Gonçalo	19 300	7,0 %	13,1 %	14,7 %
São João de Meriti	12 900	2,0 %	8,5 %	10,7 %

* Em 1940 — 70,28%

Por estes dados a fronteira entre o Distrito Federal e estado do Rio de Janeiro aparece nítida..

No Distrito Federal, 372 760 casas particulares urbanas tinham aparelho sanitário, porém apenas 187 400 estavam ligadas à rede geral, 121 900 tinham fossa sanitária, 36 500 fossa comum e 28 800 outro escoamento

A desigualdade da distribuição das atividades terciárias na massa urbana e a sujeição dos núcleos da periferia da área metropolitana ao centro do Rio de Janeiro podem ser avaliados em alguns dados que se seguem

Dados de 1949 para o Distrito Federal, segundo alguns distritos

	<i>Médicos</i>	<i>Dentistas</i>		<i>Médicos</i>	<i>Dentistas</i>
1.º	1 931	1 127	3.º	153	64
9.º	278	226	14.º	30	20
5.º	223	112	13.º	29	28
2.º	198	83	15.º	13	8
8.º	171	114			

No quadro seguinte, dispomos de números referentes a 1950 e relativos à quantidade de médicos e farmácias existentes nos municípios fluminenses incluídos na área metropolitana do Rio de Janeiro. Ao lado de cada um destes municípios, temos 1 ou 2 outros municípios fluminenses, mais afastados da cidade do Rio de Janeiro e que possuem número, aproximadamente igual, de médicos e farmácias

<i>Municípios</i>	<i>Médicos</i>	<i>Farmácias</i>	<i>Municípios</i>	<i>Médicos</i>	<i>Farmácias</i>
	<i>próximos ao Rio</i>		<i>afastados do Rio</i>		
Niterói	283	—	Cabo Frio	5	0
Caxias	6	7	Angra dos Reis	9	8
Nilópolis	8	12	Bom Jesus de Itabapoana	8	8
			São Fidélis	6	17
Nova Iguaçu	17	19	Vassouras	21	16
			Barra do Pirai	24	10
São Gonçalo	22	30	Nova Friburgo	27	11

Nota-se que, para um número de médicos ou de farmácias mais ou menos semelhante, os municípios mais afastados apresentam cidades menores que as dos municípios mais próximos da cidade do Rio de Janeiro. Cabo Frio ou Angra dos Reis são menores que Caxias; Nova Friburgo é menor que o complexo urbano de São Gonçalo. Isto indica que as cidades próximas ao Rio de Janeiro, por serem maiores, não significa tenham maior função regional e que são mais dependentes em relação ao núcleo central. A presença dos institutos de previdência, de suas dependências hospitalares, no Rio de Janeiro e arredores deve influir nos números acima apresentados.

Apesar desta extensão da área metropolitana que viemos de apresentar, é interessante verificar que, quanto à tributação no Distrito Federal, o impôsto sôbre as propriedades diminui, proporcionalmente, em relação aos outros, pelo menos entre 1943 e 1949

	<i>Tributação</i>			
	<i>Sôbre circulação (Vendas e Con- signações)</i>	<i>Sôbre proprieda- des imobiliárias</i>	<i>Sôbre atividades</i>	<i>Sôbre atividades do estado</i>
1943	28,63%	43,25%	12,52%	15,6%
1949	55,95%	22,68%	14,96%	6,4%

A área metropolitana continua em pleno desenvolvimento e expansão. Parece evidente que um planejamento se faz necessário para êste território. Numa outra área metropolitana brasileira, bem menor, na área de Pôrto Alegre, os estudos monográficos com fins de planejamento, como os realizados pela turma do Prof. EVALDO PEREIRA PAIVA, foram muito úteis para o desenvolvimento de obras que levem a uma evolução mais racional de tôda a área metropolitana. Nestes estudos a geografia ocupa posição de realce, apresentando-se como ciência aplicada.

RÉSUMÉ

Selon KURT HASSERT la "structure des cités est un produit de son histoire, situation géographique et gout de ses habitants"

Comme a dit PIERRE GEORGE: "La cité dans son essence est un événement géographique et historique dans le sens que sa forme représente un lien entre le passé et l'avenir, cependant que son aspect humain et les activités de ses habitants son presque complètement marquées par le present" Pendant les conférences données par Professeur LYSIA BERNARDES et le General DE PARANHOS ANTUNES, les edifices urbains furent demontés comme devant être considérés plus en accord avec leur "habitat", et en accord avec le plan de Rio de Janeiro. PIERRE GEORGE a encore dit que: "les villes ont chacune des caractéristiques qui s'accordent avec les économies agricoles, et d'autres qui correspondent avec les économies industrielles"

Les changements réalisés à Rio de Janeiro dans le vingtième siècle furent grandes et profondes. Il y a eu des changements dans son paysage et aspects principaux. Ces changements continuent en relation avec l'évolution des techniques aussi bien que les structures économiques et sociales, ce qui est dû à l'industrialisation qui crée le développement des activités commerciales et augmente le nombre des classes sociales. Rio de Janeiro a toujours crée des regions: son inauguration précède l'économie sucrière; la culture du café est née dans les proximités de Rio de Janeiro, laquelle se développa dans les collines. Professeur LYSIA BERNARDES a brillamment démontré pendant sa conférence à AGB comment, dans le cours de son évolution, la ville de Rio est devenue un centre important. Nonobstant São Paulo avoir surpassé Rio de Janeiro dans le champ industriel, cette dernière possède encore la charge de capitale du pays. Cette position est plus importante de ce qu'il semple à première vue. A Rio sont situés le Banco do Desenvolvimento Econômico, Petrobrás, Comissão do Vale do São Francisco, et des organisations étrangères comme Light and Power.

Ainsi est que un certain nombre des activités de Rio de Janeiro reflectent l'activité nationale. Plusieurs edifices du District Federal se développent dans une relation de 80 000

personnes par an Il y a déjà un surplus de concentration humaine En 1906, le District Federal avait 811 433 habitants; en 1950, 2 377 451; la présente estimative est environ 3 000 000. Les changements subis par la ville de Rio sont en grand nombre, aussi bien dans le paysage comme dans ses caractéristiques Ces changements augmentent toujours Ça ce voit dans presque toutes les villes du monde: elles se développent incessamment

Le premier "skyscraper qui a été construit à Rio de Janeiro — l'Edifice d'"A Noite" — est situé près du port L'Avenue Rio Branco est l'artère principale du centre de la ville, tout en étant le mi-chemin entre la zone sud et la zone nord DELGADO DE CARVALHO dans son "História do Rio de Janeiro" dit que le présent Hotel Inglés, au Catete, fût l'habitation d'un riche banquier à l'époque de D PEDRO II, et à ce même temps est devenu le lieu où on installa le Ministère des Relations Etrangères. Toutes les banlieues de Rio de Janeiro, c'est à dire, Copacabana, Ipanema, Leblon, Laranjeiras et Flamengo dans la zone sud; Tijuca, Grajaú, Andaraí, dans la zone nord, ont des moyens indépendents de subsistence La zone suburbaine est le lieu choisi par les industries Les banlieues de la Leopoldina son considérées inférieures à celles de la Central La zone metropolitaine subit un rapide développement Il parait qu'un plan est nécessaire pour cette zone Dans ce plan, la géographie joue un rôle important

SUMMARY

As KURT HASSERT said: "the structure of cities is a product of their history, geographical situation and taste of their inhabitants"

Quoting PIERRE GEORGE: "The city in itself is an historical and geographical event in the sense that its form is a link between the past and the present, while its human aspect and the activities of its inhabitants are nearly completely marked by the present" In the lectures delivered by Professora LYSIA BERNARDES and General DE PARANHOS ANTUNES, the urban buildings were stressed as having to be considered more precisely according to their "habitat", and observation of the Rio de Janeiro planning As PIERRE GEORGE says: "There are types of cities which correspond to agricultural economies, and others which correspond to industrial economies"

The changes held in Rio de Janeiro in the twentieth century are the most extensive and profound Changes of its landscape and characteristics These changes continue in connection with the evolution of techniques and economics and social structures, owing to industrialization which creates the increase of commercial activities and enlarges the number of social classes Rio de Janeiro has always created regions: its inauguration was prior to the sugar cane economy; from its neighbourings was originated coffee which developed on the hills

Professor LYSIA BERNARDES brilliantly demonstrated during her lecture in AGB how during its evolution Rio de Janeiro became an original capital place In spite of São Paulo having overgrown Rio de Janeiro in the industrial field, the latter is still in possession of the charge of capital of the country This position is more important than it seems at first In Rio are situated the Banco do Desenvolvimento Econômico, Petróbrás, Comissão do Vale do São Francisco, and foreign organizations, as Light and Power So, a certain amount of the Rio de Janeiro activity reflects the national activity Several buildings were erected and the city increases incessantly The population of Distrito Federal develops in a rate of 80 000 persons by year There is already surplus of human concentration In 1906, the Distrito Federal had 811 433 inhabitants; in 1950, 2 377 451; the present estimate is about 4 000 000

The changes underwent in Rio de Janeiro are in great number, both in landscape and the features of the city. These changes are always increasing This event is the characteristic of the cities throughout the world: they are increasing always

The first skyscraper which was built in Rio de Janeiro — the Edifício da "A Noite" — stands near the port Avenida Rio Branco is the main street at the center of the city, being the mid-way of both the South and North zones DELGADO DE CARVALHO in his "História do Rio de Janeiro" says that the present Hotel Inglés, in Catete, was the dwelling of a rich banker in D PEDRO the Second time, and served in the time as the house where was placed the Minister of Foreign Affairs All the place of Rio de Janeiro, namely Copacabana, Ipanema, Leblon, Laranjeiras and Flamengo in the South zone, and Tijuca, Grajaú, Andaraí in the North zone have independent means of living The suburban zone is the principal area conquered by industry The outskirts of Central are considered better than those of Leopoldina The metropolitan area goes on into a rapid development It seems that a planning is necessary as regards the area In this planning, geography stands foremost