

# REVISTA BRASILEIRA DE GEOGRAFIA

Ano XXIV

ABRIL - JUNHO DE 1962

N.º 2

## NOVA IGUAÇU

### ABSORÇÃO DE UMA CÉLULA URBANA PELO GRANDE RIO DE JANEIRO

M. T. DE SEGADAS SOARES

#### INTRODUÇÃO

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

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

São as próprias características da região da baixada, assim como sua posição intermediária entre a metrópole e seu *arrière-pays*, os elementos que favorecem o que já foi qualificado de tendência irreprimível da capital de dilatar-se por todo o recôncavo da Guanabara (LAMEGO, 1948, p. 133). No passado, êsses elementos contribuíram para o estabelecimento de uma ligação profunda entre a cidade e seu recôncavo<sup>1</sup> e hoje, são em grande parte responsáveis pela incorporação da baixada à área metropolitana do Grande Rio de Janeiro. A dispersão, a descontinuidade, são aspectos característicos do modo pelo qual se processa essa integração, que é orientada, em suas grandes linhas, pelas vias de circulação. São elas os principais agentes dessa incorporação e os elos a ligar as diversas áreas nas quais, de diversas formas, se vem realizando a urbanização do recôncavo.

#### 1. *Os elementos da integração*

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

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

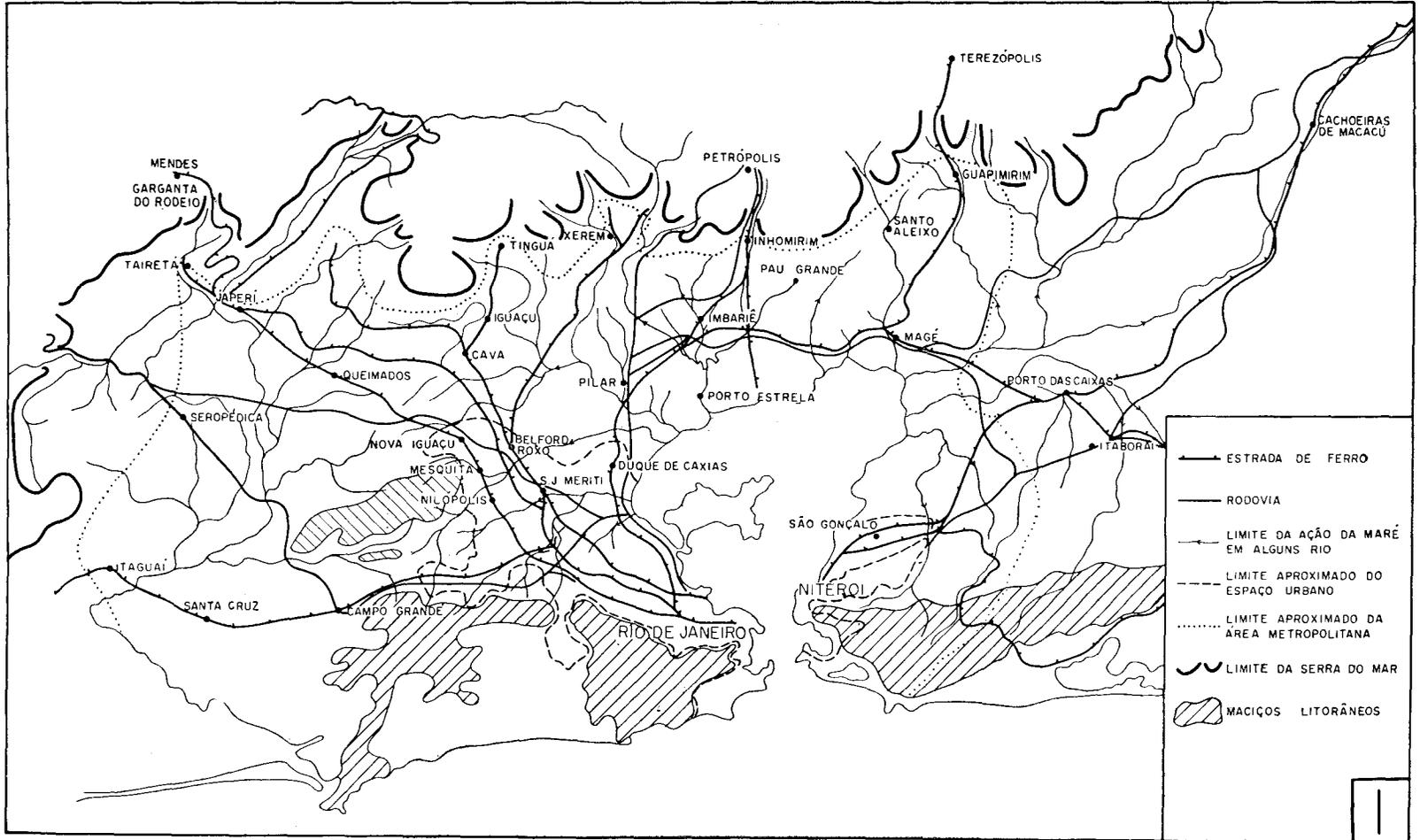


Fig. 1 — Mapa geral da área metropolitana do Rio de Janeiro.

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

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

A orla costeira da baía, baixa e ainda mal consolidada, constituída de sedimentos continentais e marinhos e recoberta, em parte, por manguezais, é o primeiro dos elementos constitutivos da baixada. Essa paisagem, todavia, não se limita à orla costeira. Ela penetra para o interior, às vezes por dezenas de quilômetros, ao longo do baixo curso dos diferentes rios que vêm desaguar na baía, não sendo muito amplas, no sentido da largura, essas planícies embrejadas, balizadas de um lado e de outro por alinhamentos de colinas ou de morros. É ao longo do curso desses rios que elas mais se desenvolvem, penetrando para o interior como uma cunha até a zona dos morros, onde parecem esgueirar-se entre as meias-laranjas acompanhando os diversos vales afluentes. Tais planícies, que resultam da colmatagem recente desses baixos vales afogados<sup>2</sup>, pouco se elevam acima do nível do mar e, em seu trecho mais próximo à orla da baía, são alcançadas pela ação da maré, que penetra no curso inferior de todos esses rios, às vezes por dezenas de quilômetros. Mais acima, a drenagem já se faz em condições mais satisfatórias e as inundações só ocorrem periodicamente.

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

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

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

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

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

A topografia suave e quase plana constitui hoje uma vantagem, facilitando a expansão urbana, porém, a ela se liga um elemento negativo que, por muito tempo, dificultou ou mesmo impediu a dilatação do espaço urbano nessa direção: o pântano. A drenagem insuficiente tornava pantanosas quase tôdas as planícies, dificultando a sua ocupação. O problema do encharcamento dessas extensões planas já tivera de ser enfrentado por todos aquêles que a ocuparam em diferentes épocas. Por outro lado, o brejo sempre fôra um obstáculo ao estabelecimento de comunicações terrestres entre a cidade e o seu recôncavo<sup>4</sup>. A própria região, porém, possuía outros elementos que lhe permitiriam solucionar essa dificuldade. A multiplicidade de rios que deságuam na baía de Guanabara, à margem da qual está a cidade do Rio de Janeiro, possibilitou no passado a utilização do transporte por via aquática para evitar a área pantanosa. Por outro lado, as abas das montanhas que enquadram a Baixada da Guanabara permitiram a adoção de um itinerário terrestre que possibilitava contornar a parte encharcada.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O recôncavo, como diz SAINT-HILAIRE<sup>5</sup>, abrigando forte densidade de população rural, pontilhado de pequenos povoados, onde a igreja — capela ou matriz — e a venda eram os focos de atração para a numerosa e modesta classe dos trabalhadores da terra, o recôncavo, fornecedor de hortaliças, leite, cereais, lenha e outros produtos à cidade já exercia desde o século XIX, o papel de verdadeira zona rural de uma aglomeração que tinha a estimular seu crescimento, sua condição de capital, além das funções de centro comercial e financeiro e de uma incipiente função industrial.

Do extraordinário crescimento da capital nesse século<sup>6</sup>, decorrente do desenvolvimento de novas funções e da ampliação das antigas, resultou a necessidade de mais amplo espaço para sua expansão e foi na baixada próxima, que ela o encontrou. Preciosa para as necessidades de expansão da metrópole, essa região foi alvo de várias iniciativas governamentais que visavam a beneficiar a própria capital do país, como o seu saneamento, a instalação de colônias agrícolas, a retificação e pavimentação de estradas antigas e a construção de novas, a eletrificação ou melhoria de condições técnicas da rede ferroviária. Nela, também, foi e vem sendo aplicada boa parte dos capitais particulares originários da metrópole em empreendimentos diversos tais como loteamentos, instalação de indústrias, emprêsas de transportes coletivos e outros.

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

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

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

## 2. Os agentes da integração

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

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

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

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

dos moradores do recôncavo com a cidade iriam contribuir para o crescimento desta, tornando-a um pôrto bastante movimentado<sup>8</sup>.

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

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

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

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

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

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

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

Apesar da importância que os caminhos do século XVIII tiveram nas relações entre o *hinterland* e o Rio de Janeiro, poucas modificações trouxeram à paisagem humana da baixada. Essa se caracterizava, então, pela dispersão dos estabelecimentos, facilitada pela existência dos incontáveis pequenos embarcadouros à margem dos rios através dos quais era remetida a produção até a capital. Sômente quando a crescente produção cafeeira do planalto criou a necessidade de encurtar e facilitar o percurso é que a via fluvial foi adotada com regularidade na baixada, em conexão com novas estradas ou variantes das antigas. Nos pontos de encontro de dois domínios de circulação diferentes, surgiram, então, as primeiras aglomerações da baixada. A Iguaçu vinha ter a Estrada do Comércio, a Estrêla a “Estrada de Estrêla a Minas pelo Mar de Espanha”, a Majé, a “Estrada de Majé aos Portos” e a Pôrto das Caixas a Estrada de Nova Friburgo e Cantagalo<sup>10</sup>. Eram êsses aglomerados os pontos em que se estabelecia o contacto de dois domínios de circulação onde os modos de transporte diferiam e onde, em consequência, uma ruptura de carga, com as manipulações dela decorrentes, tornava-se indispensável. Essa ruptura de carga tornava necessária a existência de um estabelecimento permanente, de uma cidade. No entanto, mesmo êsses aglomerados como Iguaçu, Estrêla e Majé que, à margem dos rios da baixada, progrediram com o transbôrdo de mercadorias e de passageiros e foram,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seriam, porém, as estradas de ferro, através do estabelecimento das chamadas linhas suburbanas (NORONHA SANTOS, 1934, t. I, p. 482) os agentes primordiais da expansão da cidade em direção ao recôncavo da Guanabara. Paradas e estações se multiplicaram, rapidamente, ao longo das quatro linhas ferroviárias que partiam da cidade: a linha-tronco e a Linha Auxiliar da Estrada de Ferro Central do Brasil, a Leopoldina e a Estrada de Ferro Rio Douro<sup>14</sup>. Ao iniciar-se o século XX, já o crescimento do Rio de Janeiro e de seus subúrbios assim era descrito por AURELIANO PORTUGAL: “a continuidade da cidade pròpriamente dita é tal que, em grande parte, se torna impossível estabelecer limites entre as paróquias urbanas e as chamadas suburbanas. Todo o percurso da Estrada de Ferro Central do Brasil, até além da estação de Cascadura, é marginado de habitações, formando sem quebra de continuidade, inúmeras ruas, que a freqüência e a rapidez do transporte incorporam naturalmente à cidade. O mesmo se dá com relação à vasta planície servida pelas linhas suburbanas do norte, da Melhoramentos do Brasil e da Rio Douro. Êsses subúrbios não têm existência própria, independente do centro da cidade; pelo contrário, a sua vida é comum e as relações íntimas e freqüentes; é a mesma população que moureja, no centro comercial da cidade, com a que reside neste, sendo naturalmente impossível separá-las”. (*Documentos Censitários*, 1951, p. 3).

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

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

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

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

Um dos objetivos fundamentais a ser alcançado com o saneamento da Baixada Fluminense e, particularmente, da Baixada da Guanabara, era tornar o abastecimento da capital da República independente de transportes longos e dispendiosos. No entanto, era o recôncavo da Guanabara por demais precioso para o Rio, para que êle se lhe confiasse o puro e simples papel de zona rural. A metrópole necessitava dessa área para instalar sua população em rápido crescimento e para localizar suas indústrias, pois ela preenchia todos os requisitos necessários à concretização desses dois objetivos. Iniciados, intensivamente, a partir de 1936, os trabalhos de saneamento da Baixada, constituíram êles o primeiro passo para a sua recuperação, a que se seguiu o combate direto à malária<sup>15</sup>.

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

Gradativamente, cada estação foi sendo ocupada, cercada; verdadeira massa humana se precipitou sobre as zonas da baixada mais próximas da cidade, ao mesmo tempo que numerosas indústrias para aí se dirigiram em busca de terrenos amplos e baratos, abundância de água, proximidade, facilidade e menor custo da mão-de-obra. Impostos mais baixos e outras vantagens que as próprias municipalidades da baixada ofereciam contribuíram, também, para atrair populações, capitais e indústrias para essa região.

As várias melhorias introduzidas nos transportes ferroviários iriam trazer maior adensamento da população nas áreas mais próximas da capital e um avanço da área metropolitana do Rio de Janeiro para zonas cada vez mais distantes. A eletrificação da Central, o uso das máquinas Diesel na Leopoldina e na Rio Douro, diminuindo o tempo de percurso, ampliaram a área em que era possível o contacto diário com a cidade, ao mesmo tempo que, a instituição de uma tarifa única nas linhas suburbanas tornava economicamente possível para as massas proletárias, essa localização na baixada, em áreas muito distantes dos locais de trabalho. Como fator importante dessa progressão da metrópole na dire-

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

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

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

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

### 3. *As formas da integração*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A expansão da metrópole, em direção ao recôncavo, vem-se realizando de maneira extremamente acelerada. Essa marcha da urbanização sobre os campos vem-se processando de forma complexa, irregular e sem obrigatória continuidade espacial, devido à existência de fragmentos avançados da aglomeração, a ela ligados técnica, economicamente ou por movimentos de trabalhadores. Nela, porém, pode ser distinguida uma área já completamente integrada no espaço urbano da metrópole, constituída pelos municípios de Nilópolis, São João de Meriti e parte dos municípios de Duque de Caxias e de Nova Iguaçu, caracterizada pela grande densidade da população e pela continuidade e densidade das construções. A fotografia aérea é o melhor testemunho da incorporação de uma parte da baixada à aglomeração carioca<sup>16</sup>, mas o simples exame das densidades de população é muito ilustrativo, comprovando que as altas densidades populacionais ultrapassam os limites administrativos do estado da Guanabara. (Fig. 2) Os valores variam nos municípios de Nilópolis e São João de Meriti e no distrito de Caxias entre 3 000 e 1 000 habitantes por quilômetros quadrados, decrescendo para 447 e 334, nos distritos de Nova Iguaçu e Belford Roxo, para cair rapidamente para 89,4, 46,0 e 44,6 respectivamente nos distritos imediatamente ao norte, isto é, Queimados, Cava e Imbariê. Essa queda assinala o limite da aglomeração, propriamente dita, reconhecida como grupamento concentrado, cujos diferentes elementos são contíguos (GEORGE, 1952), assinalando também o fim da zona suburbana.

A partir do limite acima mencionado, se inicia uma outra área, caracterizada por maior descontinuidade espacial dos núcleos de povoamento, pela grande dispersão das construções residenciais ou industriais, pela importância primordial da ferrovia como agente urbanizador. Nela o crescimento da população decorre da influência direta ou indireta da metrópole vizinha e se os distritos dessa área apresentam pouca densidade populacional, acusam, entretanto, acentuado índice de crescimento da população entre os anos de 1920 e 1940 e principalmente entre 1940 e 1950<sup>17</sup>. (Fig. 3) Tal crescimento, que sempre revela a influência da metrópole, resulta de vários processos, como o surgimento de núcleos-dormitórios junto às estações ferroviárias, a instalação de indústrias em zona rural e os loteamentos em profusão, pontilhados de construções residenciais esparsas, revelando o espírito de especulação e a presença de capitais da metrópole. Os elevados índices de crescimento demográfico desses distritos da Baixada da Guanabara contam

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

<sup>17</sup> Ver sobre o assunto SEGADAS SOARES, 1961.

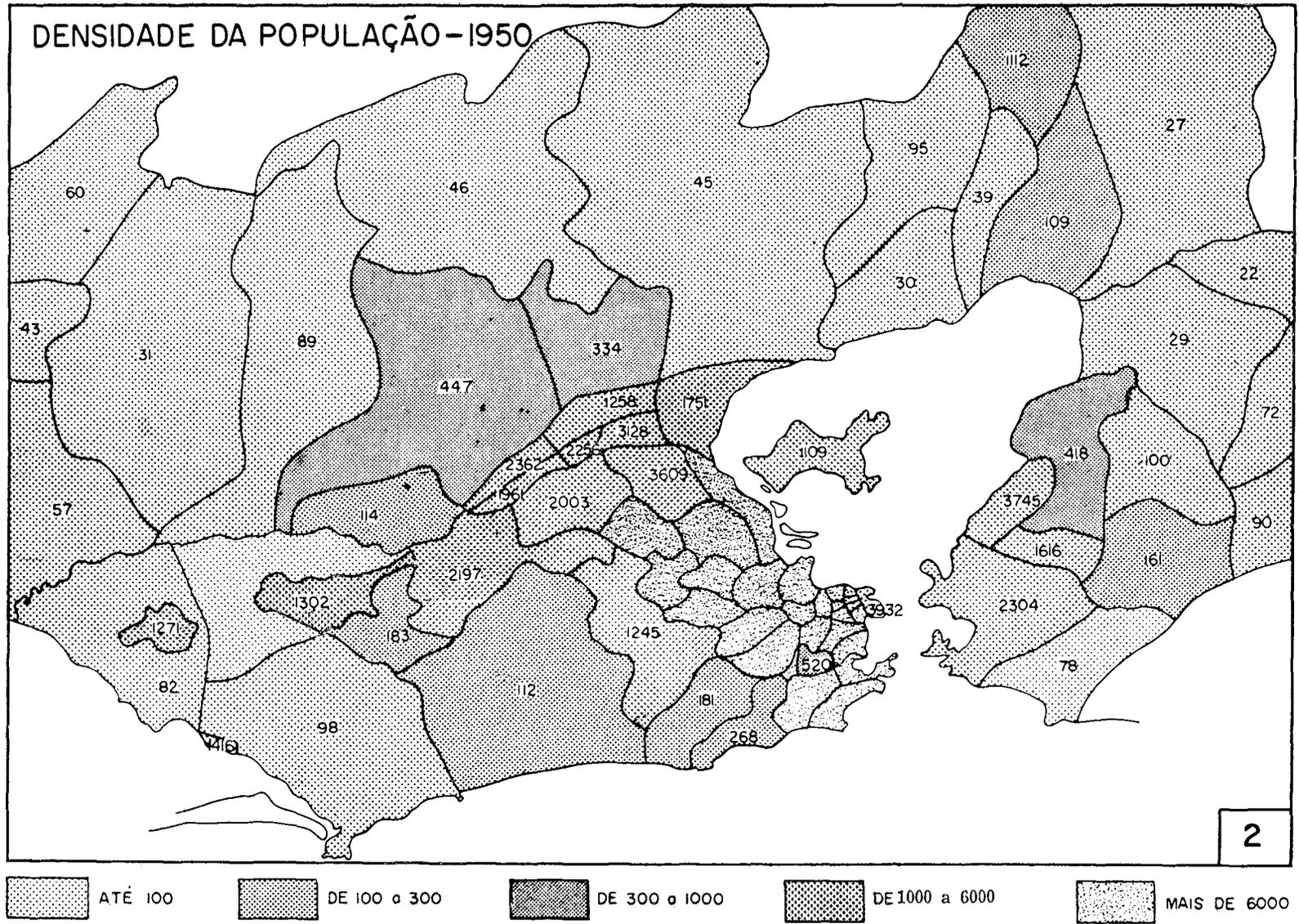


Fig. 2 — Cartograma de densidade da população do Rio de Janeiro e dos municípios da Baixada da Guanabara em 1950

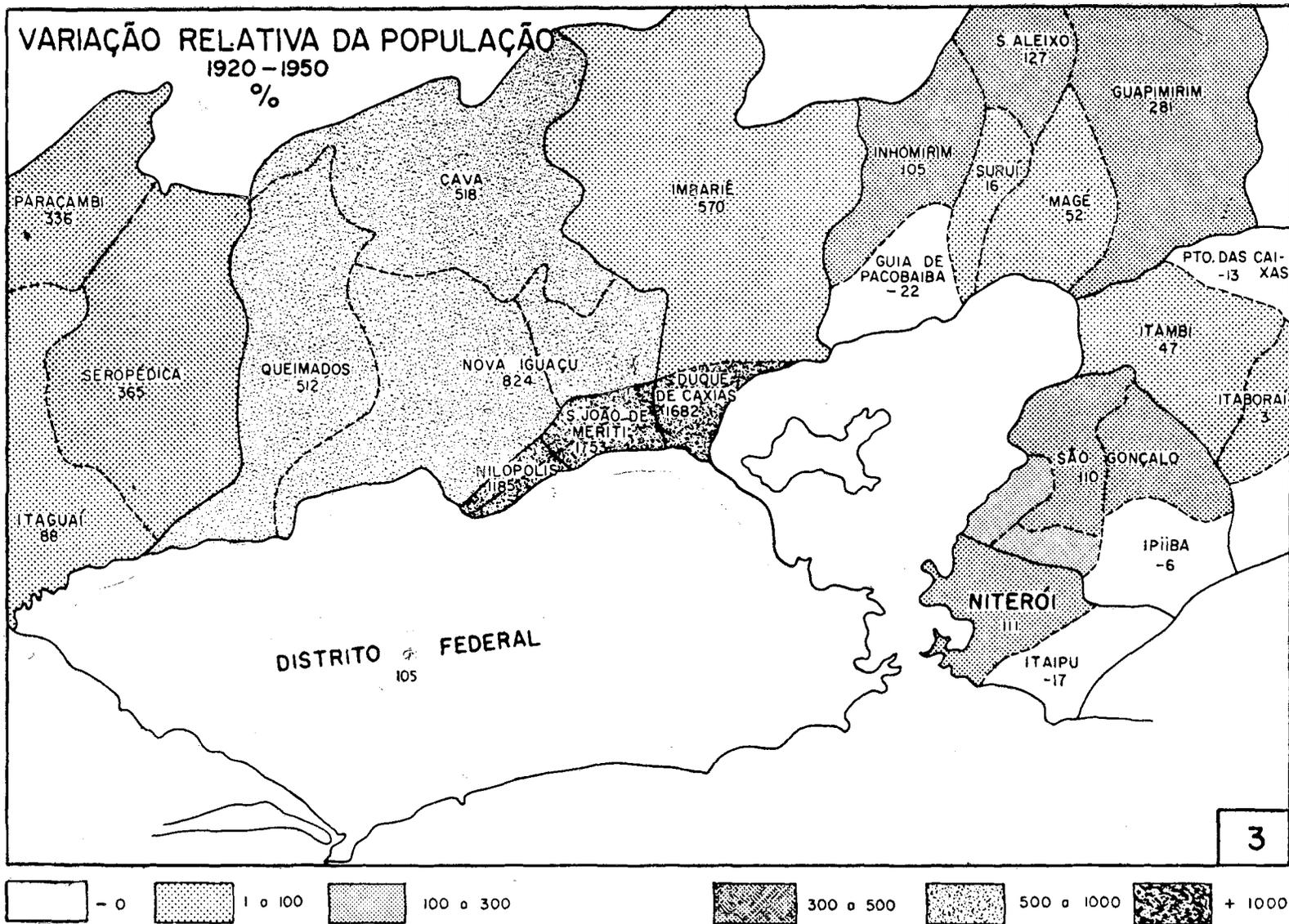


Fig. 3 — Cartograma da variação da população do Rio de Janeiro e dos municípios da Baixada da Guanabara entre 1920 e 1950.

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

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

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

## I

### NOVA IGUAÇU, UM SUBÚRBIO PERIFÉRICO DO GRANDE RIO DE JANEIRO

O rápido crescimento das cidades se alinha entre os mais característicos aspectos das modernas tendências sociais. Mais depressa, porém, que o crescimento global das grandes aglomerações, vem-se processando o crescimento de seus subúrbios<sup>15</sup>. Entre os anos de 1940 e 1950, o aumento da população da cidade do Rio de Janeiro — quadro urbano e suburbano — foi de 53%, enquanto o dos subúrbios periféricos

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

alcançou 143%<sup>19</sup>. Na rapidez do seu processamento, o crescente movimento de suburbanização de áreas rurais vizinhas reflete a intensidade da luta pelo espaço numa metrópole como o Rio de Janeiro, onde esse problema se revela agudíssimo, devido às peculiaridades do seu sítio, contido entre a montanha e o mar. Nessa busca de soluções para o problema do espaço, o crescimento vertical, o crescimento pelos morros, principalmente através das favelas, e o crescimento suburbano em direção a áreas mais propícias foram as diversas formas adotadas para possibilitar a expansão urbana. Esta última solução só se tornou espacial e economicamente possível, devido aos progressos da técnica moderna que, através de notáveis melhorias nos meios de transporte, permitiu a desmesurada extensão das metrópoles<sup>20</sup>. Ao mesmo tempo que o Rio de Janeiro ampliava a sua área de influência no interior do país, através da multiplicação e da melhoria da rede ferroviária e rodoviária, esses tentáculos gigantesco guiavam o seu crescimento suburbano em direção à Baixada da Guanabara. A sua margem, ia-se dispendo crescente massa populacional, que conferia à zona suburbana do Rio de Janeiro caráter predominantemente residencial. Apesar do crescente e importante número de instalações industriais que ela abriga, ainda hoje é este o seu principal papel no conjunto da aglomeração.

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

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

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

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

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

### 1. *A função de dormitório*

A cidade de Nova Iguaçu, que no ano de 1922<sup>21</sup> abrigava uma população de 6 000 habitantes, teve êsse número elevado para 22 382 em 1940, saltando para 58 533 em 1950. No decorrer dêsse período, a área oficialmente incluída dentro do perímetro urbano, foi ampliada quatro vêzes. Tais números traduzem expressivamente o extraordinário crescimento de Nova Iguaçu e uma comparação entre duas fotografias aéreas que datam, respectivamente, de 1936 e 1958 (fotos 1 e 2), evidencia, da maneira mais eloqüente, a transformação de uma pequena cidade, centro de próspera zona citrícola, no verdadeiro formigueiro humano, já inteiramente soldado a outros subúrbios da metrópole. A pequena aglomeração, que se alongava à margem da estrada de ferro, no sopé da serra de Madureira, expandiu-se pela planície vizinha, escalou os declives mais suaves da montanha próxima, e se transformou num fervilhante subúrbio, do qual partem diàriamente milhares de pessoas, utilizando-se de trens, ônibus e lotações, para exercerem sua profissão em diversos locais de trabalho na metrópole. À tardinha, regressam todos e, é, então, que extraordinário movimento anima as ruas, os cafés e o comércio. Intermináveis filas de passageiros se alongam nas duas estações rodoviárias para onde convergem lotações e pequenos ônibus, que os transportarão para diferentes pontos de Nova Iguaçu ou para outras localidades, dentro de sua área de influência.

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

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

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

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

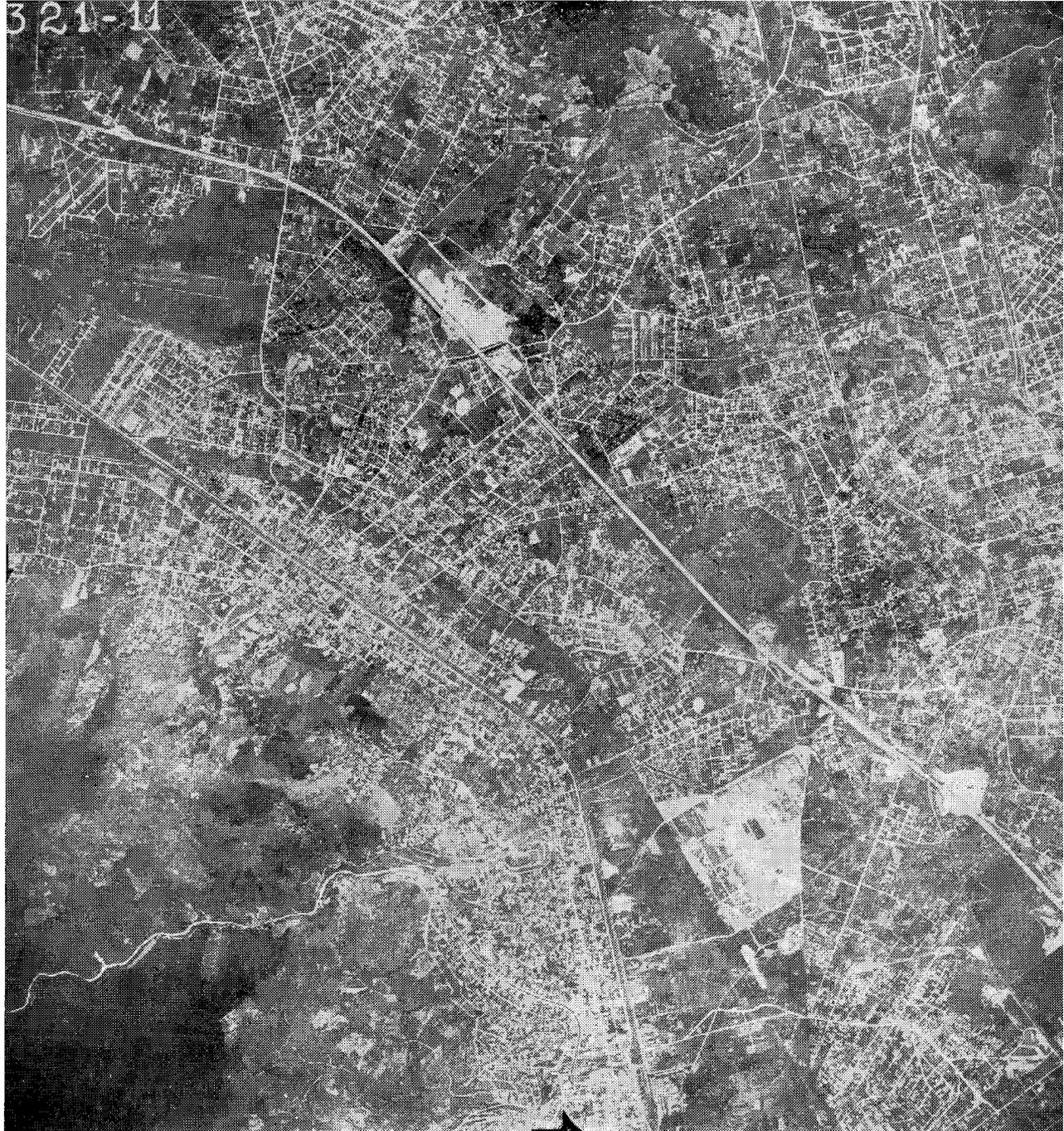


Foto 1 — Nova Iguaçu em 1958, já incluída na aglomeração carioca. Escala aproximada 1:35 000.  
Foto do Serviço Geográfico do Exército. (Para orientação precisa confrontar com a fig. 11).



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

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

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

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

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

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

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

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

Diariamente partem de Nova Iguaçu por via ferroviária ou rodoviária 18 309 pessoas em média que, na sua quase totalidade, vão trabalhar no centro, nos vários bairros da cidade ou, ainda, em diversos pontos dos subúrbios do Grande Rio de Janeiro. A importância dessas relações intra-suburbanas é atestada pela grande freqüência de passageiros nas linhas de coletivos que se dirigem para Cascadura, para a Praça Mauá via Deodoro e para São João de Meriti, assim como pelo fato de serem muito numerosos aqueles que, se utilizando do trem, descem nos diferentes subúrbios da Central. Uma análise do número de passageiros que embarcam na estação de Nova Iguaçu nas diferentes horas do dia revela estreita correlação com os horários de trabalho. O fraco movimento nas manhãs de domingo corrobora essa afirmativa<sup>23</sup>.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Número de construções licenciadas

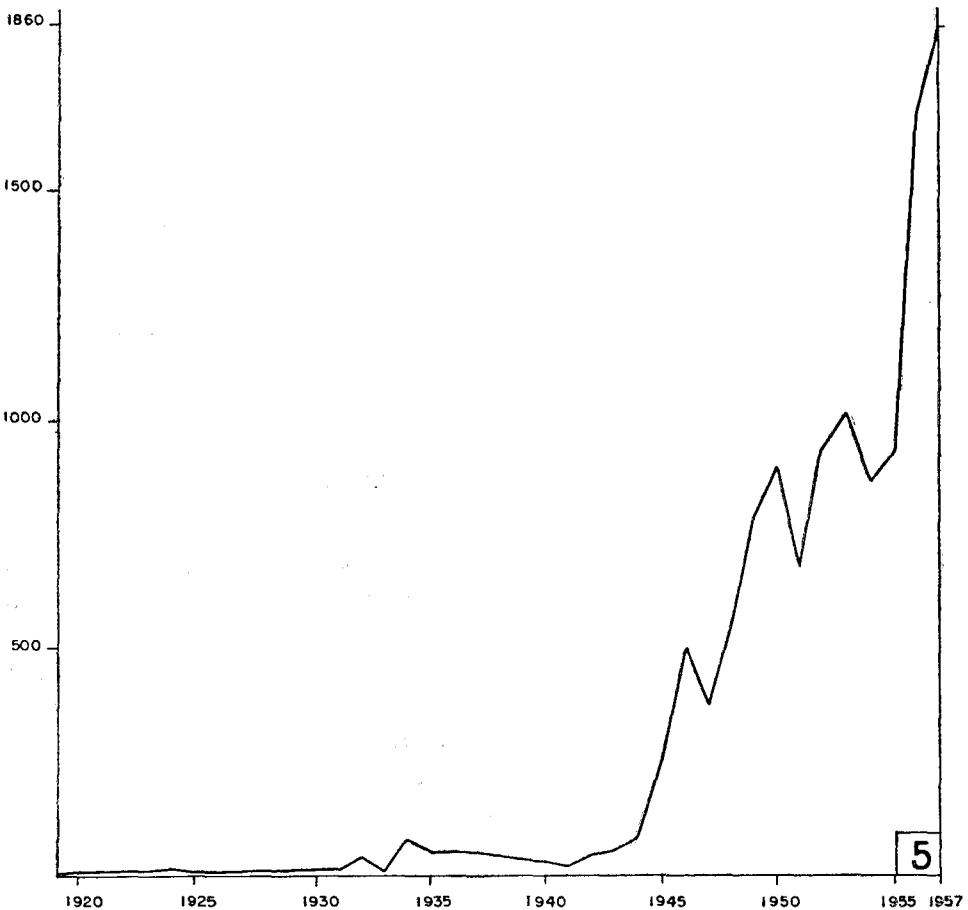


Fig. 5 — Gráfico do número de construções licenciadas no distrito de Nova Iguaçu de 1920 a 1958.

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

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

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

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

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

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

## 2. A função industrial

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

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

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

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

As indústrias que possuem mais de cinco e menos de vinte empregados são em número de 34 dentro do perímetro urbano. Nessa categoria a variedade ainda é grande e também está ligada ao amplo mercado local ou dos subúrbios próximos. O setor que apresenta maior concentração é o da fabricação de bebidas (aguardente, principalmente) com oito fábricas, contando-se as restantes quase exclusivamente por unidades<sup>21</sup>. Em sua maioria, não têm exigências especiais em matéria de instalações, mas algumas necessitam de terrenos um pouco mais amplos, para depósitos, como é o caso das fábricas de bebidas.

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3. *A função de local de baldeação*

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

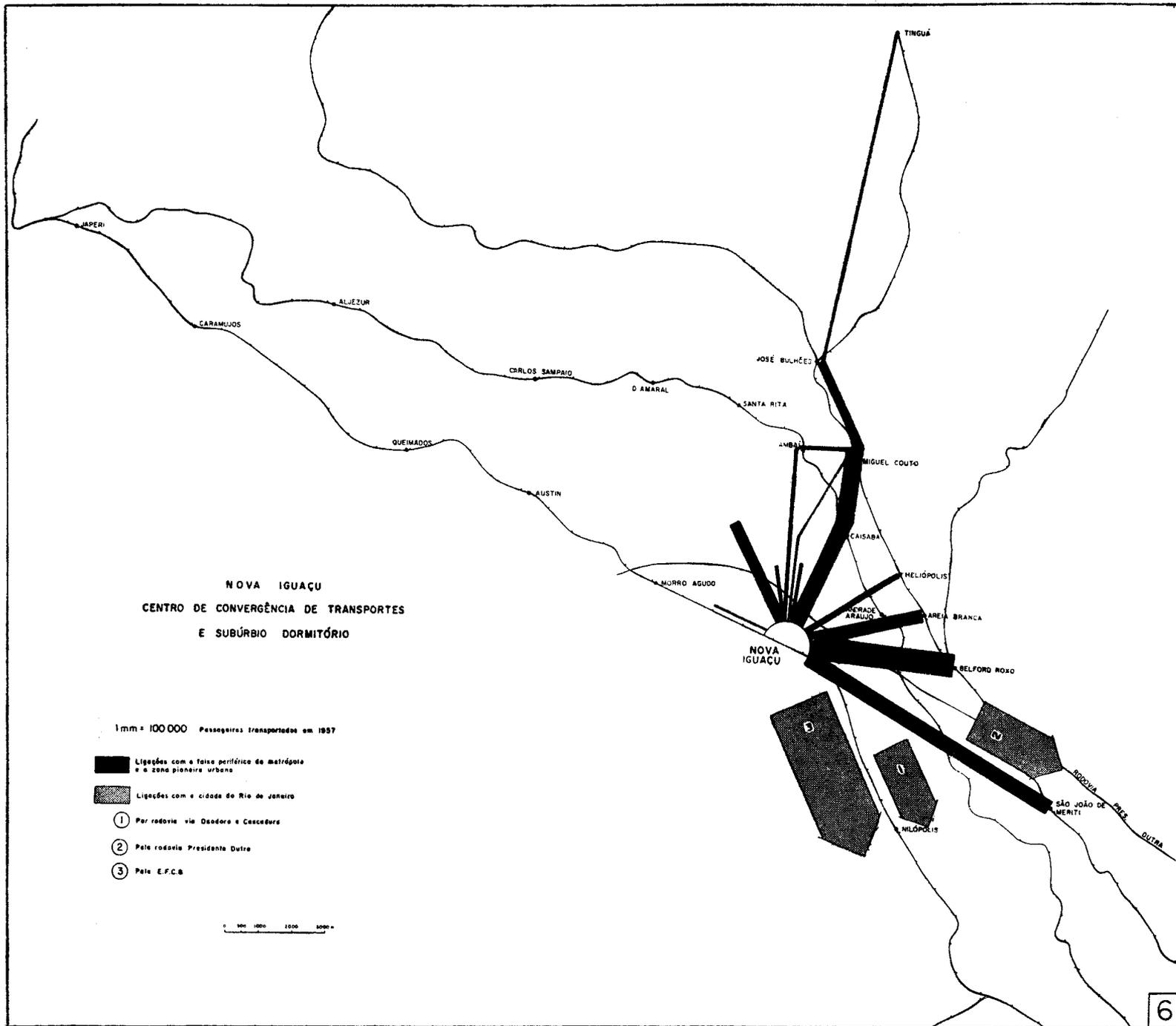


Fig. 6 — Nova Iguaçu centro de convergência de transportes e subúrbio-dormitório.  
(Dados referentes a 1957).

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

#### 4. A função de subcentro

Nova Iguaçu exerce também a função de subcentro<sup>25</sup> para amplo setor da faixa suburbana da metrópole. Esta função se apóia no desenvolvido aparelhamento de Nova Iguaçu no que diz respeito aos serviços que oferece à população de vasta área suburbana, assim como ao seu numeroso e cada dia mais especializado comércio. É Nova Iguaçu importante centro educacional e bancário, e aí exercem sua profissão grande número de médicos e advogados. Quanto à função religiosa e de centro de recreação, sua ação, de modo geral, não ultrapassa a área situada dentro do perímetro urbano.

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

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

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

Como centro bancário, Nova Iguaçu possui seis agências (Banco do Brasil, Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais, Banco Hipotecário e Agrícola do Estado de Minas Gerais, Banco de Minas Gerais, Banco Predial do Estado do Rio de Janeiro e Caixa Econômica Federal), cuja existência está muito ligada ao movimento comercial de Nova Iguaçu e dos distritos de Mesquita e Belford Roxo, além das indústrias do município. Como centro médico, Nova Iguaçu possui três hospitais, além de quarenta médicos, que são procurados pela população do município, como também dos municípios vizinhos de São João de Meriti e Nilópolis<sup>26</sup>.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Em resumo, dentro dessa metrópole polinucleada<sup>27</sup> que é o Rio de Janeiro, Nova Iguaçu é um elemento que, pela multiplicidade de suas funções, pode ser classificado como subúrbio diversificado<sup>28</sup> (CHAUNCY HARRIS, 1943). E' Nova Iguaçu um subúrbio que, exercendo função eminentemente residencial, apresenta certo desenvolvimento industrial e, apesar de subordinado ao núcleo metropolitano principal — a *central-city* — serve como centro de serviços para subúrbios menores, exercendo o papel de subcentro para importante setor da área suburbana da grande aglomeração.

## II

### ORIGEM E FÔRÇA DE PERMANÊNCIA DA CÉLULA URBANA

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

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

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

como Duque de Caxias, Nilópolis e São João de Meriti<sup>29</sup>, por conservar personalidade própria. Esta lhe é conferida por seu passado urbano e pela permanência de sua função de centro de relações, para ampla zona rural graças a sua posição no contacto de três áreas morfológicamente diversas — a planície, a serra de Madureira e a zona dos morros. Da mesma maneira que as outras aglomerações citadas, Nova Iguaçu é, como vimos, um subúrbio do Rio de Janeiro, mas, enquanto os demais devem seu surgimento e sua situação de sede de município à sua própria condição de subúrbio, Nova Iguaçu antes de assumir essa função suburbana já era uma cidade.

Dentre os subúrbios do Rio de Janeiro, só Nova Iguaçu possui real substrato urbano, tão importante na preservação da individualidade de um agrupamento, apesar dos processos de decadência ou de incorporação a aglomerações gigantescas pelos quais êle possa vir a passar<sup>30</sup>. Êste substrato, deve-o Nova Iguaçu ao exercício, durante longo tempo, de funções de caráter eminentemente urbano. Foi pela soma de funções variadas que ela se tornou, nas primeiras décadas do século XX, uma cidade, isto é, uma aglomeração bem individualizada quanto ao meio rural circundante e um centro de relações a servir determinada área e a colocá-la em contacto com o resto do mundo.

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

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

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

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

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

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

Desde o século XVIII, no sopé de uma dessas elevações — a serra de Madureira — se tinham localizado várias sedes de estabelecimentos agrícolas do setor ocidental da Baixada da Guanabara<sup>31</sup>. Por aí passava o Caminho de Terra Firme que, buscando uma das gargantas da serra do Mar a noroeste da Guanabara, para evitar a planície encharcada era obrigado a encostar-se aos contrafortes da extremidade oriental da serra de Madureira, no sopé dos quais estava localizado o engenho de Maxambomba. Por aí também passaria, mais tarde, a ferrovia, tão importante na evolução e nas funções atuais de Nova Iguaçu e cujo traçado seria, da mesma maneira, condicionado pela necessidade de contornar a zona pantanosa ou periódicamente inundada no setor ocidental da Baixada da Guanabara.

Para quem tomava o Caminho de Terra Firme, com destino ao *arrière-pays* montanhoso, era o engenho de Maxambomba o último dos estabelecimentos rurais na baixada. Imediatamente ao norte, começava a região dos morros e contrafortes que antecedem a frente da serra do Mar, zona de relêvo acidentado e impróprio para uma agricultura que, no século XVIII, tinha como cultura dominante a cana-de-açúcar. A aproximação dessa região serrana, recoberta de florestas, desprovida de recursos e despovoada, que, no início do século XIX ainda era tida como “sertão”, justificaria o fato de o engenho de Maxambomba, último estabelecimento na planície, se ter tornado ponto de parada e, certamente, de abastecimento<sup>32</sup>. Esse esboço de função, que data, provavelmente, dos fins do século XVIII e início do XIX, daria lugar à implantação da semente urbana da qual brotaria Nova Iguaçu. No mapa de 1778, de João JORGE LÔBO, o engenho de Maxambomba aparece assinalado como tal, mas outro documento cartográfico<sup>33</sup>, êste de 1819 (fig. 7), já suprime para Maxambomba a denominação de engenho, enquanto a conserva para outros pontos próximos, assim também de-

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

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

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



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

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

Enquanto no setor ocidental da Baixada da Guanabara, Estrêla e Iguaçu se transformavam de simples arraiais em importantes vilas-entrepósitos, Maxambomba permanecia num estado de vida latente, não mais merecendo sequer que seu nome fôsse colocado nas cartas desse período<sup>34</sup>. É que os elementos da posição de um glomerado só são válidos para determinada época e para determinada situação e as virtualidades de Maxambomba estavam ligadas à circulação terrestre. Por isso, quando o Caminho de Terra Firme, por motivos que serão a seguir analisados, foi sendo cada vez menos utilizado, as qualidades da posição do aglomerado em questão deixaram de ser válidas e a semente urbana não germinou.

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

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

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

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

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

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

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

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

A excelente situação da freguesia no quadro da agricultura e do povoamento do setor ocidental da baixada foi mantida no decorrer da primeira metade do século XIX e, dentro dela, o que seria Maxambomba? Uma sede de engenho, certamente, cuja produção principal no decorrer do século XIX passou a ser não mais a cana e sim a mandioca<sup>35</sup>. Um local cujas vantagens naturais, no tempo do velho Caminho de Terra Firme, tinham tornado ponto de parada tradicional e que continuava a sê-lo, para aqueles que se utilizavam da estrada do Rodeio, ou da estrada do Madureira. Em resumo, algo de minúsculo, mas bastante individualizado, em relação ao meio rural circundante, para ter um nome e para merecer que êsse nome fôsse mencionado, como uma fase a ser alcançada por uma linha regular de carros, e para que a ferrovia o escolhesse para nêle instalar uma estação.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

executadas as primeiras obras de drenagem e recuperação das planícies ao norte do Rio de Janeiro<sup>36</sup>.

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

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

---

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

Rio de Janeiro — essa imensa área veio a ser mais tarde retalhada em pequenas chácaras, arrendadas a citricultores<sup>37</sup>.

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

Esse fracionamento da terra observado nas fazendas herdadas pela Santa Casa, também se processou em outras áreas do município<sup>38</sup>, apesar de em menor escala.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

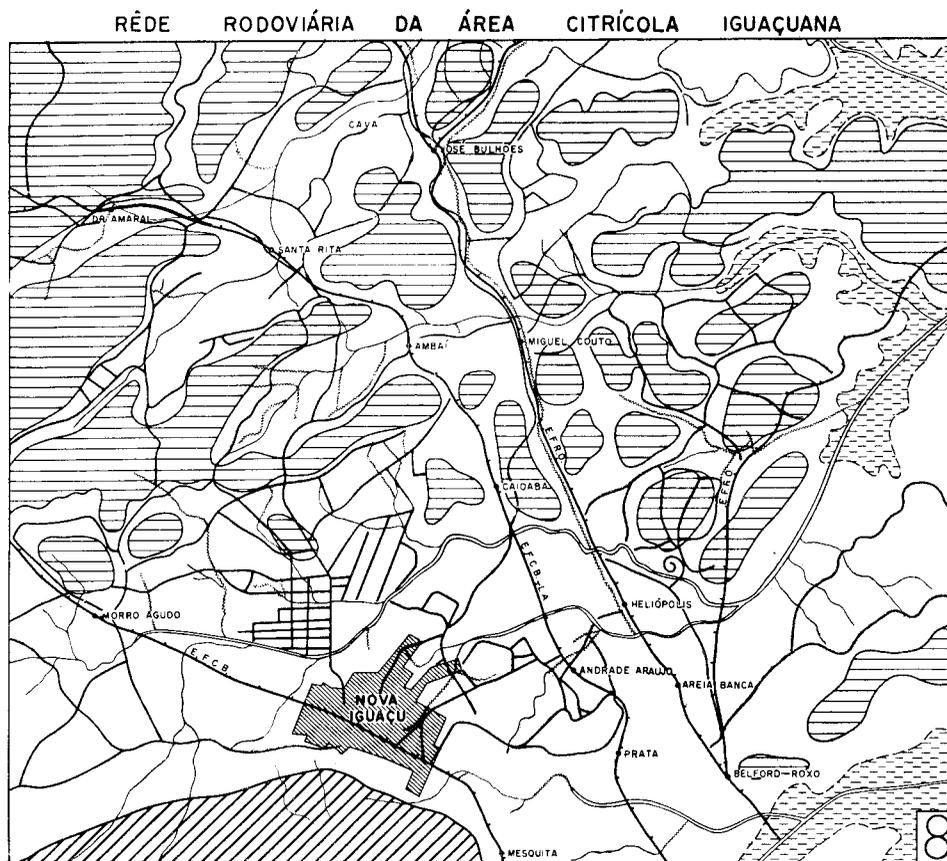


Fig. 8 — Réde rodoviária da área citrícola iguaçuana (Cf. fôlha Nova Iguaçu, 1:50 000, do Serviço Geográfico do Exército).

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

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

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

De uma comparação entre o número de casas comerciais e o número de prédios existentes, em 1932, em Nova Iguaçú e nos distritos suburbanos, depreendemos que se o distrito onde estava localizada a sede municipal era ultrapassado largamente quanto ao número de construções por dois dos outros distritos (Meriti e Nilópolis) e quase igualado por outro (o de Caxias), no entanto, no setor comercial só o distrito de São João de Meriti sobrepujava o de Nova Iguaçú, com 358, em face dos 257 estabelecimentos comerciais da sede municipal<sup>41</sup>. Levando mais adiante essa comparação da função comercial dêsses dois distritos, estabelecendo-se uma relação entre o número de casas comerciais e o número de prédios, veremos que em Meriti, zona de população com gênero de vida suburbano, isto é, dependendo do comércio para quase tôdas as suas necessidades, inclusive as de subsistência, havia um estabelecimento comercial para doze prédios, enquanto em Nova Iguaçú havia um estabelecimento comercial para sete prédios, isto é, maior proporção de estabelecimentos comerciais. Essa maior "densidade comercial" de Nova Iguaçú, evidenciava, amplamente, o seu papel de centro para uma

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3. *A capacidade de renovação da célula urbana*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

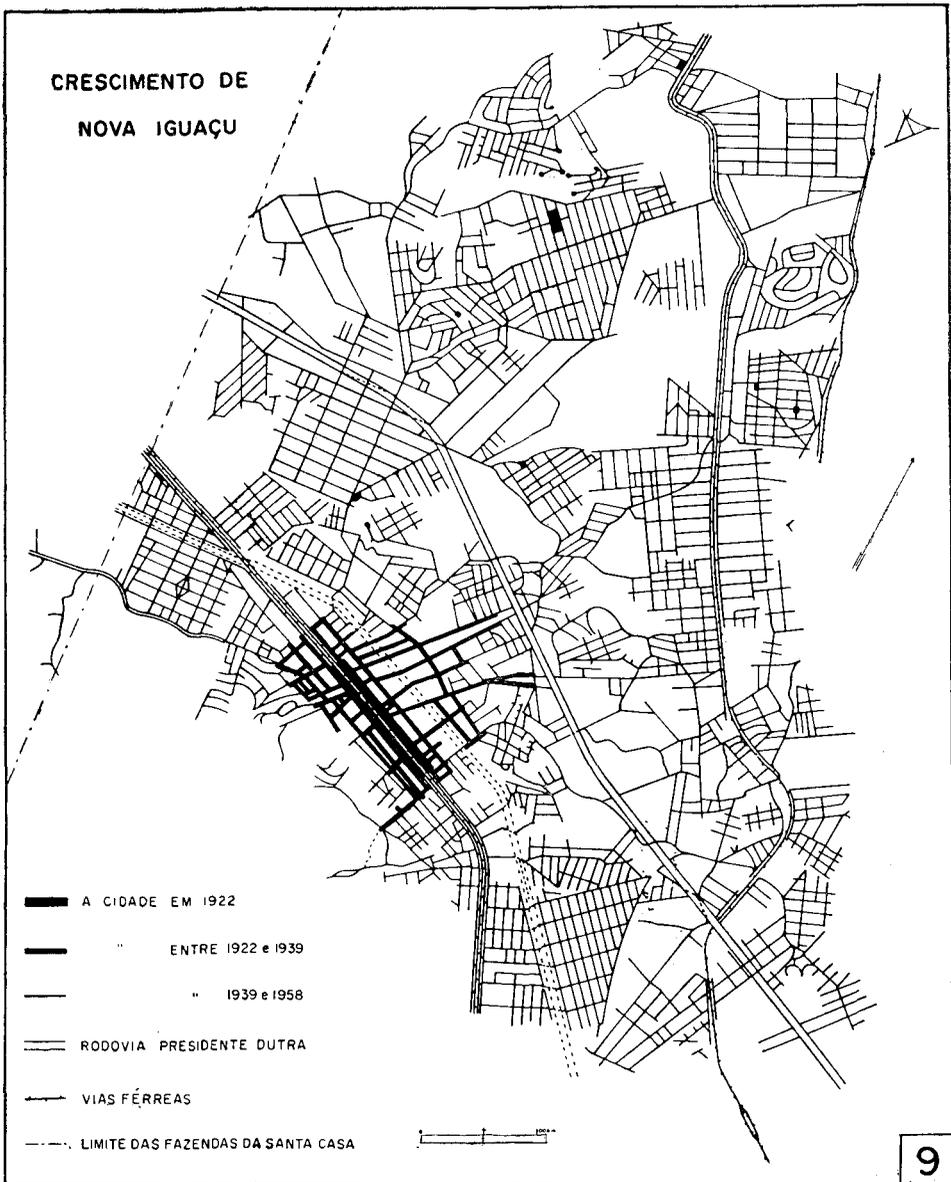


Fig. 9 — Planta do crescimento de Nova Iguaçu: a cidade antes do ciclo da laranja, no apogeu do mesmo e nos dias atuais.

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

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

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

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

#### 4. *A vitalidade das funções urbanas*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A permanência de um tipo de clientela ligada a atividades rurais é outra das peculiaridades mais interessantes de Nova Iguaçu, sendo resultante de sua posição no contacto das três áreas diversas já acima referidas. A planície aí se defronta com a serra de Madureira cujas íngremes encostas constituem uma barreira à expansão do povoamento de tipo urbano para oeste. Ao mesmo tempo ela se avizinha da zona de morros, cujas cotas variam entre 70 e 150 metros, onde as dificuldades para a abertura de loteamentos e para o estabelecimento de comunicações limitaram a ocupação de tipo urbano às áreas em torno das estações ferroviárias. As atividades rurais nessas áreas ainda eram bastante significativas, em 1950, quando 23% da população ativa do município se dedicavam ao ramo da "agricultura, pecuária e silvicultura", havendo naquela data 1 911 estabelecimentos agropecuários, que recobriam um terço da área municipal. Nesses últimos anos, porém, a situação se modificou sensivelmente, com a rápida multiplicação dos loteamentos<sup>44</sup>. O registro de lavradores e criadores do Serviço de Estatística da Produção do Ministério da Agricultura assinalava para o ano de 1957 um total de 363 lavradores inscritos, o que está muito longe dos 1 911 estabelecimentos agropecuários de 1950, mesmo se levarmos em conta que grande número deles não se tenha inscrito. Do total de lavradores referido, 247 têm sua lavoura no distrito de Nova Iguaçu que, apesar dos progressos da urbanização, ainda possui duas áreas agrícolas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### III

#### A PAISAGEM URBANA — SEUS ELEMENTOS E SUA GÊNESE

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

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

### 1. O “centro” de Nova Iguaçu

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

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

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

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

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

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

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

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

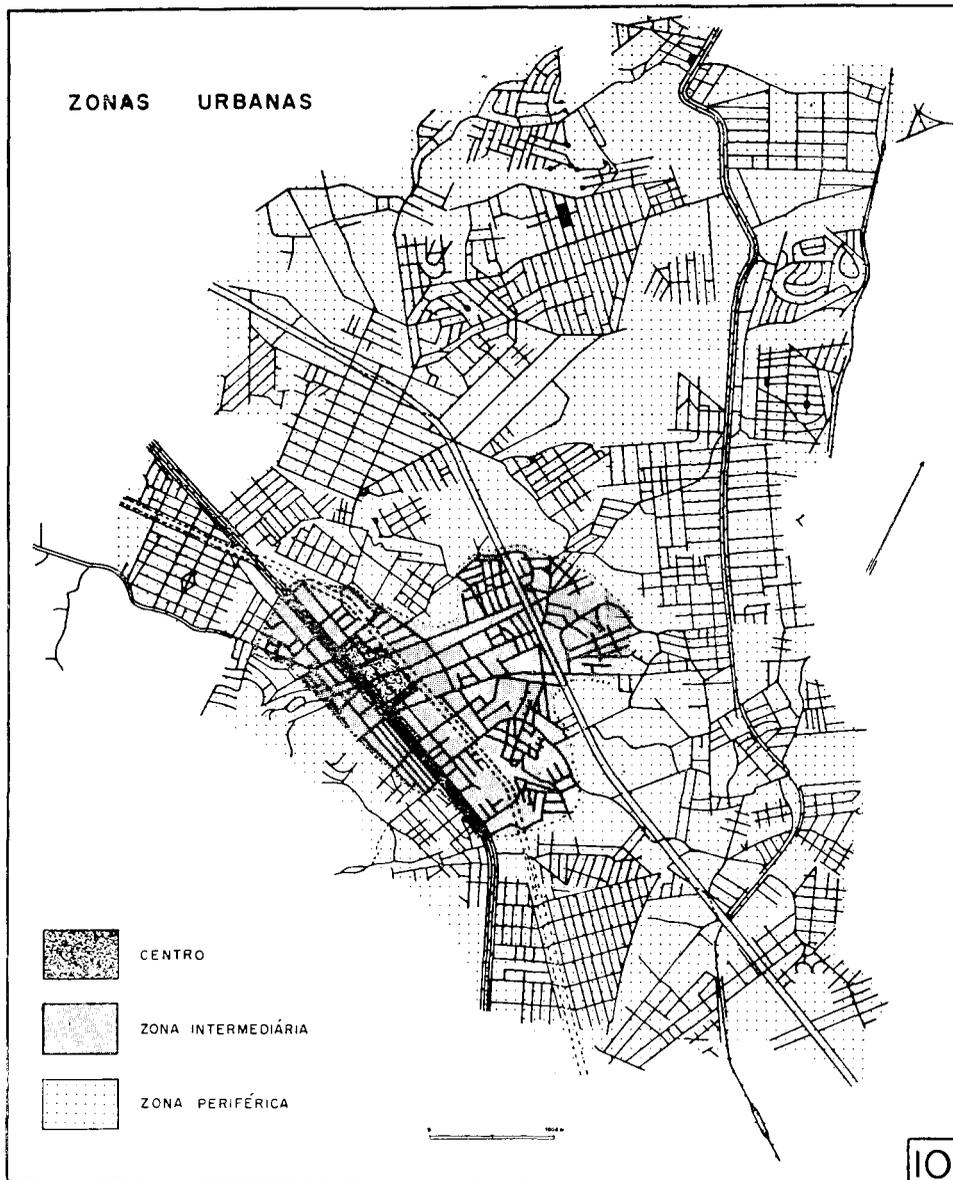


Fig. 10 — Zonas urbanas: o centro, a zona intermediária e a zona periférica.

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

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

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

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

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

## 2. *A zona intermediária*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3. A zona periférica

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4. *A configuração urbana e suas condicionantes*

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

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

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

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

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

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

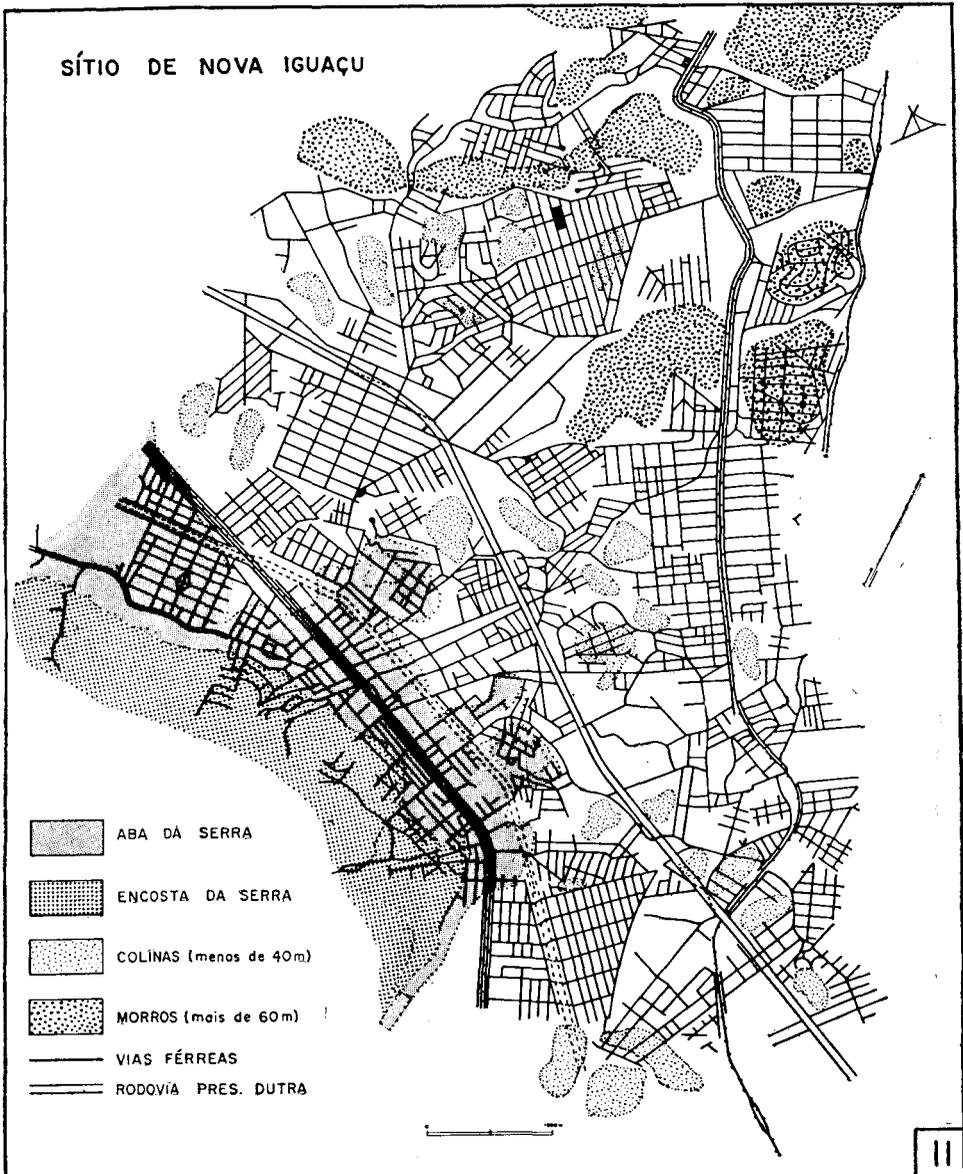


Fig. 11

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

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

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

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

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

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

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

### CONCLUSÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## BIBLIOGRAFIA

### I — Livros e artigos

- AB'SÁBER, A. N. e BERNARDES, N. (1958) *Vale do Paraíba, serra da Mantiqueira e arredores de São Paulo*. Guia da excursão n.º 4, realizada por ocasião do XVIII Congresso Internacional de Geografia, 303 pp., ilustr., Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro.
- Album do Estado do Rio de Janeiro Comemorativo do Centenário da Independência* (1922) — Rio de Janeiro.
- ALBUQUERQUE, J. P. de C. (1908), *Album do Estado do Rio*, Rio de Janeiro.
- Alguns aspectos históricos e estatísticos do município de Nova Iguaçu* (1946), contribuição da Agência Municipal de Estatística do IBGE no "Dia da Laranja", 15 pp.
- ALMEIDA, G. de (1927) "Escoadouros mortos do café". *O Jornal*, ed. comem. do bicent. do café, 4.ª seção, Rio de Janeiro.
- BACKHEUSER, E. (1927) "Aspectos geográficos fluminenses em torno da lavoura do café". *O Jornal*, ed. comem. do bicent. do café, 4.ª seção, Rio de Janeiro.
- BACKHEUSER, E. (1945) "Crescimento da cidade do Rio de Janeiro", *Boletim Geográfico*, (29):734-736.
- BERNARDES, L. M. C. (1957) *Planície litorânea e zona canvieira do estado do Rio de Janeiro*. Guia da excursão n.º 5 realizada por ocasião do XVIII Congresso Internacional de Geografia, 248 pp., ilustr., Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro.
- BERNARDES, L. M. C. (1959) "Importância da posição como fator do desenvolvimento do Rio de Janeiro". *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, 11(1), 175-196, São Paulo.
- BERNARDES, N. (1949) "Divisão regional do estado do Rio de Janeiro". *Boletim Geográfico*, 7(81):994-1 001, Rio de Janeiro.
- BIROT, P. 1959, "Esbôço morfológico da região litorânea do estado do Rio de Janeiro", *Boletim Geográfico*, 17(152):465-478, Rio de Janeiro.
- BONNOURE, P. (1944), "Quelques aspects de l'évolution géographique de Paris". *Études Rhodaniennes*, 19(1-2) : 21-42. Lyon.
- BÁNNOURE, P. (1945), "Remarques sur la notion géographique de "cité". *Études Rhodaniennes*, 20(3-4) :173-178 Lyon.
- BONNOURE, P. (1950) "Étude sur les éléments de l'organisme urbain". *Revue de Géographie de Lyon*, 25(3) :229-240. Lyon.
- BROCHU, M. (1956) "Cartes économiques des villes et regions de Rio de Janeiro et São Paulo". *Revue Canadienne de Géographie*, 10(1) :17-39.

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

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

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

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

## II — Documentos

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

## III — Cartas

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO IV  
CONSTRUÇÕES EM NOVA IGUAÇU  
*Distrito de Nova Iguaçu*

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

Outros distritos

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

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

## SUMMARY

## NOVA IGUAÇU

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## RÉSUMÉ

### NOVA IGUAÇU

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

Dans l'introduction, l'auteur cherche à analyser le processus de l'intégration de la Baixada de Guanabara à la grande banlieue de Rio de Janeiro en abordant les aspects suivants: a) la contribution ou aspect négatif des facteurs du milieu naturel; b) la position de la Baixada comme région intermédiaire entre l'arrière-pays montagneux et un port de qualités exceptionnelles; c) le rôle très important des voies de circulation qui ont fait progresser la ville dans cette direction, accentuant que, en dépit de la multiplicité et de l'importance croissante des grandes routes qui traversent cette région, ce sont encore les chemins-de-fer les principaux agents de l'amplification de l'espace urbain dans cette direction; d) les diverses formes par lesquelles le processus de l'urbanisation de la Baixada se poursuit; l'amplification spontanée des agglomérations autour des gares de chemin-de-fer, les lotissements, les noyaux industriels et le développement des petits centres urbains longtemps arrêtés et maintenant renouvelés grâce à d'autres fonctions liées à la vie de la métropole. En conclusion, l'auteur distingue dans le secteur nord de Rio de Janeiro, au-delà des limites administratives de la ville, une région faisant déjà complètement partie de l'espace urbain de la métropole et constituée par les municípios de Nilópolis, São João de Meriti et la partie méridionale des municípios de Nova Iguaçu et Caxias; ce secteur est caractérisé par la densité élevée de la population et par la continuité des constructions. Une chute brusque dans les densités (447 pour 89 hab. au km<sup>2</sup> dans le município de Nova Iguaçu) indique la fin de l'espace urbain, c'est-à-dire la limite de l'agglomération considérée comme un groupement concentré dont différents éléments sont contigus (GEORGE, 1952). Cette limite indique aussi la fin de la zone suburbaine au-delà de laquelle commence une autre région caractérisée par la discontinuité des noyaux de population, par la grande dispersion des constructions résidentielles et industrielles. Cette zone qui avait une population de basse densité présente un indice élevé de l'augmentation de la population entre 1920 et 1950 résultant du développement de centres d'ortoir, de centres industriels et de lotissements dans cette région. Là, l'augmentation de la population vient de l'influence directe de la métropole, et la dénomination de front pionnier urbain (TRICART, 1950) pourrait être appliquée à cette région. La conquête du milieu rural par l'expansion

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

Na fig. 4-B (pág. 9):

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

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

2

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

— A redação.