

EXPANSÃO DO ESPAÇO URBANO NO RIO DE JANEIRO

LYSIA MARIA CAVALCANTI BERNARDES

No período da Independência, ainda era o Rio de Janeiro uma cidade acanhada e de estrutura pouco diferenciada. Só no decorrer do século XIX adquiriu vigor e força de expansão que, imprimindo ritmo acelerado ao seu desenvolvimento, transformaram o velho burgo colonial em grande metrópole.

De núcleo fortificado visando garantir a posse da Guanabara, após algumas décadas de existência, a cidade já assumira uma nova função e, como pôrto da área canavieira do recôncavo da Guanabara, descera a colina, iniciando timidamente a conquista da planície, em sua primeira fase da expansão. A exploração das Minas Gerais seria, depois, outra força a impulsionar o crescimento da cidade que, como pôrto de ouro, foi elevada à categoria de capital da colônia, tendo passado então por grandes transformações e ampliado sobremaneira seu espaço urbano. Mesmo assim, confinada a uma planície relativamente pequena, a cidade conservou, em sua estrutura e em sua paisagem, um caráter colonial, que subsistiria até depois da independência.

Sòmente a partir de meados do século XIX assumiria o Rio de Janeiro um novo caráter, graças não apenas a seu papel de capital político-administrativa do país mas, em especial, a sua função como pôrto e capital econômica e financeira da vasta região cafeeira que então se constituiu em território fluminense e mineiro.

Do pequeno aglomerado urbano que, na primeira metade do século XIX, já desempenhava a importante função de capital do Império, mas cujos traços dominantes eram ainda os de um aglomerado colonial, partiriam, então, as vagas de urbanização formadoras da metrópole complexa dos dias atuais. Surgiram rapidamente, a partir dessa época, numerosos bairros, o que foi facilitado pela melhoria nos meios de transporte coletivo decorrente da introdução dos bondes. Subúrbios, arrabaldes ou simples povoações existentes nos arredores da cidade transformaram-se em poucas décadas em bairros populosos. Por outro lado, a construção das primeiras ferrovias deu origem ao desenvolvimento de núcleos suburbanos em tórno das estações, núcleos êsses que, progressivamente, se iriam soldando, para constituir os bairros-subúrbios e a extensa zona suburbana atual.

E a essas funções de capital política, financeira e administrativa do país, de pôrto e de metrópole regional para grande parte do Brasil Sudeste iria o Rio de Janeiro acrescentar mais uma, a industrial. Com ela, acelerou-se o ritmo de crescimento da aglomeração, hoje espraiada das praias oceânicas às baixadas e colinas do recôncavo da Guanabara.

Sucedendo-se ou superpondo-se, diversos foram, pois, os fatores que atuaram na expansão do Rio de Janeiro. Deixando de ser apenas um pôrto e constituindo-se uma verdadeira metrópole, a cidade ampliou e está ampliando consideravelmente seu espaço urbano, pela conquista de novos sítios. Das formas de adaptação do fato urbano às condições desses sítios e das transformações que nêles se foram operando, bem como dos processos de crescimento do espaço urbano é que nos ocuparemos no presente estudo.

A ELABORAÇÃO DO QUADRO URBANO E OS ELEMENTOS DO SÍTIO

Na colina em que fôra implantada, a cidade estava circundada pela planície embrejada que se continha entre o maciço costeiro e o mar. Impunha-se assim, de início, a luta contra êsses três elementos — o brejo, o mar e a montanha — luta que seria uma constante na conquista do espaço urbano.

Em etapas sucessivas e atacando diversas frentes, simultâneamente, a cidade do Rio de Janeiro aumentou seu espaço urbano conquistando a planície, as colinas e os vales, avançando sôbre os brejos, os mangues e também sôbre a montanha e fazendo recuar a linha do litoral.

Foi a princípio lento o crescimento da cidade mas, paulatinamente, venceu o colonizador a árdua luta contra o brejo na pequena planície que medeia entre os morros do Castelo, de São Bento, de Santo Antônio e da Conceição. Ampliando-se o espaço urbano para oeste a partir da praia de Manuel de Brito, uma a uma foram sendo dessecadas as lagoas e aterrados os brejos, com êsse fim tendo sido abertas valas de drenagem, ou desmontadas as abas dos morros. Contudo, ao raiar o século XIX, mal se completara a ocupação da planície limitada ao sul pelo morro do Destêrro (Santa Teresa), ao norte pelo alinhamento Conceição-Providência e a oeste pela lagoa da Sentinela, que, juntamente com os mangues de São Diogo, impedia, que nesse rumo prosseguisse a ocupação da baixada. Tal área, que corresponde ao centro econômico-financeiro e administrativo da metrópole atual, abrigava um aglomerado modesto, caracteristicamente colonial, embora usufruísse da posição de capital da colônia e por ela se escoassem as riquezas das Minas Gerais. A êsse espaço urbano assim delimitado, chamamos de “cidade velha”, em oposição à “cidade nova” que, no decorrer do século XIX se iria constituir, em prolongamento, pelo dessecamento da lagoa da Sentinela.

Na segunda metade do século XIX, ao mesmo tempo que prosseguia a conquista da planície com a ocupação da “cidade nova”, iniciava-se nova fase da ampliação do espaço urbano, marcada pela formação de bairros, nos diversos vales que entalham as encostas do maciço litorâneo. É a fase da grande expansão do Rio de Janeiro capital do Império, mas também capital do café, a grande fonte de riqueza que, partindo das cercanias da cidade, galgara o planalto, povoando-o, multiplicando fazendas e criando cidades. E grande parte da riqueza assim engendrada



Fig. 1 — Planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro em 1812. O aglomerado de forma compacta limitava-se, a oeste, pela atual praça da República, ao norte, pelo alinhamento Conceição-Providência e, ao sul, pelos morros do Senado e de Santo Antônio. Além desses limites, algumas ruas já se esboçavam mas sua ocupação ainda não se completara. Já estavam delineados, por outro lado, os eixos da futura expansão da cidade, os velhos caminhos que levavam a São Cristóvão e ao Engenho Velho, de um lado, à lagoa Rodrigues de Freitas e à praia Vermelha, de outro.

era drenada para o Rio de Janeiro onde, em novos bairros, implantados nos vales aprazíveis ao pé do maciço, surgiam mansões senhoriais.

Com efeito, limitada em sua pequena planície pela montanha, o brejo e o mar, a cidade velha não podia abrigar toda a população que afluía para o Rio de Janeiro, cujas funções se haviam desdobrado. Foi preciso contornar a montanha, só atacada diretamente em Santa Teresa, o esporão mais avançado na direção do centro. E nos vales, até então ocupados por chácaras, progrediu a ocupação de caráter urbano. Surgiram, assim, os bairros de Catumbi, Laranjeiras, Rio Comprido, Tijuca, Botafogo e Gávea.

Limitava-se, contudo, o espaço urbano nesses vales a uma fimbria estreita ao longo de uma rua principal e algumas pequenas transversais que continuaram a ser emolduradas pelo verde-escuro da floresta. Na verdade, a montanha permaneceu quase intacta e, nos altos vales, de perfil muito acentuado e com vertentes bastante próximas, apenas algumas chácaras denunciavam a ocupação. Foi mais a jusante, que se desenvolveu a ocupação de caráter urbano, aproveitando os trechos médios desses mesmos vales, já bastante amplos e caracterizados, a um tempo, por vertentes de mais fácil acesso e por um maior desenvolvimento dos terraços. Aliás, nos terraços e não junto aos cursos d'água, se haviam constituído quase sempre os velhos caminhos de que se originaram as ruas principais desses bairros (Conde de Bonfim, Desembargador Isidro, Aristides Lôbo — antiga rua do Rio Comprido — Santa Alexandrina, Marquês de São Vicente). Sòmente Laranjeiras e Catumbi fizeram exceção, alinhando-se as construções junto ao fundo do vale.

Essa ocupação da secção média dos diferentes vales que entalham o maciço não se fêz, pois, por contigüidade, uma vez que, em seu baixo curso, quase todos êsses rios se perdiam em alagadiços, formando planícies amplas, mas de drenagem difícil. A conquista definitiva das planícies além da “cidade nova” sòmente no início do século XX veio a processar-se e resultou das obras de drenagem e canalização dos baixos cursos dos rios Comprido, Joana, Maracanã e Trapicheiro. Na mesma época, a zona sul também seria o teatro dessa luta contra o brejo, com a canalização do rio da Carioca (Laranjeiras). Mais recentemente, tem prosseguido a expansão do espaço urbano pela drenagem das planícies periodicamente alagadas dos baixos vales do Macacos e do Cabeça, à margem da lagoa Rodrigo de Freitas, bem como a do rio da Rainha, na Gávea e no Leblon.

A ocupação das planícies acima referidas já está ligada à nova fase do crescimento do Rio de Janeiro, iniciada no comêço do corrente século. A dilatação do espaço urbano que se evidenciara pela ocupação dos vales na fase anterior, vai-se processar agora de modo mais diferenciado, em resposta às necessidades decorrentes da transformação do Rio de Janeiro em uma grande metrópole.

Não sòmente as planícies aluviais foram ocupadas. Tôda a orla litorânea até a base dos morros dos Dois Irmãos foi incorporada ao espaço urbano. Na conquista da franja oceânica novamente foi preciso vencer a montanha, que se opunha à expansão da cidade naquele sentido. Desta vez foram abertos túneis e os arruamentos se multiplicaram nas planícies e praias, respeitando, sempre, as encostas montanhosas nas quais, algumas décadas mais tarde, as favelas iam dependurar-se.

Ao mesmo tempo, ao longo das ferrovias, extensa área suburbana desenvolveu-se no sopé do maciço litorâneo, contornando-o pelo norte. Apoiou-se, também, o espaço urbano nas rasas cristas isoladas e nas colinas, em diversos níveis, não muito elevados, que separam os fundos de

vales geralmente pantanosos. Dêsse modo, acompanhando as ferrovias, ampliou-se substancialmente, desde o início do século atual, o perímetro urbano. Mantinha-se, contudo, como característica, a descontinuidade do espaço edificado.

Entre as linhas das quatro ferrovias que em demanda o interior seguem entre o sopé do maciço e o litoral da Guanabara, apoiadas sempre que possível nos níveis de colinas, permaneceram grandes claros que só agora estão sendo preenchidos, graças à expansão dos transportes rodoviários. Igualmente notável é o exemplo das baixadas pantanosas que, algumas vezes bem próximas à cidade, foram deixadas em abandono até recentemente. É o caso da baixada de Manguinhos, entre São Cristóvão e Bonsucesso. Por outro lado, sendo algumas dessas baixadas, como as dos rios Acari e Meriti, normais ao eixo das vias de comunicações ferro ou rodoviárias, estas foram forçadas a transpô-las, mas sua incorporação ao espaço urbano não se processou imediatamente. Saltando êsses obstáculos, cuja ocupação era dificultada pelas más condições de drenagem, o casario prosseguiu sempre, ocupando, de preferência, as baixas colinas, deixando para trás amplos vazios a serem posteriormente preenchidos.

A agregação de novas parcelas de espaço urbano tem-se feito também no Rio de Janeiro, já de longa data, às expensas da baía. Com efeito, já a atual praça Quinze de Novembro e o último alinhamento de quarteirões próximo ao mar naquele trecho resultaram de aterros que ampliaram progressivamente, desde o século XIX, o terreiro do Paço e a praia do Peixe, no coração da "cidade velha", permitindo, ainda a construção dos cais e do mercado. Ao longo de toda a orla da Guanabara, da Glória a Botafogo e à Urca, como também nas margens da lagoa Rodrigo de Freitas, pode-se reconhecer a importância da faixa conquistada ao mar. Ela se destina a facilitar a circulação e também ao embelezamento, nas enseadas de Botafogo e Glória, no Flamengo e no Morro da Viúva. Lembremos ainda que ela também serviu para a constituição de novos quarteirões e de um aeroporto, junto ao centro da cidade, ampliando a área conquistada pelo desmonte do morro do Castelo. Ainda dêsse modo se constituiu todo um bairro, o da Urca, aos pés do morro dêsse nome e do Pão de Açúcar.

Por sua vez, a zona portuária se deve às obras de entulhamento de diversas pequenas enseadas: a da Prainha, a da Saúde, a do Valongo e a da Gamboa (1908), graças ao desmonte do morro do Senado, em cuja esplanada logo surgiram também novos arruamentos.

Foram, pois, incorporados à cidade sítios os mais diferentes. Em cada setor, por vezes dentro do mesmo bairro, essa incorporação de novas áreas se efetuou de modo diverso e em época diversa. Daí a enorme variedade da paisagem urbana do Rio de Janeiro, onde, freqüentemente, a nitidez das suturas entre os diversos quadros trai a pluralidade, no tempo e no espaço, dos processos de expansão.

PROCESSOS DA CONQUISTA DO ESPAÇO URBANO

As diversas formas pelas quais se processou o crescimento do Rio de Janeiro, desde os seus primórdios, refletindo-se na estrutura fundiária da área urbana e também no próprio traçado dos lotes e dos arruamentos, influem de modo considerável na paisagem atual da cidade.

Como no caso da maioria das cidades brasileiras, nenhum plano pré-concebido orientou essa expansão que se fez ao sabor das circunstâncias do momento, resultando o traçado, no mais das vezes, da adaptação às injunções dos sítios difíceis.

Se nas elevações — os morros da Conceição e da Providência estão a lembrá-lo — dominava o traçado sinuoso, quase labiríntico mesmo, característico das velhas cidades em acrópole do mundo mediterrâneo, nas planícies e nos vales progressivamente conquistados, era grande a variedade dos traçados, em decorrência das condições locais da topografia e dos processos de crescimento aí verificados. São muito numerosas, e geralmente foram as primeiras, as ruas prêsas às abas dos morros, nas bordas da planície. O primeiro exemplo nos é dado pelas ruas da Misericórdia, São José e Ajuda, apoiadas no sopé do morro do Castelo. Mesmo na ocupação dos vales, como vimos acima, a linha de penetração seguia comumente pelos terraços ou pela baixa encosta. Apesar de evitar a proximidade do talvegue e o perigo das inundações, resultou sinuoso o traçado de quase todos os eixos da circulação nos bairros. Essas ruas surgiram quase sempre de velhos caminhos, ao longo dos quais o povoamento progressivamente se adensou. Quanto às transversais, geralmente resultaram de iniciativas isoladas, particulares ou não, abrindo-se a nova via em uma antiga chácara ou em um trecho recuperado ao pântano ou ao mangue. Exemplos de arruamentos planejados são casos excepcionais no velho Rio de Janeiro. As ruas do Lavradio, Gomes Freire, Inválidos e suas transversais, abertas no último quartel do século XVIII entre os morros de Santo Antônio e do Senado, onde existira antes o “Pantanal de Pedro Dias” estão nesse caso. E mesmo nos bairros surgidos no século XIX ou XX, traçado regular, previamente planejado, só é encontrado em áreas restritas como em Vila Isabel e Ipanema.

Na maior parte da cidade, portanto, refletindo o modo pelo qual se processou o crescimento urbano, pode-se reconhecer a dominância de um traçado quase espontâneo que, de certo modo, respeitou as imposições do meio e, mesmo nas planícies, desconheceu planos ou normas pré-concebidas. Esse fato da quase espontaneidade e da irregularidade dos traçados tem sido apontado como uma das características da cidade portuguesa na América, em contraste com a que resultou da colonização de origem espanhola.

A estrutura fundiária atual também reflete no Rio de Janeiro as modalidades diversas da expansão da cidade e, ao mesmo tempo, as fases de seu crescimento.

Nota-se o predomínio absoluto no centro do Rio de Janeiro dos lotes de testada pequeníssima e muito fundo, fato, aliás, freqüente nas velhas

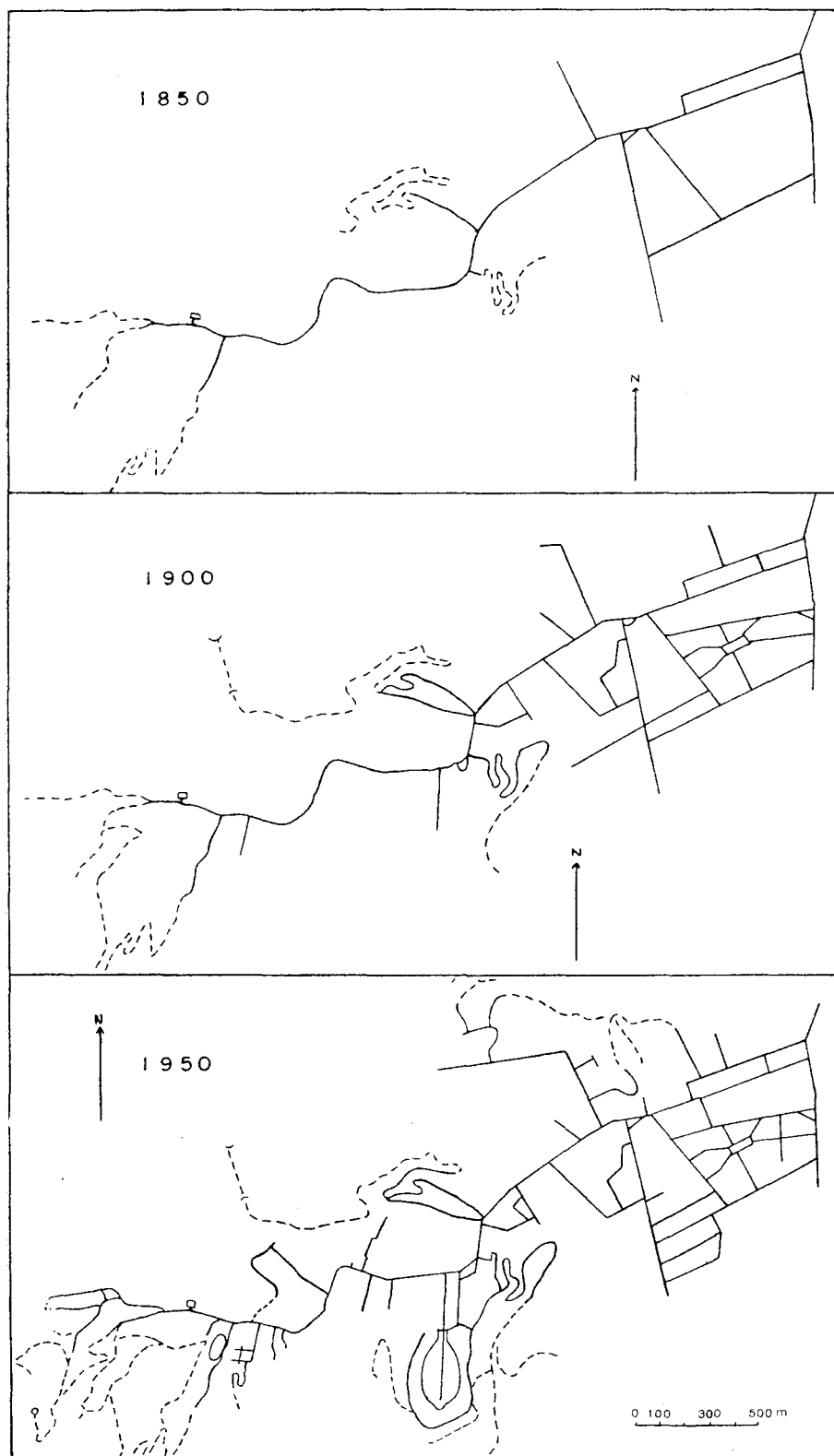


Fig. 2 — O bairro de Laranjeiras, no vale do rio da Carioca, originou-se da Subdivisão de antigas chácaras ao longo de um velho caminho. Totalmente ocupado em seu trecho médio e baixo, o vale das Laranjeiras está hoje sendo atacado em suas encostas mais íngremes até agora inaproveitadas (Cf. RUTH M. A. SIMÕES: "Notas sobre a geografia do bairro de Laranjeiras").

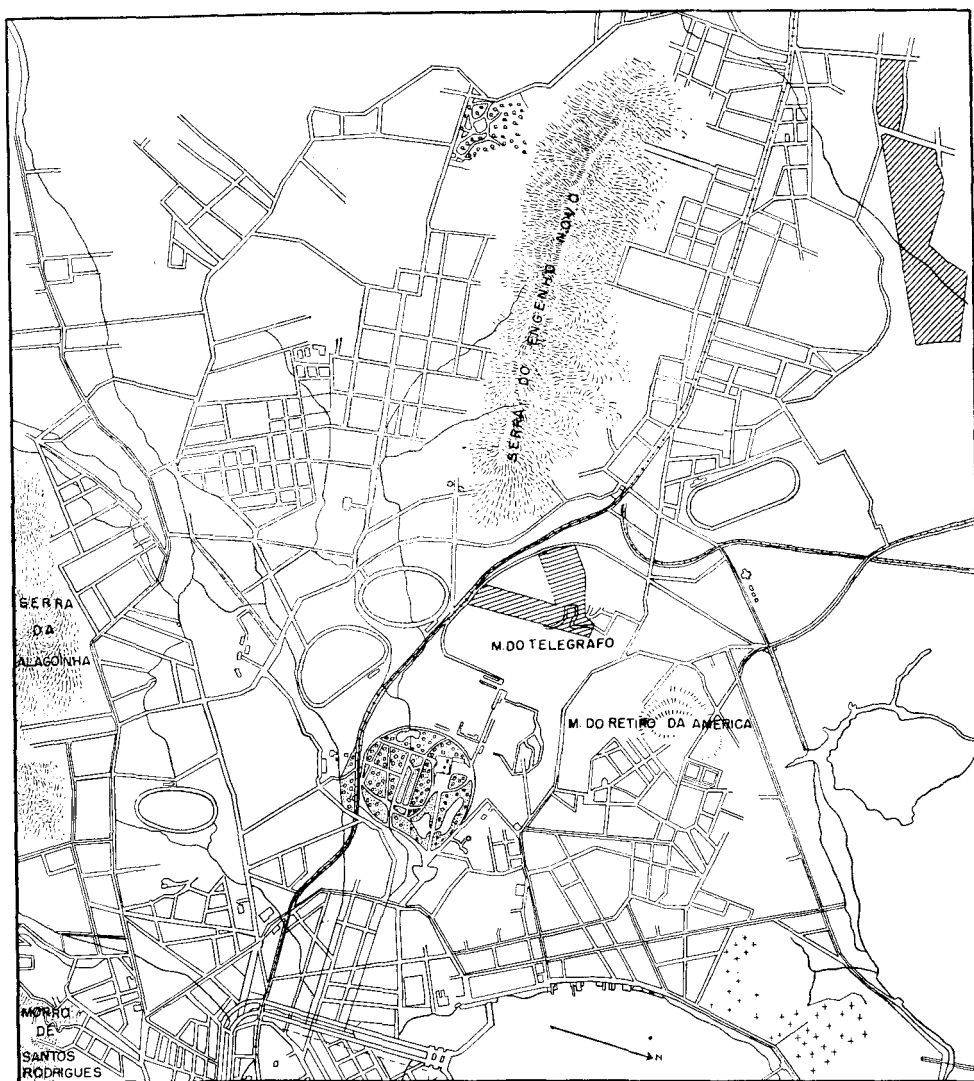
idades brasileiras. Eram êsses lotes ocupados por sobrados ou casas térreas, coladas umas às outras, formando quase sempre quarteirões bastante pequenos. Tal estrutura fundiária reflete a grande valorização do espaço urbano desde os primeiros anos da instalação na planície e, segundo diversos autores, as dificuldades da conquista da baixada embrejada teriam contribuído para que cada metro de frente fôsse muito valorizado. A lentidão dos meios de transporte se pode, no entanto, com mais segurança, atribuir êsse aspecto compacto, característico de todos os velhos núcleos urbanos anteriores à revolução nos transportes.

No centro do Rio de Janeiro, sômente nas avenidas superimpostas, no comêço do século XX, ao traçado primitivo são encontrados lotes de testada mais larga, por sua vez denunciados por um tipo de construção característico daquela época de renovação.

Contrastando com a “cidade velha” e também com a chamada “cidade nova” a ela contígua, os bairros surgidos no século XIX seriam caracterizados por maior irregularidade, seja na forma ou no tamanho dos quarteirões, seja na sua estrutura fundiária. Ao longo dos logradouros que, percorridos pelas linhas de bondes se transformariam na espinha dorsal de alguns dêsses bairros, ainda vão predominar, às vêzes, os lotes estreitos e as casas de frente de rua, coladas umas às outras. Já havia, contudo, maior número de exceções à regra e, em certas artérias que datam dos meados do século, como a rua do Catete, é sensivelmente maior a frequência de lotes de testada mais larga.

No conjunto dessa zona residencial constituída pelos bairros originados da grande expansão do espaço urbano a partir de meados do século XIX, a heterogeneidade é absoluta. Nada daqueles quarteirões regulares, tão comuns nas cidades européias. Intercalados com amplas mansões cercadas de jardins, há lotes estreitos, com casas de “paredemeia”, pequenas lojas destinadas ao comércio, ou à prestação de serviços e, mesmo, pequenas “vilas” (ruas particulares sem saída) de residência operária que, muitas vêzes, se alargam na parte central do quarteirão. É comum haver o predomínio dessas casas modestas, de parede-meia, e das vilas em certos setores de cada bairro, geralmente naqueles onde se instalaram fábricas, algumas das quais hoje já desapareceram, substituídas por novos loteamentos. Isso se verifica em certos pontos da Gávea, de Laranjeiras, de Botafogo e também da Tijuca. As vêzes, é na mesma rua, lado a lado, que se verifica o contraste entre mansões senhoriais e pequenas casas de frente de rua. Não há exemplo mais expressivo que o da rua Jardim Botânico.

Uns como outros, êsses lotes provêm do desmembramento de antigas chácaras, cuja subdivisão progressiva e espontânea deu ensejo a essa grande diversidade de padrões fundiários. Um padrão diferente ocorre quando, ao se processar a subdivisão de uma chacara, em lugar de desmembrá-la em lotes estreitos e profundos, a concepção individual do proprietário deu preferência à abertura de uma rua transversal, cujos lotes pequenos, quase quadrangulares contrastam com a estrutura fundiária da rua pré-existente.



DG / S A1

Fig. 3 — A Tijuca, São Cristóvão e o Engenho Novo no início do século XX (Cf. Planta da cidade do Rio de Janeiro compreendendo todos os melhoramentos executados pelo Governo e Prefeitura Municipal, 1907). Grandes vazios ainda permaneciam entre São Cristóvão e os loteamentos isolados de Fábrica das Chitas, Aldeia Campista e Vila Isabel. Estes vazios eram atravessados apenas pelos principais eixos de circulação: de um lado, as ruas Hadock Lobo e Mariz e Barros, de outro, a rua São Francisco Xavier, transversalmente aos vales dos rios Joana, Maracanã e Trapicheiro. Alcançando juntamente com a estrada de ferro, a estreita passagem entre o morro do Telégrafo e a serra do Engenho Novo, a rua São Francisco Xavier, como a de São Luís Gonzaga (entre o morro do Telégrafo e o do Retiro da América) já se havia constituído como via de acesso à zona suburbana, então em plena expansão. Uma terceira passagem, já representada no mapa, corresponde à rua Barão de Bom Retiro que contorna pelo oeste a serra do Engenho Novo, entre esta e o maciço montanhoso. Acompanhando a linha férrea, no contão entre a planície e a serra, a zona suburbana se estendia por essa época como uma faixa estreita, limitada de um lado pelas encostas íngremes dos morros e de outro pelas planícies ainda não saneadas.

Ao lado desses dois tipos de desmembramento persistiram alguns terrenos mais amplos, ocupados por casas apalaciadas e também áreas desocupadas — pantanosas ou não — que só recentemente seriam ocupadas.

A existência, lado a lado, das 'vilas' com residências pobres, de casas cercadas de grandes jardins, de casas estreitas nos já citados terrenos alongados, ou de pequenas ruas transversais — mais recentes —



Fig. 4 — Botafogo e Humaitá, bairros típicos do Rio de Janeiro, caracterizam-se como vários outros por sua heterogeneidade. Ao lado de velhas mansões senhoriais, surgem ruas de casas modestas ou de classe média, "vilas" numerosas e algumas fábricas. Há ruas de várias épocas, cada uma com um aspecto diverso e um conteúdo social próprio. Nos grandes eixos, cada trecho, apresentou uma evolução diversa. Conferem um novo aspecto à paisagem desses bairros, as grandes janelas que hoje os enquadram, as novas ruas da base da montanha e os grandes edifícios de apartamentos que se multiplicam ao longo das principais vias.

(Foto C.N.G. — Chagas)

com casas de tipo *bungalow*, causa certa surpresa a quem desconheça as formas segundo as quais se processou, no Rio de Janeiro, a urbanização da faixa periférica ao centro.

Somente em Vila Isabel e, já no século XX em Ipanema, e parcialmente, no Leblon e na Lagoa, iriam realizar-se loteamentos mais amplos, capazes de imprimir um caráter mais uniforme a todo um bairro ou às diversas seções do mesmo. Mesmo assim, refletem a soma de mais de uma iniciativa isolada, sem nenhum planejamento de conjunto. E se no caso de Vila Isabel ainda predominaram os lotes estreitos e alongados, em Ipanema, como em grande parte de Copacabana, Leblon e Lagoa, eles se caracterizariam pelas dimensões reduzidas, mesmo quanto à profundidade, em face da extraordinária valorização dos terrenos. Na maior parte desses bairros, que contrastam sensivelmente com os dos vales acima citados, resultaram os loteamentos em pequenos lotes na construção de *bungalows* isolados, com pequenos jardins e quintal. E nos trechos dos velhos bairros só neste século conquistados ao brejo (avenida Paulo

de Frontin e Maracanã, por exemplo) ou ao morro (ruas Marquês de Pinedo ou Almirante Salgado em Laranjeiras, Pires Ferreira e outras no Cosme Velho, a mesma paisagem urbana e o mesmo tipo de estrutura fundiária se repetem.

Quanto aos subúrbios, mais ainda que as áreas anteriormente referidas, seu crescimento se processou de modo descontínuo, formando-se núcleos isolados, que, expandindo-se, coalesceram, dando origem a uma extensa zona suburbana. Aí vamos encontrar mais uma vez as casas de frente de rua, com testada pequena, cujo predomínio é mais absoluto ao longo das vias principais e na parte central de cada subúrbio. Na periferia de cada antigo núcleo, onde as ruas já não são calçadas, são mais frequentes as pequenas casas isoladas, por vezes em meio a terrenos bastante amplos.

Como no caso dos bairros, êsse crescimento não obedece a nenhum plano de conjunto, tendo-se realizado ao sabor dos interesses particulares, pela soma de um sem número de pequenos loteamentos, ou pelo desmembramento sucessivo de sítios e chácaras.

Na zona urbana, como nos subúrbios, a expansão do espaço urbano se fez a princípio com descontinuidade, seja devido a problemas criados pelas condições de sítio, seja pelo interesse de particulares que ora retardavam o desmembramento de suas propriedades, ora o favoreciam, através de loteamentos. Praticamente, em tôda a área urbana que hoje inclui os velhos subúrbios, êsses núcleos já se soldaram, deixando apenas os hiatos correspondentes aos sítios montanhosos mais inacessíveis ou às baixadas de mais difícil recuperação.

EXPANSÃO RECENTE NOS BAIRROS E NO CENTRO

Não somente pela dilatação periférica vem-se ampliando o espaço urbano no Rio de Janeiro. Uma segunda forma de sua expansão, consiste no preenchimento dos vazios que permaneceram até os dias de hoje dentro de vasta área que ora constitui a aglomeração carioca.

Com maior frequência, êsses vazios do espaço urbano correspondem à presença da montanha. O próprio maciço litorâneo acha-se encravado em plena cidade e, a cada passo, morros isolados ou alinhamentos de cristas, de encostas florestadas ou desnudas, interrompem os arruamentos. Mas também são frequentes, sobretudo na zona suburbana, os vazios decorrentes da existência de baixadas ainda pantanosas, cuja recuperação, muitas vezes, aguarda valorização maior. Outras planícies, de dimensões mais limitadas, enquadradas entre as encostas dos vales que dissecam o maciço, foram em certos casos preservadas pela vaga de urbanização, mas, pouco a pouco, êsses enclaves estão desaparecendo, substituídos pelos arruamentos e as construções.

A zona sul, constituída pelos bairros que se dispõem ao sul do maciço litorâneo e ocupam os vales e planícies entre êste e o mar, vem merecendo há algumas décadas a preferência da população abastada e



Fig. 5 — A presença da montanha compartimentando os diferentes bairros é uma das características da zona sul da cidade. Na foto, sucedem-se, de alto a baixo, os bairros de Laranjeiras-Flamengo, Botafogo e, na orla atlântica, Copacabana.

de grande parte da classe média, que aí procuram instalar sua moradia, atraídas inicialmente pela proximidade das praias, pelo clima mais fresco, pelas belas paisagens onde o mar ou a montanha estão sempre presentes. A presença constante da montanha, separando um dos outros os diferentes bairros da zona sul, contribuiu, grandemente aliás, para a individualização dos mesmos. Por outro lado, foi essa presença da montanha que, contendo a expansão em área dêsses bairros periféricos da cidade, favoreceu seu crescimento vertical e sua extraordinária valorização.

Se, para a conquista de Copacabana, a existência de um alinhamento montanhoso foi um obstáculo difícil de vencer, o fato de o maciço litorâneo se estender até o mar entre a lagoa de Jacarepaguá e a praia do Leblon tem sido um óbice muito mais sério aos progressos da ocupação de caráter urbano naquela direção. Não teria sido tão extraordinária a valorização dos terrenos em Copacabana, Ipanema e Leblon, nem talvez se generalizasse a febre da construção de edifícios elevados, se a presença de encostas íngremes e picos desnudos não tivesse tolhido o crescimento da cidade ao longo da orla litorânea.

Contudo, embora lentamente, essa progressão está se processando nos dias atuais e se não fôra a especulação desenfreada aí verificada, a pequena planície à retaguarda da praia da Gávea já estaria, sem dúvida completamente urbanizada. Ocupada inicialmente em suas bordas como área de recreio, por belas mansões, rodeadas de amplos jardins, essa pequena planície já é predominantemente residencial e conserva seu caráter aristocrático. A rápida expansão do centro comercial de Copacabana e mesmo do Leblon contribuiu, indubitavelmente, para tornar possível essa dilatação do espaço urbano.

Mais adiante, na Barra da Tijuca, ao longo da estrada para Jacarepaguá e na ampla restinga, hoje percorrida por uma avenida litorânea, tudo está loteado, tudo está dividido. Contudo, além do próprio traçado perigoso da estrada que dá acesso a esta zona, a distância do centro da cidade e mesmo do centro de Copacabana é excessivamente grande para que, nas condições atuais dos transportes urbanos, aí se possa desenvolver um bairro residencial. Daí o fato de serem ainda muito raras as construções nesses loteamentos onde, apesar das dimensões limitadas dos terrenos, só mesmo residências de “fim de semana” têm sido edificadas.

Diante das dificuldades criadas pelo relêvo à progressão dos bairros oceânicos e em face, também, da procura cada vez maior dêsses mesmos bairros e de toda a zona sul, impôs-se outro rumo à vaga de urbanização. Já tendo sido ocupados os trechos mais acessíveis dos vales, as praias e as planícies costeiras, uma nova frente se abriu: a conquista da montanha.

Essa ocupação da montanha se faz mais intensamente nas zonas mais valorizadas do Leblon, da Gávea ou da Lagoa. Iniciado nas verten-



Fig. 6 — Novas ruas estão sendo abertas nas encostas dos morros em toda a zona sul. Na figura, o ataque ao morro do Mundo Novo, partindo de Laranjeiras. Ao fundo, o bairro do Flamengo.
(Foto C.N.G. — Chagas)

tes menos abruptas do esporão que separa os vales dos Macacos e do rio da Rainha, junto à praça Santos Dumont (ruas das Magnólias, das Acácias e estrada do Jequitibá) o ataque à montanha se faz hoje em diversas frentes. Depois de ocupadas as encostas menos abruptas dos morros da Saudade e dos Cabritos, investem as construções cada vez mais alto. É o que sucede no talude do Corcovado, junto à garganta do Humaitá, onde numerosas ruas hoje se recortam; no esporão divisor entre os rios dos Macacos e Cabeça, em continuação às ruas Lopes Quintas e Inglês de Sousa; no talude do morro dos Dois Irmãos pelo lado do Leblon; no alto do rio da Rainha ao longo da estrada da Gávea e de loteamentos que se estão abrindo em ruas transversais.

Também no vale das Laranjeiras a montanha está sendo invadida. Dos tímidos ensaios representados pela ocupação do morro do Mundo Novo e por algumas transversais ao vale — a rua Alice, em particular — passa-se agora à conquista de todo o alto vale. Ao longo das velhas ladeiras antes ocupadas por antigas chácaras—Ascurra, Indiana, Guara-rapes e do Peixoto — mas também através de numerosas ruas recém-abertas no talude do morro de Dona Marta, no Mundo Novo, no sopé do Corcovado ou na encosta do lado de Santa Teresa, o ataque à montanha

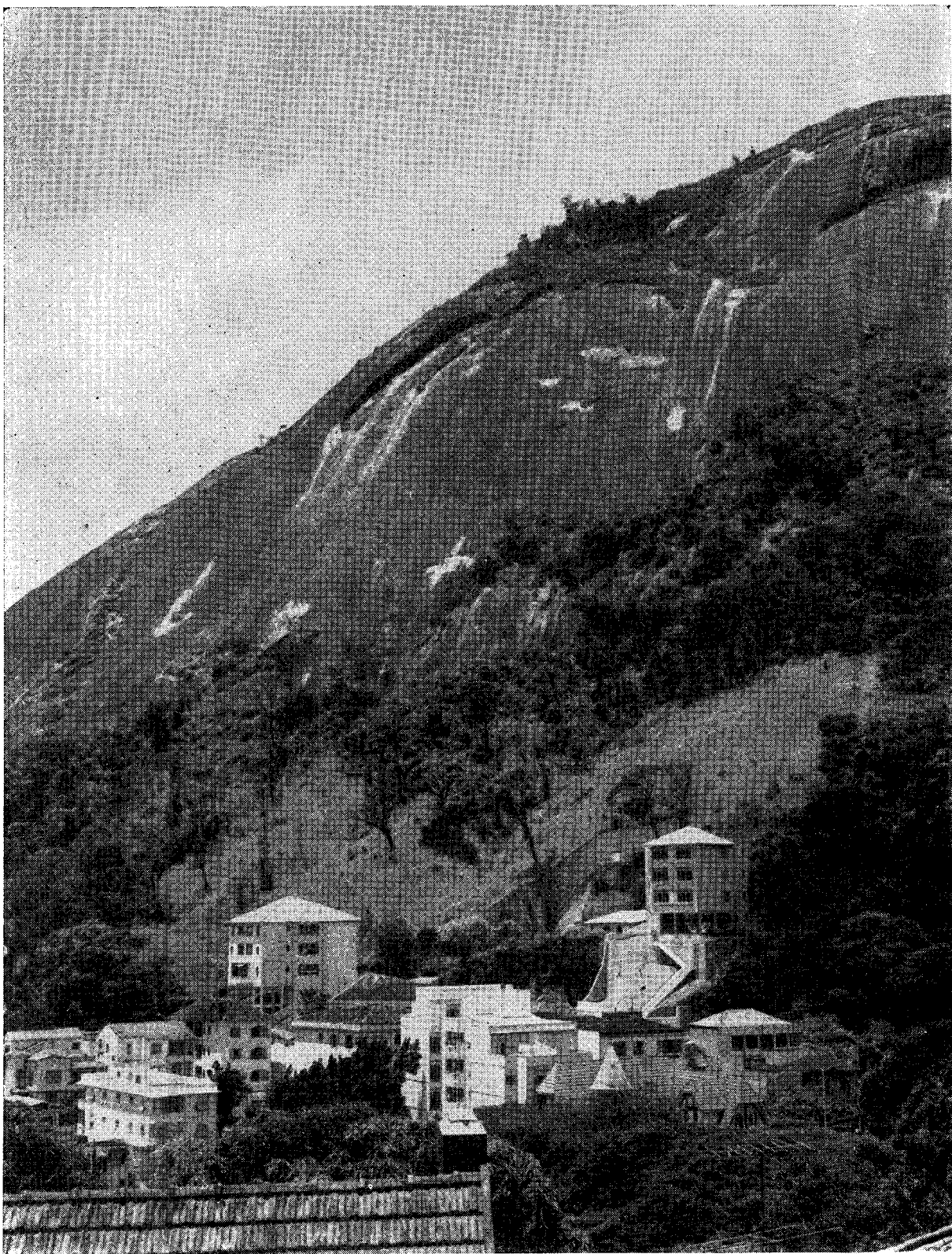


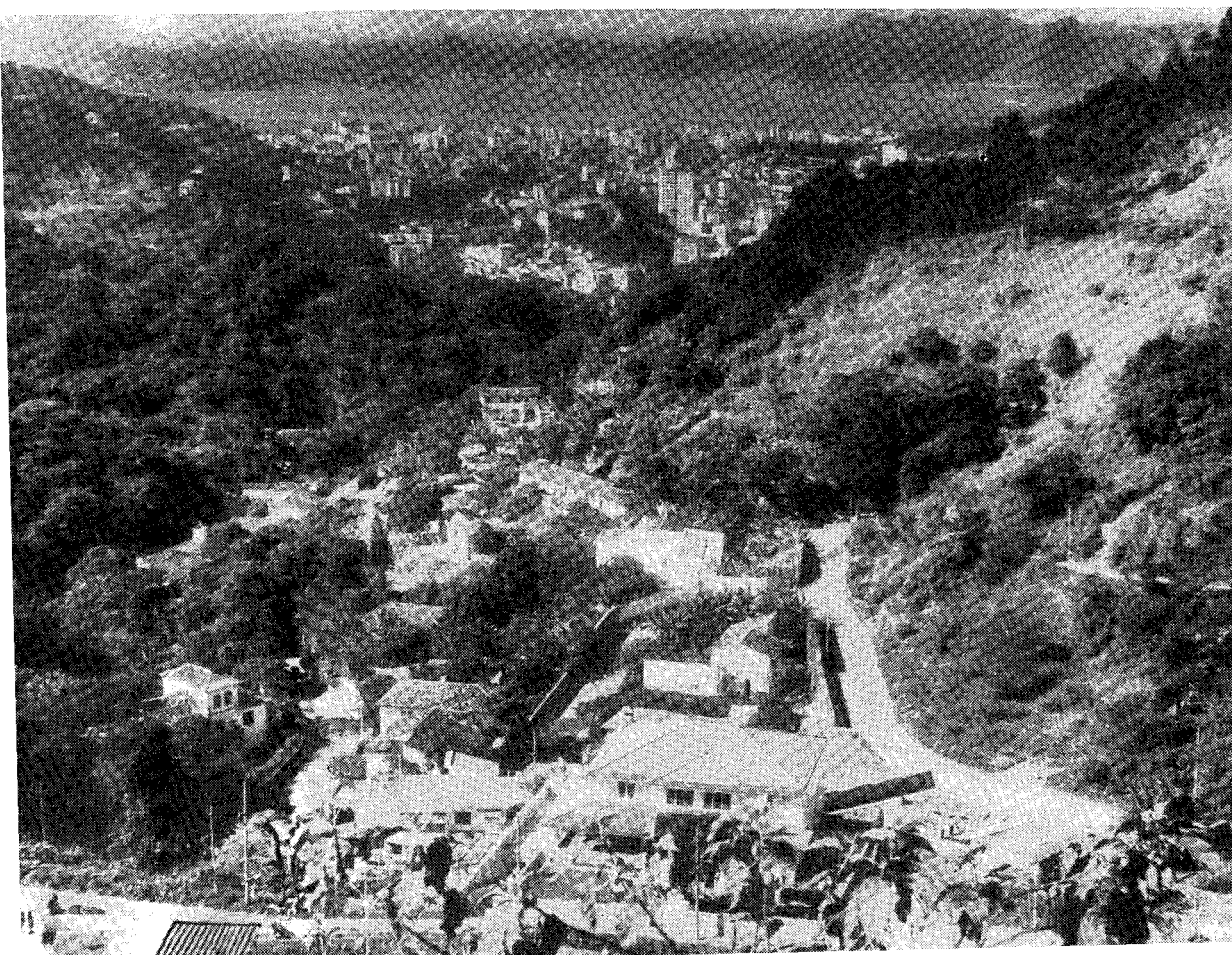
Fig. 7 — *Progressos da ocupação de tipo urbano por pequenos edifícios de apartamentos no talude, de declividade bastante acentuada, no morro de Dona Maria.*

(Foto Nilo Bernardes)

está se intensificando dia a dia e os loteamentos aí proliferam. Simultaneamente, progride a ocupação no alto de Santa Teresa em direção ao Silvestre.

Essa ocupação da montanha nos bairros da zona sul, antes de tudo é atual e, salvo um ou outro dos exemplos citados, tem pouco mais de dez anos. Ela é bem expressiva das limitações impostas pela topografia nesta zona da cidade, pois, só tomou impulso depois de completada a ocupação das partes planas do Leblon e da Gávea. Por outro lado, a ocupação da montanha reflete a tendência das classes mais abastadas a se segregarem. Quando Copacabana e Ipanema, através da proliferação dos edifícios de pequenos apartamentos, ficaram ao alcance de camadas mais modestas da população, as áreas mais recuadas e não servidas por transportes coletivos — a Lagoa e o extremo oeste do Leblon — foram rapidamente ocupadas. E agora essas classes mais abastadas dão preferência à montanha, para construção de suas moradias. O elevado preço dos loteamentos, em encostas por vezes excessivamente íngremes, as dificuldades da própria construção e a dificuldade de acesso, pois só em automóveis se pode chegar a êsses novos bairros, tudo isto

Fig. 8 — Progressos da ocupação de tipo urbano no alto vale de Laranjeiras, já quase no Silvestre. Loteamentos desse tipo, em locais de acesso difícil, e ocupados exclusivamente por residências de luzo, apresentam-se por vezes lado a lado com velhos casebres, pois só os muito pobres ou muito ricos podem residir a tão grande distância das vias de circulação dos coletivos
(Foto C.N.G. Chagas)



faz dêles um privilégio da gente rica, em contraste com os bairros da planície e dos vales, onde a heterogeneidade social é quase sempre a norma.

Mas êste privilégio de instalação na montanha é compartilhado, também, por uma outra classe, a dos operários menos categorizados que, trabalhando na zona sul, aí precisam habitar em face das enormes distâncias que os separam dos subúrbios. Com efeito, se numa encosta do morro da Saudade ou dos Cabritos encontram-se residências luxuosas, na vertente oposta encontra-se a favela que, como uma verdadeira chaga, se alastrou e ainda se alastra pelos morros da zona sul, pertencentes ao governo ou a particulares desavisados. O mesmo se repete no alto da Gávea, no talude dos Dois Irmãos ou no alto vale das Laranjeiras. E o morador de certos loteamentos de luxo como o de Humaitá goza da vista belíssima sôbre a lagoa e o Corcovado, mas tem diante dos olhos, na vertente oposta da garganta, a favela da rua Macedo Sobrinho. Contudo, apesar da proximidade, o isolamento no mais das vêzes se mantém.

Interessante motivo de reflexão êsse contraste oferecido pela função residencial dos morros, nêles se defrontando o mais miserável e o mais rico dos tipos de moradia.

Além da progressão do espaço urbano em sua periferia, ao longo do litoral ou da grande frente montanhosa, ainda de outro modo se completa a ocupação da zona sul tão valorizada: desaparecem as descontinuidades do espaço urbano na planície. São os últimos enclaves agrícolas que são eliminados, os trechos ainda pantanosos ou as propriedades maiores que se subdividem. Assim, completou-se a ocupação de Copacabana, com aterros e drenagem do atual "Bairro Peixoto". Na Gávea, nova avenida, já projetada e loteada, deverá acompanhar o fundo do vale. Em outros trechos dêsse bairro, velhas chácaras estão sendo loteadas e a propriedade de uma empresa fabril se subdivide (loteamento Carioca), a extraordinária valorização dos terrenos justificando a mudança do estabelecimento. Êsse processo, aliás, já se tornou habitual na zona sul e das cinco fábricas de tecidos aí instaladas no final do século passado, só uma subsistiu — justamente a menor — a que ocupa área mais limitada.

Contudo, apesar do preenchimento de todos êsses vazios, o espaço urbano na zona sul caracteriza-se ainda por sua compartimentação. A montanha ainda é responsável pela descontinuidade, apesar do avanço progressivo da urbanização em seu sopé.

Na zona norte, a expansão atual do espaço urbano ocorre em condições, em princípio, semelhantes, pela conquista de algumas encostas e o domínio definitivo da planície, sempre que esta permanecera inaproveitada.

Fôra aí, na zona norte, que se tinham verificado desde o século XIX os primeiros ataques à montanha, começando pelo Catumbi, de onde se fez a conquista do morro de Paula Matos. Também nas encostas dos



Fig. 9 — A expansão recente do bairro do Jardim Botânico se tem feito às expensas da lagoa, mediante aterros e na direção do talude do Corcovado e do vale dos Macacos, onde, ao lado de algumas mansões antigas, se multiplicam hoje residências de gente abastada e apartamentos da classe média. Vê-se na foto a vitima fábrica do bairro, na rua Pacheco Leão, nos fundos do Jardim Botânico, já fechada e transferida para outro local, para loteamento da área por ela ocupada. Ao fundo, o Leblon e a Gávea, vendo-se os claros nas encostas, nos quais se constituem verdadeiras frentes pioneiras urbanas.

Foto C.N.G. Jablonsky)

vales do rio Comprido e da Tijuca, a ocupação progredira mais alto do que na vertente sul do maciço. E, mesmo no alto da Tijuca, um primeiro arruamento precursor era um indício do atual interesse pela montanha. Nos dias de hoje, no entanto, não se repete aí o avanço pelas encostas registrado na zona sul, o que talvez se explique pelo fato de que o ataque à floresta foi mais intenso no passado: as encostas desnudas, voltadas para o sol poente (soalheira), com exceção do vale da Tijuca, não exercem a mesma atração que as da zona sul. Por outro lado, as pessoas das classes mais abastadas, com exceção das famílias mais tradicionais que mantêm sua preferência pelo alto da Tijuca, quando levadas a construir novas moradias, são atraídas pelas vantagens dos bairros oceânicos.

Somente, portanto, no alto da Tijuca se verifica, em toda a zona norte, o interesse pela montanha como local de residência habitual. Em contraposição, são frequentes as favelas nos morros desnudos que dominam a planície.

Por outro lado, são mais numerosas nessa zona as áreas da planície que se haviam mantido inaproveitadas ou ocupadas por pequenas



Fig. 10 — Exemplo de adensamento da malha urbana em um trecho da Tijuca pela subdivisão dos quarteirões ou por pequenos ataques à frente montanhosa. A ampliação do espaço urbano neste bairro se fez sobretudo pela conquista de algumas baixas encostas e do fundo do vale do Maracanã, cujo trecho médio só recentemente foi canalizado. Na figura, em traço cheio, as ruas existentes em 1915 e, em traço interrompido, as que foram abertas posteriormente a esta data.

hortas. Em consequência, observam-se muitas vezes arruamentos novos, com casas de tipo *bungalow*, justapostos às velhas ruas tradicionais.

O melhor exemplo é, sem dúvida, o do vale do rio Maracanã. Iniciada sua canalização pelo baixo curso, tem ela progredido paulatinamente para montante, inserindo uma faixa de construção mais recente entre os velhos quarteirões da Tijuca. O mesmo sucedera anteriormente no Rio Comprido.

Também se tem realizado nesses bairros a ampliação do espaço urbano pelo desmonte das abas dos morros e a extensão dos arruamentos até a base das encostas. Assim têm sido abertas diversas ruas no Rio Comprido, ou na Tijuca, assim se constituiu uma parte do Grajaú.

Tôdas as formas de expansão do espaço urbano acima referidas, na zona sul como na zona norte, possuem um caráter comum. Decorrem de iniciativas particulares que, através de loteamentos de áreas outrora ocupadas por chácaras ou inaproveitadas, promovem a sua anexação ao espaço urbano. Geralmente pequenos — pois são numerosas as frentes mas limitadas as possibilidades em cada uma — êsses loteamentos têm um caráter comum. Os lotes não são muito grandes, mas as ruas são sempre previamente calçadas e dotadas de meio fio quando não arborizadas e sempre dotadas de luz elétrica, domiciliar e pública, bem como de fornecimento de gás. São, pois, lotes de valor elevado — em uma cidade onde há carência de espaço, a valorização é excepcional — e só estão ao alcance das classes mais favorecidas. Sòmente através do processo do condomínio, pela construção de pequenos edifícios de apartamentos, êles se tornam acessíveis a tôda a classe média.

Essas várias formas de expansão do espaço urbano no interior dos bairros ou em sua periferia refletem, antes de tudo, as dificuldades impostas pelo sítio ao crescimento da cidade. Lutando contra o fator distância, sem dispor de meios de transporte rápidos e confortáveis, os bairros têm dilatado lentamente seu espaço urbano dentro das limitações impostas pela topografia. E grande parte de seu crescimento se tem processado no seu próprio interior, pelo preenchimento dos vazios. Ao contrário, pois, de outras metrópoles de crescimento radial desimpedido, o Rio de Janeiro, em face de tôdas essas dificuldades não tem visto surgir nos últimos anos em sua periferia novos bairros residenciais de classe média e abastada, apesar de tôda a sua força de expansão recente.

Também no crescimento de seu centro, o Rio de Janeiro apresenta uma originalidade em relação às outras grandes metrópoles. Com efeito, a expansão do núcleo central da cidade se tem feito não sòmente às expensas de sua faixa periférica mas, também, como a dos bairros, às expensas do mar e dos morros. É de nossos dias a ampliação do centro pelo desmonte do morro de Santo Antônio e conseqüente ampliação da faixa de aterros.

Também em prolongamento da zona portuária estendem-se os aterros, que chegaram à ilha dos Ferreiros, tendo feito desaparecer as praias de São Cristóvão e do Caju, dando lugar aos cais de inflamáveis, e de minérios e à nova avenida Rio de Janeiro.

EXPANSÃO RECENTE NOS SUBÚRBIOS

Tradicionalmente ficou conhecida no Rio de Janeiro como zona suburbana tôda a área residencial e industrial constituída a partir das últimas décadas do século XIX, ao longo das linhas férreas que demandam o interior. Separaram-na dos bairros que formam a área urbana



Fig. 11 — O morro de Santo Antônio constituía um limite natural à expansão do centro do Rio de Janeiro, impedindo seu crescimento na direção da área de deterioração do setor Inválidos-Lavradio e da Lapa. Seu desmorte veio abrir a última frente da expansão interna do espaço urbano.
(Foto C.N.G. Chagas)

Fig. 12 — Em decorrência do desmorte do morro de Santo Antônio, ampliou-se nas margens da baía, a faixa de aterros, destinada, desta vez, ao aumento do aeroporto e à abertura de novas vias de circulação, ligando diretamente os bairros da zona sul ao centro da cidade.
(Foto C.N.G. Chagas)

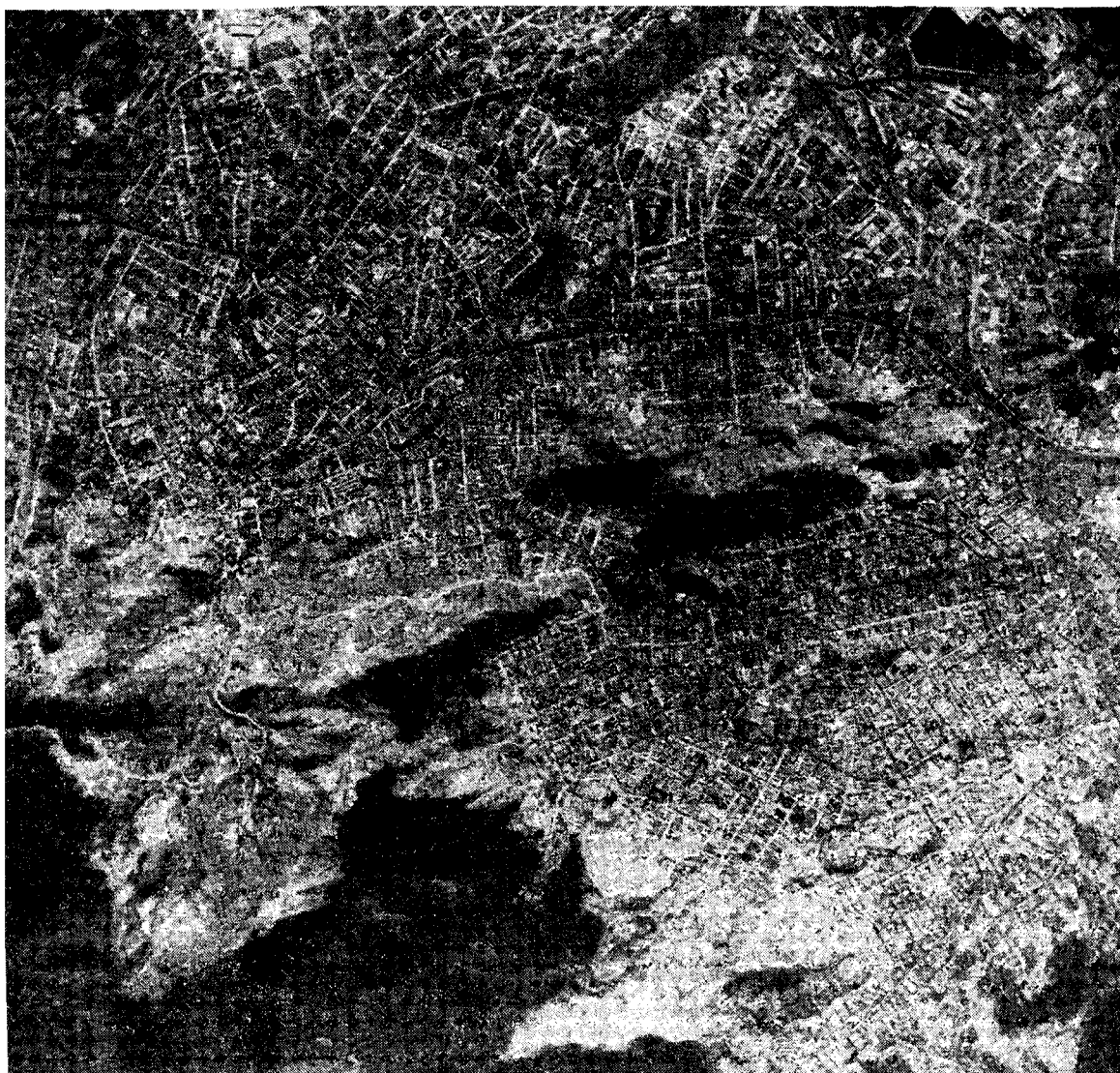


a serra do Engenho Novo, o morro do Telégrafo e o morro do Retiro da América, a estreita passagem entre os dois primeiros, sendo aproveitada pelas ferrovias .

A existência de limites geográficos tão nítidos entre essas zonas suburbanas e os bairros fêz com que se passasse a empregar a designação subúrbio apenas nessa zona junto às estradas de ferro, desconhecendo-se tal designação no restante da periferia da área urbana. Por outro lado, embora as velhas áreas suburbanas tradicionais possuam atualmente tôdas as características da zona urbana — continuidade nas construções, existência de melhoramentos urbanos, densidade elevada de população — continuam a ser popularmente designadas subúrbios.

Dêsse modo, podemos distinguir no conjunto da zona suburbana — respeitando o sentido popular da expressão — duas formas distintas de

Fig. 13 — Os bairros da zona norte — Tijuca, Andaraí, Vila Isabel e Grajaú — separam-se da zona suburbana por um alinhamento de cristas bem visível na foto. Além desse limite, constituído pela serra do Engenho Novo e morro do Telégrafo, formaram-se os primetos subúrbios (vide fig. 3) — cuja expansão é evidenciada na foto. Apresentam, hoje em dia, uma massa compacta de arruamentos e edificações e já não merecem a designação de subúrbios. São os bairros-subúrbios — (na foto o Rocha, Riachuelo, Engenho Novo e Méter), que ainda se diferenciam dos antigos bairros por sua fisionomia, mas já se acham completamente urbanizados.



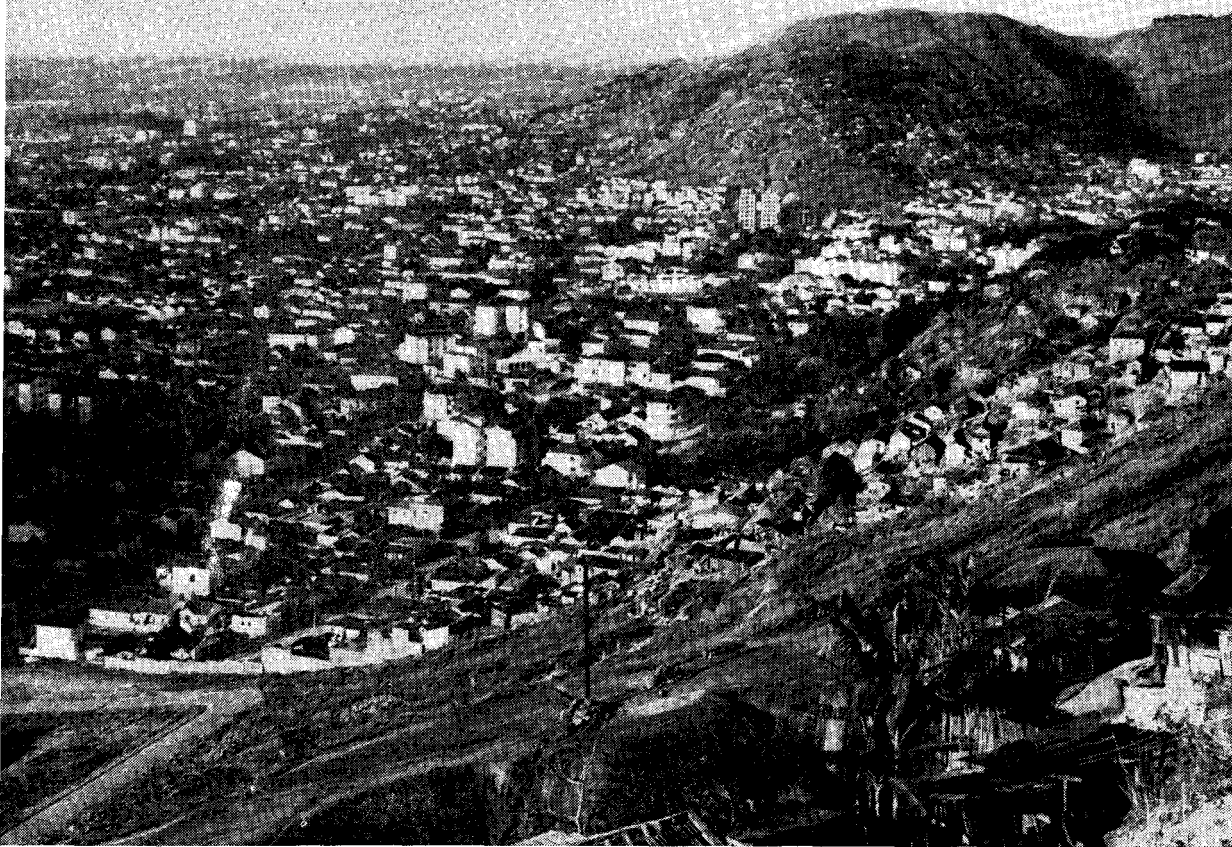


Fig. 14 — Um dos subúrbios tradicionais hoje transformados em bairro, o Engenho Novo. Sua expansão recente se faz nas encostas, por vèzes excessivamente íngremes, através de favelas (no 1.º plano) e de ladeiras e ruas, ladeadas por um casario pobre.

(Foto Nilo Bernardes)

dilatação do espaço urbano. A primeira corresponderá aos subúrbios tradicionais — que também podemos designar bairros-subúrbios — onde a expansão se faz, a exemplo dos bairros, pelo preenchimento dos vazios ou pela conquista progressiva do sopé do maciço. A segunda, sem dúvida a mais expressiva, é assinalada pelos progressos da urbanização na periferia do aglomerado e pela junção das diferentes unidades descontínuas que constituem os subúrbios pròpriamente ditos.

O crescimento dos subúrbios tradicionais tem-se processado em seu interior pela subdivisão das antigas chácaras ou pela constituição de favelas nas encostas, mas as grandes conquistas atuais do espaço urbano nessa zona dizem respeito à abertura das novas frentes no sopé da montanha (em Bôca do Mato e Encantado de um lado, ou na base da serra da Misericórdia de outro) e, sobretudo, à conquista das áreas de planícies que haviam permanecido em abandono. Trata-se não sòmente de baixadas aluviais, mas, também, da faixa litorânea, outrora recoberta por mangues, que os aterros resultantes da construção da avenida Brasil vieram valorizar. A primeira dessas baixadas, justamente a mais ampla — de Manguinhos — apesar de sua grande proximidade do centro da

cidade, pois se situa logo adiante de São Cristóvão, só nos últimos anos teve sua ocupação iniciada e hoje, além das instalações da refinaria de petróleo e de alguns conjuntos residenciais, ainda apresenta áreas desocupadas além de uma pequena favela.

Mais adiante, ao longo da avenida Brasil, tem prosseguido a ocupação das planícies e, pouco a pouco, os vazios ainda existentes entre a grande avenida e a linha da Leopoldina Railway estão sendo preenchidos.

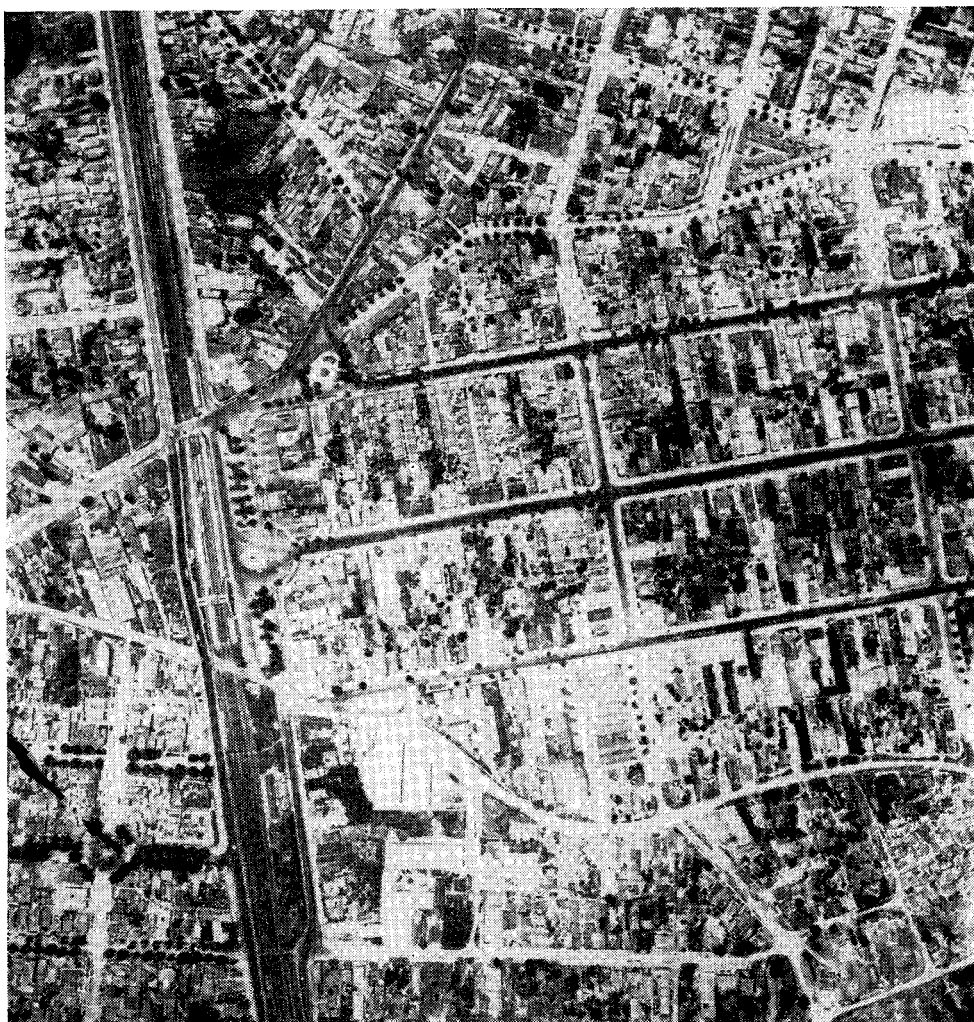


Fig. 15 — Bonsucesso, um exemplo de subúrbio tradicional, hoje reconhecido como um bairro-subúrbio.

Se ao longo dos subúrbios da Central e da Leopoldina o povoamento se tornou, desde cedo, compacto, na zona intermediária, servida pela linha auxiliar e a E. F. Rio d'Ouro, os progressos do espaço urbano foram mais lentos e vazios mais amplos permaneceram até os dias de hoje. É o caso de certos trechos de baixada logo ao sul da serra da Misericórdia ou no vale do rio Faria, em Inhaúma. Ràpidamente, no entanto, êsses

vazios tenderão a desaparecer e já são numerosos os loteamentos na zona em aprêço.

Como a zona urbana, portanto, êsses subúrbios tradicionais, já densamente ocupados, pouca margem têm de crescimento, a não ser no caso de Inhaúma e daqueles que, em face da abertura da avenida Brasil, puderam ganhar as suas margens. Mesmo assim, há muito trecho não urbanizado nas áreas mais baixas dessa faixa litorânea onde, às vezes, proliferam “barracos”, numa réplica da favela em pleno mangue.

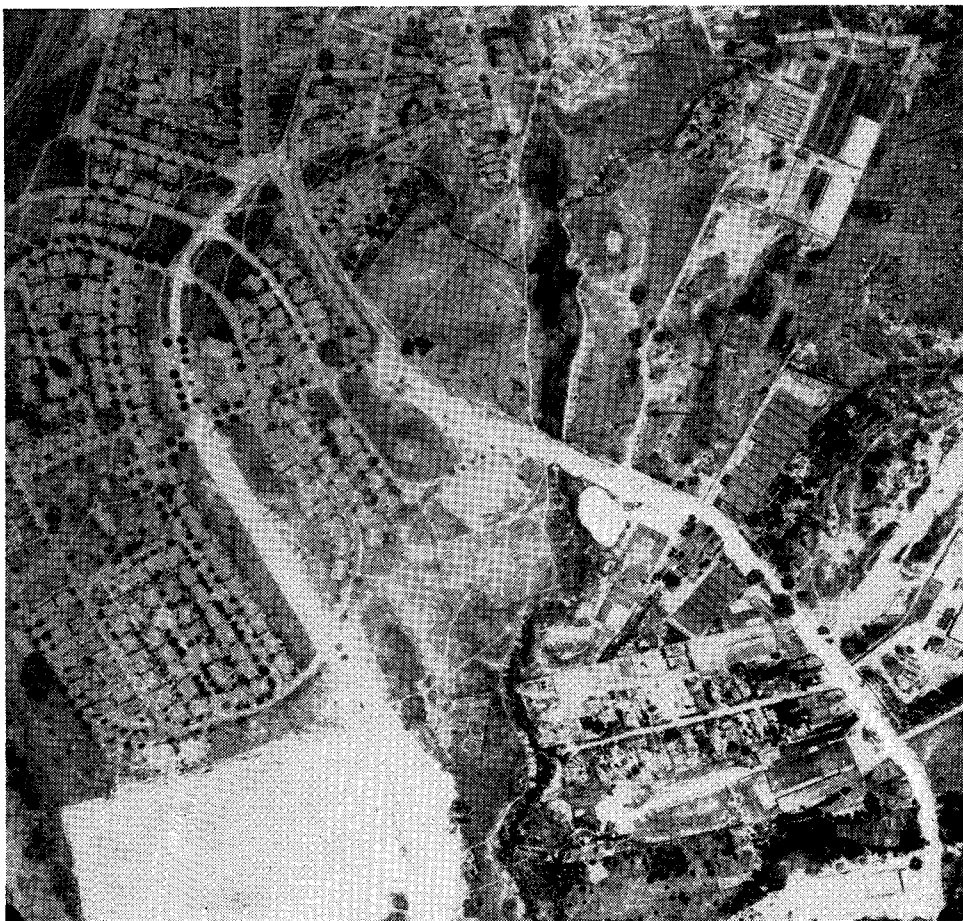


Fig. 16 — Os vazios que permaneceram entre as faixas de ocupação suburbana constituídas ao longo das vias férreas agora estão sendo preenchidos, como se pode ver nesta foto. Ao lado de terrenos inaproveitados, vêem-se loteamentos recentes, fábricas, áreas em terraplenagem para novas instalações. A presença dos vazios e de algumas hortas, assinala o caráter eminentemente suburbano desta área. A estrada que atravessa a foto é a Estrada Velha da Pavuna e o loteamento grande à esquerda, já está ligado ao velho subúrbio de Inhaúma.

É na faixa dos subúrbios atuais, os subúrbios propriamente ditos, que a cada passo, se pode sentir, ao vivo, o ritmo acelerado da expansão do espaço urbano. Para o norte, além dos limites do Distrito Federal, e para o oeste, na direção de Santa Cruz, expande-se dia a dia mais essa faixa suburbana, pela incorporação de áreas que, até há poucos anos, guardavam caráter rural. Essa ampliação do espaço urbano, que se fiera de início ao longo dos trilhos das estradas de ferro, ganha agora recantos mais remotos, graças à penetração das linhas de ônibus. Contu-

do, é ainda o traçado das ferrovias que guia a expansão da faixa suburbana e cada pequena estação, até a base da serra do Mar, constitui como que um posto avançado da franja pioneira suburbana. Não somente ao longo das linhas da Central (ramal de Santa Cruz e linha-tronco), que são eletrificadas, verifica-se essa progressão. Também a Leopoldina Railway e a E. F. Rio d'Ouro, apesar de suas condições deficientes de tráfego, deram origem a pequenos núcleos dormitórios junto a suas estações, até a base da serra do Mar. As distâncias são enormes, as condições de transporte muitas vezes precárias; é o baixo custo e a tarifa única das passagens que garantem às ferrovias a permanência de seu papel orientando a expansão da cidade. Basta-nos citar, como exemplo, o caso de Jacarepaguá que, apartado das vias férreas, só agora se está integrando na zona suburbana, ao passo que Bangu ou Campo Grande, Nilópolis, Meriti, Belfort Roxo, ou mesmo Nova Iguaçu e Caxias há mais tempo constituem verdadeiros tentáculos da metrópole.

Ao atribuírmos a devida importância ao papel das estradas de ferro guiando o crescimento da cidade, não podemos esquecer que, em seu traçado, elas procuravam, sempre que possível, evitar a baixada e a montanha, percorrendo a zona de colinas que medeia entre ambas. Dêsse modo, também por uma razão de sítio, seriam essas as áreas de eleição para a dilatação dos subúrbios. E mesmo, as primeiras rodovias teriam um traçado quase inteiramente concordante com as ferrovias. Somente a Leopoldina Railway tivera seu traçado em plena baixada e o mesmo faria, em seu encaixe, a rodovia Rio-Petrópolis. Seria esse, aliás, o setor de menos expansão dos subúrbios ao norte do Rio de Janeiro.

Se as "velhas" estradas de rodagem de vinte anos atrás não contribuíram de modo indireto para a elaboração da faixa suburbana atual, pois acompanharam o traçado das vias férreas, o mesmo não se pode dizer das modernas rodovias que se vêm entroncar na avenida Brasil. A primeira, a rodovia Presidente Dutra — a atual Rio-São Paulo — fugindo à aglomeração, procurou contorná-la pelo norte e acompanhou as baixas colinas da margem esquerda do rio São João de Meriti, já no estado do Rio. A segunda, a avenida das Bandeiras, destina-se a estabelecer ligações mais fáceis e diretas da zona suburbana do próprio Estado da Guanabara com a avenida Brasil e a cidade. Partindo quase das margens do rio Meriti, iria seguir para W-SW acompanhando o vale do Acari.

A via Dutra, tem desempenhado, nos dez anos de tráfego, notável papel na expansão dos subúrbios periféricos — Nova Iguaçu, Belfort Roxo e Meriti sobretudo. Em suas proximidades estão sendo instaladas indústrias as mais variadas, enquanto se sucedem os loteamentos.

Ao mesmo tempo em que a via Dutra tem contribuído decisivamente para a dilatação dos limites externos do espaço urbano, a avenida das Bandeiras está sendo responsável pelo desaparecimento das descontinuidades existentes na faixa suburbana interna, dentro do Estado Acom-

panhando, justamente, o vale do Acari em cuja baixada, ainda inproveitada em sua maior parte, foi possível desenvolver um traçado compatível com a técnica rodoviária atual, a avenida das Bandeiras está fazendo com que rapidamente, esta planície, deixada para trás pela vaga de urbanização, seja incorporada ao espaço urbano. Dia a dia, surgem aí instalações industriais, loteamentos, ou conjuntos residenciais popu-



Fig. 17 — Nos vles do Acari e de Meriti vasta área semi-pantanososa permanecera desocupada e a cidade, em sua expansão, saltara sobre esse obstáculo estendendo mais alem os seus subúrbios. Na foto, o antigo vazio, agora saneado e atravessado pela avenida das Bandeiras, ao longo da qual, começam a surgir os loteamentos, e, mais acima, o velho núcleo de Anchieta, já quase na fronteira fluminense.

lares, formando uma paisagem que contrasta fortemente com os outros subúrbios mais antigos, embora mais remotos de Nilópolis, São João de Meriti ou Realengo.

Não somente na área de influência dessas duas rodovias, se está verificando uma rápida progressão do espaço urbano. Cada um dos grandes subúrbios formados ao longo das ferrovias está se constituindo em um pequeno centro rodoviário, de onde partem numerosas linhas de ônibus e lotações que servem ao próprio nódulo suburbano e à zona rural vizinha. E essas linhas de transporte que inicialmente serviam a uma

zona rural estão sendo instrumento de aniquilação da estrutura rural dessas áreas. Em Bangu, Campo Grande e Santa Cruz onde, ao lado do aglomerado suburbano, se mantivera uma vida rural de certa intensidade, êsse fato é flagrante. O mesmo sucede em relação à zona rural de Jacarepaguá, alcançada pelos bondes, ônibus e lotações, vindos de Madureira e Cascadura. Nova Iguaçu está desempenhando o mesmo papel para a sua zona rural.

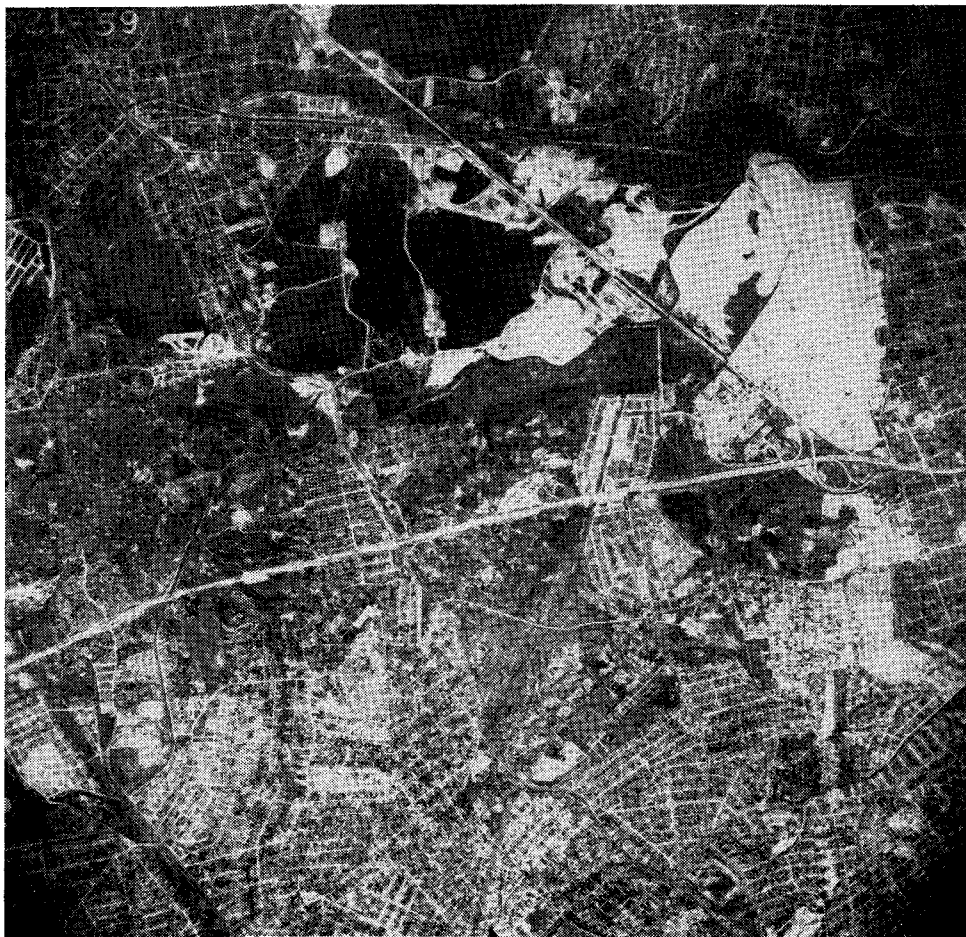


Fig. 18 — Em sua expansão recente, facilitada sobretudo pelo desenvolvimento dos transportes rodoviários, os subúrbios cariocas coalesceram, formando-se, assim um verdadeiro emaranhado de ruas, sem nenhum planejamento de conjunto. Também ao longo da avenida das Bandeiras, os mesmos loteamentos isolados estão surgindo, sem nenhuma articulação entre si.

Em toda a zona suburbana e até mesmo em parte dos subúrbios tradicionais, a dilatação do espaço urbano não se faz com o mesmo caráter que nos bairros. São na verdade, os mesmos loteamentos isolados, não enquadrados em nenhum planejamento de conjunto. Mas êsses loteamentos têm caráter mais popular e, na maioria dos casos, limitam-se à abertura das ruas e demarcação dos terrenos. Não há calçamento, nem mesmo, muitas vezes, meio-fio, não há gás, nem esgotos, e, às vezes, nem sequer há água. A luz elétrica é, com frequência, o único melhoramento. Além disso, como as reservas de espaço disponível são quase sempre



Fig. 19 — *Expansão dos núcleos suburbanos do ramal de Santa Cruz, na zona entre Campo Grande e Paciência. Trata-se de área onde a ocupação de caráter agrícola sobreviveu até recentemente, mas está dando lugar a loteamentos, alguns já ocupados, outros em começo. Em alguns lugares, como ao pé da crista da serra de Inhoaíba, ainda se mantêm os sítios, embora, progressivamente estejam sendo subdivididos.*

áreas de baixada que foi preciso drenar para tornar possível sua ocupação, ou encostas de morros, onde a abertura das ruas preparou o terreno para a erosão, essas áreas novas são sempre mais danificadas quando ocorrem grandes chuvaradas.

Tôda essa ampliação do espaço urbano na periferia da aglomeração não se faz, aliás, pelos mesmos processos.

Ao contrário do que ocorreu quando se constituíram os bairros e os primeiros subúrbios, quando as chácaras que formavam um verdadeiro

cinturão verde foram cedendo lugar aos arruamentos, na expansão atual do espaço urbano do Rio de Janeiro, êsse fato é antes a exceção do que a regra. Pode-se mesmo dizer que é hoje um fato relativamente raro o desmembramento mais ou menos espontâneo de pequenas propriedades ainda agricolamente utilizadas, para ceder lugar a lotes residenciais de tipo suburbano. Isso quase só se verifica em Jacarepaguá ou Campo Grande.

Na maior parte da atual faixa pioneira na periferia da aglomeração, a baixada há muito já não era aproveitada agricolamente e permaneceu dividida em grandes glebas que, desvalorizadas passaram às mãos de capitalistas da cidade. Após sua recuperação, pelas obras de saneamento aí realizadas a partir de 1935, sua valorização já era tal, que negociar com a própria terra se tornara mais lucrativo do que cultivá-la. Por outro lado, a rápida interrupção do ciclo da citricultura veio abrir aos loteamentos os domínios até então incontestados da laranja, ao mesmo tempo que expulsou, para a cidade, grande parte da mão-de-obra que a eles estava ligada.

Dêsse modo se constituiu na periferia do espaço urbano um verdadeiro vazio formado por terrenos já valorizados que aguardam valorização ainda maior. De tal modo essa especulação se processa, que enquanto numerosos loteamentos próximos à periferia não progridem senão lentamente, pequenos núcleos dormitórios proliferam a distâncias excessivas — onde ainda há terrenos baratos — ou nas áreas reconhecidas como impróprias à ocupação e que permaneceram devolutas como a zona do mangue em Duque de Caxias.

Somente pela forma como se está processando a ampliação do espaço urbano na periferia da zona suburbana é que se pode, portanto compreender a permanência do abandono das amplas áreas da baixada da Guanabara após seu saneamento e a ausência de um cinturão verde em torno da aglomeração carioca.

Tendo-se assim dilatado o espaço urbano do Rio de Janeiro, cujos limites externos são bastante irregulares, distanciados algumas vezes dezenas de quilômetros do centro, continuamos a assistir a sua constante ampliação, em ritmo bastante acelerado.

Na periferia da aglomeração, uma verdadeira faixa pioneira assinala o avanço progressivo do espaço urbano. Mas, em face das imposições de sua situação peculiar, a cidade estando como que contida entre o mar e a montanha, a franja do povoamento urbano progride de modo totalmente desigual em suas diversas frentes. Mais rápida é a expansão na faixa suburbana que se constituiu para o norte e noroeste, entre o maciço litorâneo e a margem da Guanabara, guiada pelas ferrovias, e modernamente, pelas rodovias. Já no ataque às encostas do maciço, são mais lentos os progressos do espaço urbano, o mesmo se podendo dizer da conquista da orla oceânica, cujo acesso também é dificultado pela presença da montanha.

SUMMARY

EXTENSION OF THE BUILT-UP AREA IN RIO DE JANEIRO

The author begins this study with a brief survey of the evolution of the Rio de Janeiro townscape.

The following chapter deals with an analysis of the way in which the urban setting has been contrived as a result of adaptation to the various features of the natural environment. In this analysis, the author shows how hills, valleys, marshes, mangrove swamps and mountains have been conquered to allow for an increase in the built-up area which has generally been obtained by reclamation, drainage, dredging rivers and cutting tunnels, dumping fill in hollows and levelling elevations.

In the next chapter, a study is made of the various forms of growth which have given Rio de Janeiro the irregular outline that characterizes the city as it is today. There are few cases in which greater uniformity has been secured to the townscape by subdividing the land into building lots, notwithstanding the absence of an overall plan. The urban development was at first haphazard, but the final result is a compact structure, with gaps only in the areas where the natural conditions have prevented or hampered occupation.

The third part of this work examines recent expansion in the urban centre of Rio de Janeiro and adjoining quarters, which has gone forward not only by filling up the areas that had hitherto remained vacant, e. g. the hilly regions and marshy lowlands, but also by an increase in the number of storeys where land values stand at a premium in view of the fact that the proximity of the mountains stands in the way of further building on the level.

The last chapter reviews the expansion that has spread of late to the suburban zone of the city corresponding to the whole vast residential and industrial area that began to stretch outwards from the railway lines at the end of the last century. Here two forms of growth are to be distinguished: first the filling of the empty spaces in the nearby suburbs, known as suburban quarters, and later the progress of urbanization on the outskirts of the built-up area, and the merging of what were once isolated housing areas. The highways, which at first played only a minor role in the development of the urban area, are nowadays an important factor in the expansion of the city of Rio de Janeiro.

The author goes on to show that, in spite of the recency of suburban expansion it has proceeded along different lines from that of the more central quarters of town, and the extension of the outskirts differs from either of the foregoing.

RESUMÉ

EXPANSION DE L'ESPACE URBAIN A RIO DE JANEIRO

Au commencement de cette étude, l'auteur présente brièvement l'évolution du paysage urbain de Rio de Janeiro.

Puis vient le chapitre où l'élaboration du cadre urbain est analysée en suivant l'adaptation des différents éléments de la situation de la ville. Dans cette analyse l'auteur démontre comment au moyen de la conquête des collines, vallées, marais, marécages et montagnes on a pu donner l'espace nécessaire au développement urbain généralement réalisé par des travaux d'assainissement, de drainage, de canalisation de rivières, d'ouverture de tunnels, de remblai et d'aplanissement.

Dans le second chapitre sont expliquées les formes diverses de l'accroissement de Rio de Janeiro qui ont produit le tracé irrégulier, trait marquant du cadre urbain de cette ville. Il y a peu d'exemples où le lotissement a pu faciliter la création d'un paysage plus uniforme dans un espace déterminé, malgré l'absence d'un projet d'ensemble. Le développement urbain qui à ses débuts fut un peu incohérent a finalement réalisé une structure compacte avant seulement quelques hiatus dans les parties de la ville où les conditions du terrain l'empêchaient ou l'entravaient.

La troisième partie de cet ouvrage traite de l'expansion dans le centre de la ville de Rio de Janeiro et dans les quartiers environnants, expansion qui s'est manifestée non seulement par le remplissage des parties restées vides jusqu'à nos jours — régions montagneuses et marécages au niveau de la mer — mais aussi par la croissance verticale sur les terrains très valorisés là où les montagnes empêchent le développement horizontal.

Dans le dernier chapitre l'auteur considère l'expansion que la banlieue de Rio a atteint dernièrement et qui correspond à la vaste région résidentielle et industrielle qui prit naissance à la fin du siècle passé en partant du tracé des voies ferrées. Là, on peut distinguer deux formes de développement: premièrement le remplissage des espaces vides dans la petite banlieue, appelée quartiers suburbains, puis l'avance de l'urbanisation à partir de la périphérie de l'agglomération urbaine, ainsi que l'adjonction progressive des banlieues isolées. Les grandes routes nationales qui au début n'avaient guère de rôle dans le développement de l'agglomération urbaine, sont aujourd'hui un facteur important de l'agrandissement de la ville de Rio de Janeiro.

Ensuite, l'auteur montre que malgré la croissance rapide de la banlieue, celle-ci procède d'une façon différente de celle des quartiers de la ville et que l'extension de la périphérie se fait encore d'une autre manière.