

**A CIDADE ESTÁ CHEGANDO:
Expansão Urbana na Zona Rural do Rio de Janeiro (1890-1940)**

**THE CITY IS ARRIVING:
Urban Expansion in Rural Zone of Rio de Janeiro (1890-1940)**

Leonardo Soares dos Santos¹

Resumo

Neste trabalho analiso as transformações urbanas na zona rural da cidade do Rio de Janeiro, entre 1890 e 1940. Aquela área, chamada de Sertão Carioca, foi incorporada por grupos econômicos ligados ao capital imobiliário e levaram a desaparecimento de atividades e costumes rurais através da valorização das terras. Como fonte de informação este estudo examina alguns projetos, cartas de jornais e requerimentos de autoridades políticas, funcionários públicos e cidadãos comuns.

Palavas-Chave: Rio de Janeiro, capital imobiliário, zona rural, expansão urbana.

Abstract

In this work I analyse the urban transformation in rural zone of Rio de Janeiro city, between 1890 and 1940. That area, called Sertão Carioca, was incorporated by economics groups linked to the real estate and taked to desaparition of rural activities and costumes through the valorization of lands. As source of informartion this study observe some projects, letters of papers and petitions of political authorities, civil service and commom citizens.

Keywords: Rio de Janeiro, Real State, Rural Zone, Urban Expansion.

¹ Professor Adjunto ESR/UFF; Pós-Doutorando Gesthu/IPPUR/UFRJ; email para contato: leossga@gmail.com

Observando alguns relatos sobre a região rural do município do Rio de Janeiro* ao longo de século XIX, encontramos uma imagem persistentemente associada a ela, e que está ligada à idéia de abandono. Um lugar quase esquecido, pelo qual poucos, fora seus habitantes, se interessam.

No “Relatório apresentado a Ilustríssima Câmara Municipal” em 20 de setembro de 1843, o então Diretor das Obras Municipais, o Visconde de Beaurepaire-Rohan, talvez o autor do primeiro plano urbanístico da cidade, afirma na introdução de seu trabalho:

Havendo empreendido ultimamente uma viagem, que levei até a freguesia de Guaratiba, pude convencer-me, por mim mesmo, do abandono em que parece existir o interior do município, ainda nos logares mais importantes, por sua posição comercial. A ação da diretoria das obras municipais não pode alcançar esses pontos tão distantes da corte. (apud ANDREATTA, 2006, p.3)



O município do Rio e suas freguesias. Fonte: SANTOS, Noronha. *As freguesias do Rio antigo*. p. 80.

A noção de “abandono” passaria a figurar também a partir do início da década de 1900 como uma consequência previsível da situação de decadência vivida pela região. Em abril de 1910 a *Revista Ferro-Carril* publicava um artigo dedicado a expor todas as mazelas dos campos do Distrito Federal:

Ainda hoje, causa profunda tristeza ver como se acha inculta e desabitada a maior parte das regiões atravessadas pelos trilhos da [Linha Ferroviária da] Central. Toma-se um trem, e, desde que se deixa a última estação de subúrbios, sofre-se uma verdadeira desolação, percorrendo grandes extensões de terrenos propícios à agricultura, à horticultura e à fruticultura, de campos verdejantes, que encantam, que constituem verdadeira admiração a todos os que viajam e que os vem desertos, sem uma alma vivente, sem uma cabeça de gado, sem uma casinha pittoresca ou

* A Zona Rural do Rio de Janeiro era formada até meados do século XX pelas *freguesias* (depois *distritos*) de Jacarepaguá, Campo Grande, Guaratiba e Santa Cruz. A partir da década de 1930 a região passaria a ser chamada de *Sertão Carioca*.

uma choupana rústica, a quebrar a monotonia do quadro, como se uma terrível calamidade por allí passasse e tivesse ceifado a vida de todos os seus.¹

E como que clamando pela restauração dos “tempos antigos”, todo ele feito de bonança e fartura, o editorial da revista acabaria por formular uma proposta de ocupação produtiva da região, que em muito antecipa o que virá a ser conhecido alguns anos depois como “cinturão verde”: uma área dedicada à produção agrícola quase estritamente voltada para o consumo do centro urbano que lhe é contíguo, concentrando-se prioritariamente na produção dos chamados hortifrutigranjeiros. Ao invés disso o que se via era uma região

que não desenvolve unicamente por falta de uma boa iniciativa que animasse a reunião de capitães e o concurso inteligente e valioso das gentes dos campos, tem-se tristeza de que isso aconteça, porque se está a ver, completamente ao abandono, terras fertilíssimas, que estão à pedir unicamente a mão do homem [...].(idem)

Tais imagens, embora indiquem aspectos significativos de processos concretos, estão longe de abarcar a sua plenitude. A situação da região na virada do século XIX para o XX era muito mais complicada do que supõem aquelas imagens tradicionais. É certo que nem tudo era mudança ou ruptura. Mas havia por outro lado o desencadear de uma série de acontecimentos e processos sociais que apontavam para modificações na estrutura social da região. Processos concretos que demonstram quão relativa e parcial são algumas noções tão arraigadas no imaginário coletivo como as de “abandono” e “região esquecida”.

Em primeiro lugar, há que se atentar que nessa mesma época a região abarcada pelas freguesias rurais registrava o maior crescimento demográfico em todo o Distrito Federal. Tal crescimento pressionava pelo aumento da demanda por habitações e, conseqüentemente, por materiais de construção, gerando em alguns casos uma pressão pelo estabelecimento de serviços públicos como água, luz, esgoto etc.

Em 22 de dezembro de 1892 se registrava nos *Anais do Conselho Municipal* a reclamação de alguns moradores da freguesia de Guaratiba com a falta de “conserto do aterrado do Sacco” há mais de 40 anos.² Em julho de 1896, moradores de Realengo enviavam um memorial pedindo a reparação do “povoado”. No memorial vários fatores eram apontados para demonstrar a crescente importância do lugar: uma população de “12 mil almas”, uma estação de trem da Central do Brasil, três escolas municipais, uma fábrica de cartucho em construção. Além de ficar há poucos minutos da Fábrica de Tecidos de Bangu, prosseguiram os reclamantes, o lugar teria ainda em “breve um arsenal de Guerra e bem assim é de esperar grande aumento de edificações e accrescimo na população pelo grande numero que há de proprietários de terrenos

¹ Revista Ferro-Carril, abril de 1910, n. 4, p. 01.

foreiros e de particulares que se achão já retalhados e a maior parte vendidos.”³



Mapa do Sertão Carioca, como então era denominada a zona rural da cidade do Rio de Janeiro. Autor: Magalhães Correia, 1933.

Já na administração de Pereira Passos, em 1903, o Intendente Francisco da Silva apresentava uma Indicação numa das sessões do Conselho Municipal, instando o Prefeito a promover “melhoramentos” em alguns povoados “então esquecidos” da zona suburbana, como ele já vinha fazendo em Jacarepaguá e Cascadura:

Considerando que o digno Dr. Prefeito está disposto e tem resolvido dotar alguns pontos da zona suburbana com o importante e necessário melhoramento da iluminação.

Considerando que os povoados de Realengo, Campo Grande e Santa Cruz, pelo grande desenvolvimento que têm e pelo que contribuem para a receita municipal não podem e não devem ser esquecidos:

Indico que o Conselho Municipal solicite do Sr. Dr. Prefeito [Pereira Passos] a iluminação dos referidos povoados pelo systema que S. Ex. julgar mais conveniente e economico.⁴

O simples fato de uma autoridade política dizer estar interessada em promover um melhoramento num lugar da região suburbana e rural seria uma garantia da implementação deste melhoramento? Obviamente que não. Como se pode testemunhar até hoje entre muitos políticos do cenário local e nacional, todos fazem questão em expressar boa-vontade ao prometer a realização de inúmeras melhorias nas localidades por eles visitadas, especialmente em épocas de eleição. Mas em muitos casos, todos nós sabemos, a consecução dessas melhorias não é levada a efeito, não passando dos limites da promessa vazia. Porém, no período em que estamos tratando, há alguns aspectos que precisam ser considerados também.

² Anais do Conselho Municipal, 22 de dezembro de 1892, p. 62. (Doravante ACM).

³ ACM, 31 de julho de 1896. p. 114.

Conforme a atitude de Francisco Alves deixa sugerir, a demanda acima de moradores das freguesias rurais e suburbanas parece refletir em parte um notável crescimento demográfico, o que contribui para que se incremente a importância política da região no cenário do Distrito Federal. Não tardaria para que líderes políticos da região explorassem a precária situação da região em termos de serviços e infra-estrutura públicas para construir sua plataforma de atuação no legislativo municipal. Muitos intendentes, por exemplo, para se verem reconhecidos como porta-vozes da população rural e suburbana, pautariam suas ações na “busca e conquista” de “melhoramentos” que eram até negados àqueles “povoados esquecidos” pelos poderes públicos. Isso de certa maneira geraria certos embaraços aos primeiros Prefeitos da cidade, os quais nitidamente concentravam os investimentos da municipalidade nas “zonas nobres” da cidade.

Um interessante exemplo foi a aprovação da emenda do Intendente Alvaro Albano ao Projeto n.28. Em sua primeira versão, ele estabelecia que “todos os terrenos em quaesquer das freguesias urbanas ou suburbanas, que não tiverem água, luz e esgotos, serão isentos do pagamento de emolumentos ou braçagem de qualquer natureza”. Por esta definição, apenas as freguesias não-urbanas de Inhaúma e Irajá seriam contempladas. Ao que Álvaro Albano apresentou e teve aprovada uma emenda estendendo tal “benefício” à Campo Grande, Guaratiba e Santa Cruz.⁵

Para um município com tantos gastos com funcionalismo público e com as próprias obras que iam se avolumando ano a ano (ruas, estradas, calçamento, iluminação, esgoto etc.), a arrecadação com impostos passava a ser crucial, constituindo ela mesma num dos pilares que sustentavam a máquina governamental. Uma emenda como a de Álvaro Albano certamente teria sido vista pelos representantes da administração Pereira Passos como prejudicial às finanças da municipalidade, pois ameaçava afastar de sua mira tributária um enorme contingente da população da cidade. Para evitar tal risco ela passava a ser obrigada a promover melhoramentos. Para uma administração como aquela (e de Carlos Sampaio, Prado Júnior e outros), tão comprometidas com as reformas urbanas do centro e com as localidades que estavam sendo ocupadas pela elite carioca, como Copacabana e Botafogo, não era uma decisão simples – longe disso. Mas a pressão das contas e dívidas sempre crescentes, diariamente lembradas pelos funcionários ligados ao setor de finanças da Prefeitura, devem ter levado o Prefeito a concluir que não havia outra alternativa: era preciso investir para que se pudesse - até com maior legitimidade – taxar.

Há que se destacar também que havia outro motivo para que os poderes públicos

⁴ ACM, 10 de outubro de 1903. p. 194.

⁵ ACM, 15 de outubro de 1903. p. 222.

passassem a investir mais na região. Verena Andreatta (2006, p.21-22) sublinha que no modelo de cidade que se afirma no Ocidente a partir do século XIX, a constituição de serviços públicos urbanos será o instrumento principal de realização da mais-valia urbana, pois “a possibilidade de incrementar esse valor nas proximidades da cidade e os altos benefícios que supõe a passagem do solo de valor rural a urbano têm sido fator determinante da contínua explosão da cidade sobre seu território limítrofe”. Assim, os investimentos na ampliação de serviços públicos na região eram desdobramentos de uma pretensão mais geral da municipalidade na sua busca permanente em conseguir receitas para cumprir com o seu plano orçamentário, via impostos e tributos.

Mas a região parecia se tornar atraente não apenas para os poderes públicos. Vários investidores particulares também se lançariam com inúmeros projetos – muitos deles frustrados, é verdade - de investimento em serviços públicos. Não é difícil imaginar a expectativa de lucros rápidos vislumbrada por Manoel Gomes Arruda tão logo ele tenha visto aprovado o Projeto n. 204, pelo qual lhe era concedida permissão “para explorar a iluminação pública e particular, pelo sistema de gaz carvão ou outro no curato de Santa Cruz, Realengo, Campo Grande e Bangú.”⁶ Perspectiva semelhante teria levado a empresa Pereira Jr. & Cia. e Carlos Rossi a propor à Prefeitura um contrato de conservação das estradas suburbanas.⁷ Contudo, em que pese o contexto favorável para investimentos na região, havia casos em que os proponentes erravam a mão em seus projetos. Atentemos para o exemplo de Pedro Antonio Filho. Num projeto de sua autoria, apresentado ao Conselho Municipal em 1891, lê-se que ele simplesmente desejava realizar “por si ou por empresa que organizar diversos melhoramentos na zona compreendida entre Engenho Novo e Santa Cruz, no distrito federal”. Na prática, o autor se responsabilizava por um território que abarcava mais de 60% da superfície do município. Constavam entre alguns dos “melhoramentos” por ele propostos: abrir ruas, estradas e caminhos; estabelecer núcleos coloniais; construir “sobre regras de boa higiene casas econômicas isoladas umas das outras”; “estabelecer imigrantes de preferência belgas, alemães ou nacionais mediante contracto prévio, auxiliando-os para sua collocação”; “proceder a drenagens e plantações de vegetais especiais nos terrenos que forem insalubres nas proximidades dos núcleos coloniais que estabelecer”; “construir um edifício em terreno suficiente para manter uma escola pratica e theorica de agronomia e veterinária, onde se dê educação profissional (sic), segundo as regras modernamente ensinadas na Europa”; “construir escolas primarias nos núcleos coloniais que estabelecer para servir aos filhos dos colonos da localidade”; “um mercado em Cascadura e outro no Engenho Novo para vendas a varejo e por atacado”; “armazéns em Cascadura, onde os

⁶ ACM, 22 de outubro de 1896. p. 130.

⁷ ACM, 07 de maio de 1907. p. 99.

lavradores sem pérca de tempo poderão abastecerem-se de todos misteres concernentes a uso particular, como seja: gêneros, roupa, instrumentos de lavoura”; organização de uma “exposição agrícola, bem como de floricultura e avecultura etc cujo productos sejam julgados por um jury e premiado”.

Mesmo diante de tão “patrióticos intuitos” – como classificou o próprio autor do projeto - não foi difícil para Miguel Guimarães, Intendente responsável em avaliar a sua (in)viabilidade, justificar a sua decisão pelo simples indeferimento de pedido tão megalômano.

Outro tipo de projeto apresentado por particulares era o da construção de grandes conjuntos de “habitações populares”, abarcando uma área tão grande que podiam ser consideradas verdadeiras cidades. De certa forma, eles antecipavam em algumas décadas aquilo que viria a se constituir posteriormente como os grandes loteamentos residenciais implantados a partir da década de 1940. Destaque-se aqui a proposta de construção de um grande bairro abarcando as freguesias de Irajá e Jacarepaguá e outro abarcando estas mais a freguesia de Inhaúma. O historiador Gerson Brasil cita o exemplo da Cia. Cidade da Gávea, que na “época do Encilhamento” projetou a construção de um balneário na Praia da Restinga (Barra da Tijuca), “ao qual se chegaria por um boulevard” (GERSON, 1965, p. 408).

Um fato que parece indiscutível - mesmo que muitos desses projetos não tenham saído do papel, como foi o caso desses três projetos citados - é que eles apontam para a existência de uma outra leitura possível sobre a região ocupada pelas freguesias rurais. Leitura esta que tendia a contradizer as imagens tradicionalmente associadas à região, que eram sintetizadas pelas idéias de “decadência” e “abandono”, idéias estas que reforçavam a imagem de um espaço “esquecido” pelos poderes públicos. Num caminho inverso, tais projetos e empreendimentos consolidavam a noção de uma região de *fronteira aberta*, isto é, algo em expansão, na medida em que se constituía aos olhos de muitos agentes, especialmente aqueles ligados aos ramos do capital industrial, financeiro e de serviços, como um espaço verdadeiramente propício a investimentos de capital.

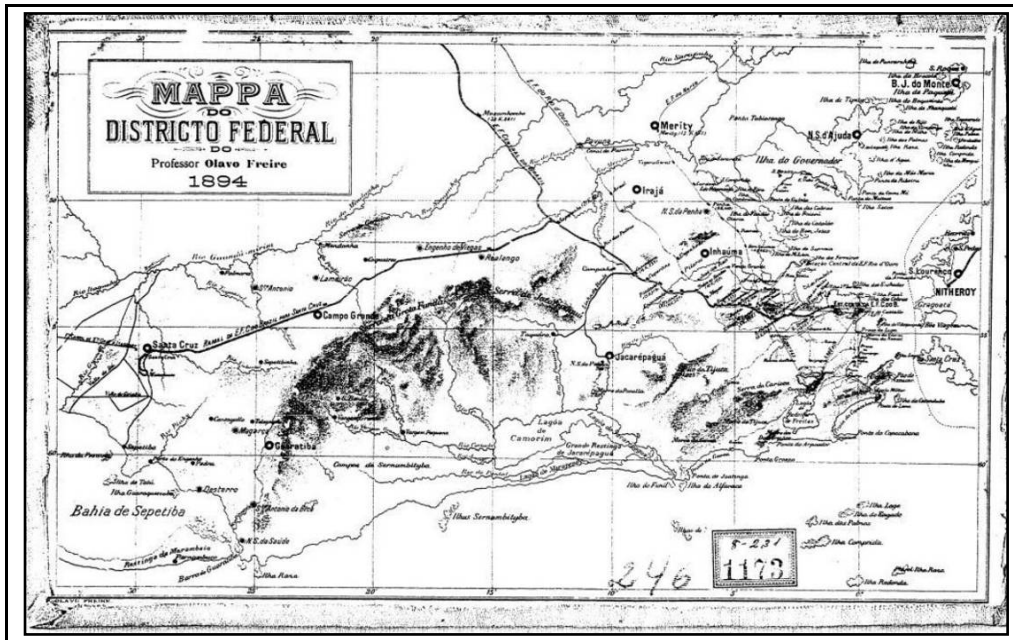
O editorial da *Gazeta Suburbana*, publicado em 8 de setembro de 1910, procura veicular exatamente essa ideia:

[...] Com o progressivo augmento da população do Distrito Federal, com o grande desenvolvimento do nosso comércio, os subúrbios, outrora abandonados e desprezados, tornaram-se ultimamente procurados e conhecidos. Tudo tem augmentado nos subúrbios: a população, o commercio, a industria. Tão grande é o desenvolvimento actual da zona suburbana que, quase todos os jornaes diários, viram-se na necessidade de, no noticiário geral, acrescentar um suplemento consagrado unicamente aos subúrbios [...] (SANTOS, 1987, p. 260).

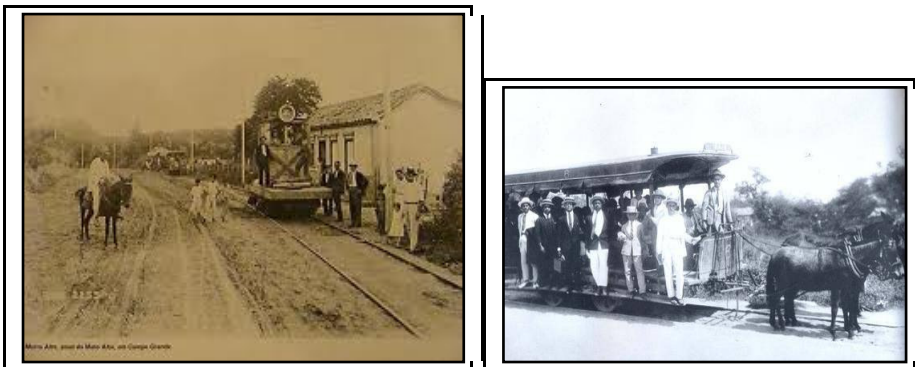
O próprio crescimento demográfico conhecido pela região nas últimas décadas do século

XIX parece ter sido resultado da expansão de um serviço público em especial – o das linhas de transporte. No caso em questão os principais agentes impulsionadores foram, num primeiro momento, as linhas de trem e, num segundo, as linhas de bonde. É bastante sugestiva a relação entre o volume de passageiros desses meios de transporte com o crescimento populacional da região. O caso dos trens é simplesmente notável. Década após década vai se multiplicando o número de passageiros, demonstrando que a região ia se consolidando enquanto opção de moradia dos segmentos economicamente mais pobres da população. Os efeitos trazidos pela consolidação desse meio de transporte, que já começava a cortar a região desde 1861 seriam reforçados com a expansão das linhas de bondes (GUIMARÃES, 1987, p. 7).⁸ A atuação destes na região tem início na década de 1870. Mais precisamente, em 1872 é concedida a Fernando Maria do Prado a permissão para explorar uma linha entre Santa Cruz e Itaguaí. Pouco tempo depois tal permissão é concedida a Etienne Campos e a Cia Ferro Carril de Jacarepaguá para estabelecer uma linha entre Cascadura e Nossa Senhora do Loreto (Freguesia). No contrato desta última ficava em aberto a possibilidade da linha ser estendida até Guaratiba, caso os concessionários quisessem (SANTOS, 1996, p. 206). Em 1879 este serviço passaria por grande expansão com a instalação das linhas da Companhia Ferro-Carril de Cachamby, que ligavam o Engenho Novo, cortando boa parte da freguesia de Inhaúma (Atlas, 1990, p. 56). Embora a atuação desses bondes nas freguesias rurais não se comparasse com a que ele desempenhava em áreas como a zona sul e Tijuca, ele foi importantíssimo para a consolidação da malha urbana na região, sendo ele o responsável pelo trabalho de “costura dos vários núcleos populacionais originados pelos trens” (ibidem, p.52). Até o final do século XIX, todas as freguesias rurais já eram cortadas por linhas de bonde, com viagens constantes por Jacarepaguá, Guaratiba, Campo Grande, Santa Cruz, Barra da Tijuca, Méier, Madureira, Cascadura, Bangu, Realengo. Havia empresas voltadas especificamente para o desenvolvimento desse serviço na região como a já citada Cachamby, a Carris de Campo Grande, a Carris de Guaratiba e Linha Circular Suburbana de Tramways (SANTOS, op. cit, p. 278).

⁸ Uma análise mais detalhada sobre os primeiros momentos da introdução dos bondes na cidade pode ser apreciada em RAISON (2000).



Mapa da capital da República de 1894. É um dos primeiros mapas que focalizam todo o território do município do Rio de Janeiro, inclusive o das freguesias “de fora”, que ficavam de fora inclusive do mapa da cidade. Nele se vê a abrangência da linha de ferro Pedro II, grande vetor de expansão urbana no Sertão Carioca. Fonte: Instituto Pereira Passos/RJ



Nas duas fotos acima, o dia-a-dia do maior vetor de expansão urbana nos subúrbios depois dos trens, o bonde. Na figura à esquerda vemos um carro de manutenção de linhas de bonde operando em Mato Alto (Campo Grande) na década de 1920. No da direita, um carro de bonde puxado por burro – algo muito comum na zona rural e nos subúrbios até o início da década de 1930 – com destino a Irajá. Fonte: <http://saibahistoria.blogspot.com/>

Se por um lado a implantação das linhas de bondes servia como um verdadeiro indutor para a fixação de moradias na região suburbana, por outro, o próprio aumento populacional, combinado aos outros serviços públicos que iam sendo implantados, fazia com que a região passasse a ser vista por empresas e particulares como um lugar atraente para se investir na expansão desse tipo de serviço. Entre mais ou menos 1890 e 1910 são vários os pedidos encaminhados ao Conselho Municipal solicitando concessão para implantação desse serviço. Procedimentos esses que reafirmam a visão sobre a região como uma espécie de fronteira

aberta para a expansão de investimentos em serviços públicos.⁹

Alguns pedidos de concessão abarcavam regiões já populosas da área suburbana e com significativo volume de comércio. Esta foi a opção de Francisco Antonio da Gama, ao apresentar em 1890 um pedido de concessão de uma linha de bondes ligando a Estação de trem de Cascadura a Bangu.¹⁰ Caso parecido foi o de Alfredo Coutinho Cintra, que, em parceria com Francisco José da Silva Bastos, pretendiam construir a partir de 1891 uma “linha de carris” ligando o Engenho de Dentro a Cascadura.¹¹

Enquanto alguns pedidos de concessão visavam articular as localidades rurais com as zonas mais populosas do subúrbio (freguesias já bastante urbanizadas), outros tinham o claro propósito de constituir uma malha urbana no interior de freguesias rurais ou entre elas. Temos o exemplo de Jose Candido Teixeira, que “tendo em vista a necessidade de uma linha férrea de bitola estreita, ligando a Freguesia de Jacarepaguá a de Guaratiba”, requeria em 1891 “o privilegio por trinta annos para esse fim”.¹² Foi o caso também de Luiz Gonçalves Peixoto, que pedia em fins de setembro de 1901 uma concessão para construir uma estrada de carris de “tracção eléctrica, partindo da Fazenda da Boa Esperança e terminando no lugar denominado Cantagallo na freguesia de Campo Grande”.¹³ Poucos anos depois era a vez de Francisco Manuel das Chagas Dória receber a concessão de uma linha ligando Campo Grande a Guaratiba. Em julho de 1896 era inaugurado o trecho entre Campo Grande e Monteiro (Guaratiba).¹⁴ Ainda em 1894, mais precisamente no dia 18 de outubro, era concedida ao engenheiro Domingos Guilherme de Braga Torres uma linha entre Guaratiba e Santa Cruz.

Não que todos os pedidos de concessão, mesmo que aprovados, tenham sido efetivamente implementados. José Pires Vilella, diretor da Empresa de Ferro-Carris e Navegação de Santa Cruz iniciava em outubro de 1883 uma linha férrea que ligaria Santa Cruz a Sepetiba. No ano seguinte as obras realizadas não tinham passado de um aterro, um pontilhão e

⁹ Em 25 de janeiro de 1893, por exemplo, a Cia. Manufatura de Cal e Artigos pedia autorização para prolongar as linhas, “de tracção animada”, que iam da Freguesia até o Rio das Pedras e da “ponte” da Taquara até o largo da Capela, no Rio Grande. Poucos meses depois Affonso Henriques de Magalhães pedia concessão de uma linha ligando Jacarepaguá à Tijuca e à Gávea. Em agosto do ano seguinte era a vez de Domingos Guilherme Braga Torres pedir a “concessão para construir, por sua conta, ou da empresa que organizar, uma linha de bonds por tracção animal, a vapor, ou à electricidade, entre a parochia de Guaratiba e a de Santa Cruz”. Em novembro José Bonifácio Gomes pedia concessão para construir uma linha de bondes, “por tracção eléctrica”, ligando a estação de Piedade à Santíssimo. Ler ACM dos dias 25 de janeiro de 1893. p. 58; 26 de Abril de 1893. p. 154; 09 de agosto de 1894. p. 38; 17 de novembro de 1894. p. 12.

¹ ⁰ AGCRJ. “Estrada de Ferro Cascadura a Bangu (Francisco Antonio da Gama)”, Códice 55-3-20, fl. 01.

¹ ¹ AGCRJ. “Carris”, Códice 55-3-42. fl. 01.

¹ ² AGCRJ. “Estrada de Jacarepaguá a Guaratiba – 1891”, Códice 57-2-41, fl. 01.

¹ ³ ACM, 24 de setembro de 1901. p. 119.

¹ ⁴ SANTOS, Noronha. Op. Cit., p. 224. Tal concessão seria transferida em 1897 para Sebastião Navarro Betim Paes Leme, que ficava obrigado a expandir a linha até Ilha e Pedra de Guaratiba. O que realmente aconteceu, sendo inaugurada a tração eléctrica da linha em 17 de maio de 1917. Ela funcionaria, em precárias condições,

a preparação de alguns leitos.¹⁵ O curioso é que dois anos antes, em 1881, Antonio Francisco Bandeira Jr ganharia uma concessão de uma linha de bonde, também ligando Santa Cruz a Sepetiba. Um ano depois foi anulada (SANTOS, op. cit., p. 222). Outro exemplo é de Joaquim Catramby, que havia conseguido uma concessão para instalar uma linha entre Jacarepaguá e Gávea em 22 de novembro de 1905. Praticamente nenhuma obra foi realizada até 1918, ano em que a concessão foi revogada (ibidem, p. 228).

Como acontecia em relação a outros serviços públicos, a demanda pelo seu estabelecimento podia partir dos próprios moradores da região. Temos aqui o exemplo da reivindicação de “habitantes do Encantado, Piedade, Dr. Frontin e Cascadura”, apresentada ao então Prefeito Souza Aguiar. Tratava-se de um abaixo-assinado, no qual denunciavam a ineficiência das linhas da Central do Brasil em satisfazer as necessidades de uma população que se tinha “avolumado de modo extraordinário nestes últimos tempos [fim da década de 1910]”. No intuito de atestar a legitimidade de sua reivindicação, os autores irão estruturar o seu argumento em torno da idéia da região suburbana e rural como um espaço em plena expansão:

Antigamente os moradores se circunscriviam nos limites das respectivas estações da Estrada de Ferro Central do Brasil; hoje, porém, em todas as direcções augmenta o numero de casas, e pode-se afirmar que os diferentes bairros dessas zonas se acham completamente habitados.

(...)

O commercio dia a dia multiplica as suas transações atravez desses populosos centros e lucta com as mais sérias difficuldades para attender aos seus interesses, ao interesse dos seus fregueses.

Assim, tendo crescido de tal maneira a população, é bem de ver a necessidade que existe de um meio de communicação mais freqüente, mais contínuo, que permitta aos habitantes intermédios das Estações da Estrada de Ferro, solver com facilidade às exigências de vida, providências com presteza acêrca dos interesses que alli se ajustam.

Por taes motivos, seria um incontestável beneficio à população dessas extensas zonas, o prolongamento das linhas de bonds da Companhia ferro Carril da Villa Isabel, passando pelo Encantado, Piedade, Dr. Frontin e Cascadura.¹⁶

Outro tipo de serviço muito requerido foi o de trens. Entretanto, ao contrário dos bondes, praticamente todos seriam indeferidos. Uma das razões é que esse serviço era bem mais complexo e, por isso, muito mais custoso do que os bondes. Imaginemos o que deveriam ser os custos e as implicações para que saísse do papel uma proposta como a do capitão tenente Collatino Marques de Souza, que em meados de 1893 solicitava a concessão de uma estrada de ferro “elevada e electrica”, bem ao estilo dos *Elevators* de Nova York, que ligaria “esta capital e o subúrbio de Cascadura”.¹⁷ Não menos ambicioso era o projeto de Delphim Ribeiro, que pedia

até o início da década de 1860.

¹⁵ AGCRJ. “Empresa Ferro Carris de Sepetiba”. fl. 04.

¹⁶ AGCRJ. “Representação dos habitantes de varias zonas suburbanas do Distrito Federal ao Exmo. Sr. General Dr. Francisco M. de Souza Aguiar, Prefeito do Distrito Federal”. Códice 56-4-9. fl. 2V-3.

¹⁷ ACM, 07 de setembro de 1893. p. 57.

uma concessão por 50 anos para construção de uma linha de “carris de ferro por tracção elétrica”, partindo do Rio Grande, em Jacarepaguá, até o alto da Tijuca.¹⁸ A tais projetos o próprio pedido de concessão teria sido indeferido. O argumento mais utilizado era o da inviabilidade do projeto.¹⁹ Mas não foram poucas as propostas que tiveram seu pedido aceito pelo Conselho Municipal. Caso de Francisco Canella, que pretendia construir uma “estrada de Ferro econômica” ligando a estação de Mangueira ao “povoado” de Sepetiba, passando por Jacarepaguá e Guaratiba.²⁰ Ou o de Pedro Von Collen, que teve aprovada em outubro de 1899 a concessão de uma linha de “carris de ferro” ligando o Engenho do Mato, na freguesia de Irajá, a Vargem Grande, em Jacarepaguá.²¹ Em 1891, o Conselho aprovaria a concessão para uma estrada de ferro ligando Guaratiba à Praça da República e outra ligando Madureira ao porto de Pedra de Guaratiba.²² Talvez o mais notável tenha sido o projeto de Carlos Schimidt, cuja concessão se deu por meio do decreto nº 1.109 de 4 de novembro de 1906, numa linha que simplesmente ligava a tradicional Santa Tereza à localidade de Vargem Grande. Seu tráfego seria feito sobre grandes pontes sustentadas por colunas e arcadas de alvenaria, dispostas de forma a não impedir a ventilação das ruas. Porém, não demoraria muito para que este projeto também fosse revogado.



Nesta planta de 1891 vemos assinalado em vermelho o projeto de uma linha de trem ligando a Praça Mauá a Sepetiba. Autor: José Silva. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

¹⁸ ACM, 10 de março de 1898. p. 29.

¹⁹ Não eram raros os casos em que os proponentes tinham a sua solicitação indeferida por não apresentarem os documentos necessários (como plantas) ou por não serem claros ao apontar os terrenos que deveriam ser desapropriados.

²⁰ ACM, 01 de abril de 1897. p. 100.

²¹ ACM, 27 de dezembro de 1901.

²² AGCRJ, “Estrada de Ferro de Madureira ao Porto da Pedra, na freguesia de Guaratiba – 1891”, Códice 57-2-38, fl. 02.

O volume de melhoramentos realizados na região era realmente significativo, mesmo considerando que muitos deles nunca saíam do papel. Contudo, o que se pode continuar a discutir é sobre o grau e, fundamentalmente, a qualidade desse investimento. Não restam muitas dúvidas de que o material empregado nos serviços públicos utilizados pelas classes pobres das freguesias rurais não era o mesmo daquele usufruído pelos filhos da aristocracia que habitavam Botafogo, Laranjeiras ou Ipanema.

Em 1915, num conto intitulado “História Macabra”, Lima Barreto com sua costureira verve cáustica nos traz a história de um defunto de nome Florêncio da Costa, que morava em Engenho de Novo e que fora enterrado em Inhaúma. A estrada seguida pelo coche fúnebre tinha tantos buracos, verdadeiros “abismos” segundo Lima, que ao final da viagem o “defunto ressuscitou” (BARRETO, 2004, p. 157-58).

Num requerimento enviado diretamente ao então Prefeito Souza Aguiar, moradores de Jacarepaguá mostravam-se descontentes com a Companhia de Ferro-Carris de Jacarepaguá:

É possível que esta cia. que acaba de dar tão grande dividendo possa continuar a zombar dos habitantes deste pobre arrabalde, tendo uma linha sem lastro, com dormentes todos podres, com trilhos estragados, com animaes imprestáveis, comprados das outras cias. por não servirem para o trabalho. Com falta de bonds. Pedimos a Vx. para tomar as providências que temos direito.²³

Mas há ainda um detalhe importante no texto desse requerimento: note-se que para fundamentar sua reivindicação, esses moradores acabam reforçando um princípio que na verdade está na base do tratamento desigual dado pelos poderes públicos às diferentes regiões da cidade. Declaram eles: “Pertencemos a uma população que paga impostos municipaes como as outras. Neste bairro morão (sic) algumas pessoas que devem merecer alguma atenção de vossa Ex. como: Mal Câmara, Argolo e Cantuária, Generaes Campos, Lauro Muller, Barão Sampaio Vianna, Catrambi etc.” ou seja, não se tratava de uma “população qualquer”, eram pessoas de certa “posição”, que exigiam um tratamento compatível ao que seus iguais recebiam nas “zonas nobres”.

E esse é um dos aspectos mais instigantes do processo de expansão urbana das freguesias rurais nesse período. A própria composição dos grupos sociais que passam a se fixar na região é bastante heterogênea. Os baixos preços dos terrenos podem sugerir que os segmentos mais pobres egressessem essa região como lugar privilegiado de ocupação. Porém o custo dos transportes era muito elevado para os padrões daqueles segmentos. O que fazia com

²³ AGCRJ, *Companhia Ferro-Carril de Jacarepaguá*, Códice 55-1-34, fl. 236.

que a proximidade da moradia em relação ao local de trabalho continuasse a ser fundamental. E as vagas no mercado de trabalho ainda continuavam concentradas no centro da cidade. Na prática, a ocupação da região favorecia os segmentos de poder econômico mais elevado: militares, funcionários públicos, profissionais liberais, comerciantes etc. Exatamente os segmentos que tinham maiores condições de arcar com os altos custos de locomoção.

Os dois projetos que iremos nos debruçar agora revelam esta heterogeneidade. Ambos propõem a constituição de bairros residenciais, e que nunca foram implementados, mas de certa forma antecipam aquilo que seria uma marca da ocupação de grupos sociais na região e da identidade espacial que desde então foi se configurando.

O primeiro projeto é de autoria de Prudêncio Paschoal Telles dos Reis, Ignácio Antonio Teixeira Junior e Jose Baldraco e se propunha a contruir três mil casas em áreas abarcadas pelas freguesias de Irajá e Jacarepaguá, a partir de Campinho. Os autores fazem questão de sublinhar que essa “espécie de cidade” era pensada “não só para habitação de operários e classes pobres”, como também “para vivenda aprazível d’aquelles que necessitarem morar fóra d’esta Capital, visto ser essa localidade um bairro reconhecidamente saudável e recommendado pelos facultativos”.²⁴

Outro projeto é de autoria de Antonio Zeferino Candido, o Barão de Vidal e o Barão de Santa Margarida. Ele visava promover melhoramentos numa extensa área compreendida pelas “Serras do Matheus (Jacarepaguá), [pelos] logares Boca do Matto, Engenho de Dentro, Inhaúma e Irajá”. Além disso, os autores “propõem-se à edificação de um bairro ou cidade anexa a esta Capital Federal, principalmente destinada à habitação cômoda, elegante e saudável das classes mais abastadas”, composto por “ruas largas, jardins, logradouros, edificios públicos e particulares”.²⁵

O que se pretendia era montar uma “cidade” completamente diferente daquela “cidade velha”, marcado por “extrema acumulação de casario (...) a estreiteza de suas ruas, a quasi falta total de arborização, a irregularidade das construções, a antiguidade dos moldes, a nenhuma apparencia esthetica da grande cidade”.²⁶ Uma cidade superior para as “classes superiores”. Mas este é apenas um aspecto desse projeto.

Os proponentes do projeto estabeleciam uma série de melhoramentos que pretendiam realizar. Vejamos três deles:

3º Construir por conta própria ou de terceiros todos os edificios constantes de suas

²⁴ AGCRJ, Melhoramentos em Irajá e Jacarepaguá - 1891. Códice 46-2-70. fl. 1.

²⁵ AGCRJ, “Melhoramentos e edificação de um bairro nas Serras do Matheus, Jacarepaguá, logares Boca do Matto, Engenho de Dentro, Inhaúma e Irajá (1890)”, Códice 46-2-60, fl. 1.

²⁶ Idem.

plantas geraes e particulares, vender terrenos demarcados com sugeição (sic) à planta respectiva, alugar e vender todos os seus edificios, exercer, finalmente, sobre elles todos os direitos do seu directo senhorio.

4º Montar todas as fábricas, engenhos e manufacturas necessárias para a realização de todas as obras e bem assim obter, fornecer, comprar e vender todos os materiais de construção, embellesamento e uso.

5º Realizar todas as obras de necessidade publica requerida pelas condições de hygiene e do uso, taes como: esgotos, agoa e lux, sempre de accordo e previa aprovação do Governo.

6º Montar todo o serviço de transporte e locomoção animada e accelerada, inclusive o que tenha por fim collocar o novo bairro ou cidade em directo, immediato e rápida communicacão com o centro comercial do Rio de Janeiro.²⁷

A leitura de tais propostas permite constatar mais uma vez os laços que ligavam o nascente mercado imobiliário com os serviços públicos. É a exploração destes que no fim das contas permitirá que os proponentes daqueles projetos obtenham o retorno financeiro de seus investimentos.

Mas os autores inovavam radicalmente num ponto: pretendiam estabelecer um novo eixo de comunicação entre o bairro planejado e o centro da cidade por meio do estabelecimento de uma avenida. Um projeto bastante singular para a época, já que buscava viabilizar o estreitamento do contato entre subúrbio e centro, algo que só seria alcançado na cidade do Rio com a construção da Avenida Brasil na década de 1940. Aquela teria ainda “no seu leito uma linha férrea de locomoção a vapor, electrica ou de ar comprimido, segundo ultteriores accordos e necessária aprovação”.²⁸

De certa maneira, outro ponto inovador da proposta era, como visto anteriormente na 4º proposta, a alusão a uma suposta vocação industrial das áreas suburbanas. No projeto em questão este aspecto parece figurar ainda como um elemento complementar. Mas a resposta que o parecerista encarregado da avaliação do projeto dá a este ponto em particular, ou melhor, às condições que os autores impõem para a sua consecução, nos permite imaginar que é possível que as questões envolvendo indústrias já atraíssem interesses bem consolidados na região. Segundo Camillo Moura de Menezes, Chefe da 2ª Divisão da Inspeção das Obras Públicas do Distrito Federal o pedido formulado pelos autores sobre o

privilégio de 10 annos, para montagem de todas as fabricas, industrias e manufacturas, cujos produtos sejam destinados ao bairro, importaria em monopólio vexatório, intolerável, cujos limites ficarião sempre indeterminados, incompatível com a liberdade da industria, do commercio, dos proprietarios e dos habitantes e para o qual não podem concorrer os poderes do Estado.²⁹

É possível que os autores estivessem tentando explorar uma senda já aberta por indústrias

²⁷ Ibidem, fls. 1v-2.

²⁸ Ibidem, fl. 2.

²⁹ Ibidem, fls 4-4v.

já estabelecidas na região poucos anos antes, como o caso da Fábrica de Tecidos de Bangu e, de certa maneira, pelo Matadouro de Santa Cruz. E a região reunia condições importantes para que tal situação emergisse. A ação combinada, numa mesma área, de grande densidade demográfica, terrenos a baixo custo (se comparados com outras regiões da cidade) e a existência de uma significativa trama de vias de transporte (Central do Brasil em especial) eram elementos extremamente favoráveis para a implantação de estabelecimentos desse tipo.

Um aspecto que também favorecia o estabelecimento de indústrias na região era a considerável disponibilidade de mananciais de água. Isto tinha uma dupla importância nesse contexto. Por um lado, a água era para praticamente todas as indústrias do país a grande matriz energética para o funcionamento de suas engrenagens, naquele momento e por algumas décadas do século XX ainda.³⁰ Por outro lado, havia determinadas modalidades de produção industrial que exigiam por parte de certos estabelecimentos uma grande capacidade de armazenagem de água, como era o caso das indústrias têxteis, nas quais se utilizavam enorme quantidade do valioso líquido para que se pudesse lavar e tingir os tecidos.³¹ E há que se considerar ainda, que em finais do século XIX aquela região da cidade ainda estava longe de ter um serviço público de fornecimento seguro e permanente de água, que tornasse obsoleto o recurso aos mananciais.

Côncios disso, os diretores da Fábrica de Tecidos Bangu, conforme evidencia a historiadora Luciana Oliveira em consistente trabalho sobre aquela fábrica, alegam ter escolhido aquela área no início da década de 1890 exatamente pela existência ali de mananciais, além da proximidade da linha férrea da Central do Brasil. Até porque,

não seria prudente deixar um estabelecimento da ordem do projetado, dependente da que pudesse ser dispensada do suprimento público, e muito mais, presenciadas as grandes faltas que desse indispensável elemento tantas vezes tem sofrido esta cidade (OLIVEIRA, 1994, p. 16).

Em 1893, percebendo o grande valor que seus mananciais tinham naquele contexto, a direção da Cia. Centro Industrial Nacional, “possuidora da Fazenda do Rio da Prata do Mendanha”, manifestava ao Governo Federal sua intenção de vendê-los. A Cia. argumentava

³⁰ Comenta bem a propósito Warren Dean (2004, p. 255): “A energia hidrelétrica foi um avanço tecnológico tão fortuito para o Brasil meridional quanto o carvão coque o tinha sido para os ingleses três séculos antes. Não é possível imaginar o desenvolvimento da indústria na base limitada do carvão feito de eucalipto, e o custo do carvão importado teria sido tão nocivo ao desenvolvimento industrial no Brasil quanto o foi para a Argentina [...]”.

³¹ Não por coincidência, a maior parte das primeiras indústrias do país buscaram as várias serras que cortam a região litorânea do país, principalmente em áreas onde existissem cachoeiras ou córregos, de modo a aproveitar a força hidráulica que delas se podiam usufruir. Vale ainda lembrar que mesmo depois que o país passou a impulsionar suas indústrias com combustíveis derivados do petróleo, os mananciais de água ainda continuaram tendo grande importância para segmentos da indústria pesada, como o de fabricação de aço. Não por acaso, a Zona Oeste do Rio, justamente a região que constituía a sua antiga zona rural, abriga nada mais nada menos

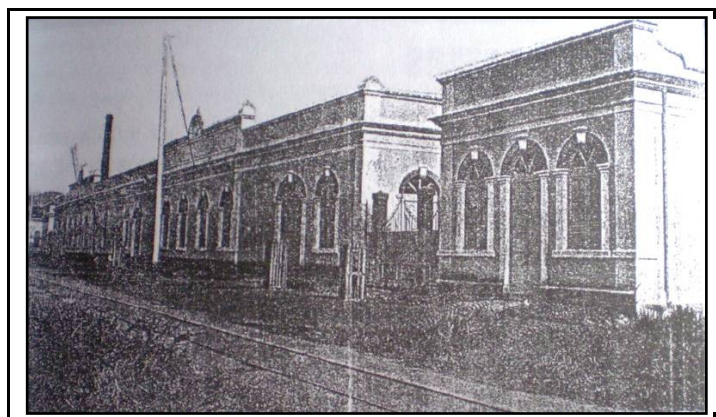
que eles já eram utilizados para o abastecimento do Matadouro de Santa Cruz, mas de uma maneira pouco lucrativa. Como forma de convencer o Governo sobre a pertinência da proposta, os diretores destacam exatamente o valor estratégico dos mananciais.

As agoas do Rio da Prata são, além de volumosas, de qualidade superior e nascem a mais de oitocentos metros acima do mar.

Tendo a Cia. feito contractos para a tiragem de dormentes e havendo pretendentes para as cachoeiras de alguns dos Mananciaes a esta pertencentes, afim de construírem estabelecimentos fabris, lembrou-se a Cia não pôr em pratica ainda estas pretenções e Contractos sem, primeiro, ouvir o Governo.³²



Fábrica de destilaria a vapor em Sapopemba, atual Deodoro. Fonte: Álbum "O Paiz", 1906

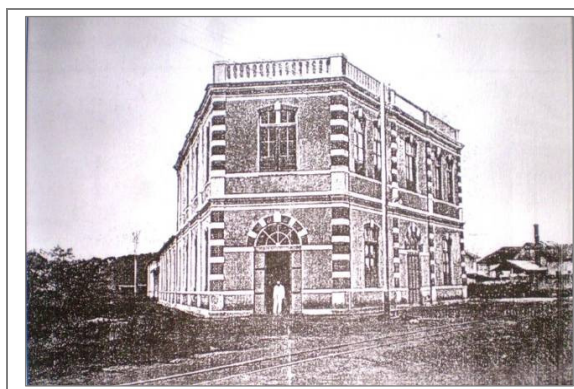


Fábrica de Tecidos de Linho em Sapopemba. Fonte: Álbum "O Paiz", 1906

Contudo, é importante que se pontue que mesmo com todos os fatores acima apontados,

que três (Campo Grande, Paciência, Santa Cruz) das sete Zonas Industriais de todo o estado do Rio de Janeiro.
³ ² Arquivo Nacional. Fundo Ministério dos Transportes. "Proposta que a Cia Centro Industrial Nacional faz para vender ao Governo Federal a Fazenda do rio da Prata do Mendanha para o abastecimento d'agua no Matadouro

não houve nenhuma corrida de fábricas às áreas suburbanas e rurais da cidade até as primeiras décadas do século XX. Além da Fábrica Bangu e do Matadouro de Santa Cruz, havia a Oficina de Central do Brasil em Engenho de Dentro, uma grande oficina da Cia. Light and Tramways, uma fábrica de chitas em Piedade e uma fábrica de tecidos em Sapopemba (Deodoro). Entretanto, embora em pequeno número, elas contribuíram para impulsionar uma tendência que ganharia corpo nas décadas de 1940 e 1950: a fixação na região de segmentos do operariado carioca. A própria Fábrica de Bangu estabeleceu uma série de iniciativas para que os operários residissem perto da fábrica, que iam desde a construção de uma vila operária até a cessão de terrenos (OLIVEIRA, op. Cit., p. 51). Por sua vez, a construção da “Villa Operária” no início da presidência do Marechal Hermes da Fonseca (1910-1914) viria a se constituir também num importante marco desta tendência (OLIVEIRA, 2004).



Lithographia e Typographia da Cia. De Loterias Nacionais do Brazil em Sapopemba. Fonte: Album “O Paiz”, 1906.

Tais fábricas certamente exerceriam importante papel no incremento populacional da região, que já se via estimulado pelo crescimento das linhas de transportes coletivos. Todos esses fatores agindo simultaneamente tinham, por sua vez, um destacado papel no que concerne à expansão do comércio local. Sobre isso, Benedicto Freitas nos oferece um importante relato sobre o Matadouro de Santa Cruz:

A fim, de obviar o mal do abastecimento sem base sólida, foram convidados vários negociantes para abrirem casas de *secos* e *molhados* nas imediações do matadouro, logo após sua inauguração. Atendendo aos apelos de Ferreira Nobre [então Presidente da Câmara Municipal] e de alguns marchantes, imediatamente foram instalados os primeiros armazéns, cujos proprietários eram os seguintes: Souza & Cia, Antonio Leocadio Cordeiro, Antonio Ferreira de Brito e Adriano Pereira Cantão. Animados pelos excelentes negócios feitos, todos quatro, transformaram seus estabelecimentos em hotéis, que viviam superlotados.³³

de Santa Cruz”. Gifi –4B 202, maço nº 28. 1893.

³ FREITAS (1977, p. 56). Não se pode menosprezar também os efeitos operados na economia local pela instalação de estabelecimentos militares como quartéis e a própria Vila Militar, construída em 1909. Poucos anos mais tardes, de modo a suprir as demandas de instalações como essas, surgiram fábricas de pólvora em Deodoro e de cartuchos em Realengo. Ver FERNANDES (2006).

A *Gazeta Suburbana* não estava longe da realidade quando publicava em seu editorial de 8 de setembro de 1910, as seguintes linhas:

Com o progressivo aumento da população do Distrito Federal, com o grande desenvolvimento do nosso comércio, os subúrbios, outrora abandonados e desprezados, tornaram-se ultimamente procurados e conhecidos.

Tudo tem aumentado nos subúrbios: a população, o comércio, a indústria. Tão grande é o desenvolvimento actual da zona suburbana que, quase todos os jornais diários, viram-se na necessidade de, no noticiário geral, acrescentar um suplemento consagrado unicamente aos subúrbios... (SANTOS, 1987, p. 260).

O jornal parecia consciente das implicações do que escrevia em confronto com a visão que se tinha sobre a região dos subúrbios (“outrora abandonados e desprezados”). Mas a expansão de capitais na região, mais do que uma visão, era um fato concreto. Entretanto não eram apenas as atividades urbanas que se expandiam na região. Várias atividades ligadas a setores tradicionais do lugar também passavam por experiência semelhante.

Um primeiro exemplo é a pequena agricultura. Analisando o caso da freguesia de Inhaúma, Joaquim Santos (1987, p. 272) destaca que junto a uma intensa urbanização ocorrida a partir da última década do século XX, várias áreas dessa mesma freguesia permaneciam “divididas em pequenas propriedades voltadas para a plantação de hortaliças, legumes, frutas, cereais, capim para animais de tração, e para a criação de porcos, aves e outros animais”. Em tais áreas ainda era grande o número de estábulos, cocheiras e pastos de aluguel”.

Em freguesias mais distantes do centro o cenário era semelhante. Podemos ler num guia turístico do início do século XX uma descrição reveladora sobre a paisagem de Jacarepaguá: “Da Igreja da Penna se observa um bello panorama: na planície a variedade de plantações da pequena lavoura, em cujo extremo se distingue as lagôas de Jacarepaguá, Marapendy e Camorim” (PESSOA, 1905, p. 153). Há que se observar ainda que alguns dos principais mercados da região se voltavam exatamente para a venda de produtos da pequena lavoura, como os mercados de Cascadura, Madureira e da Praça Botafogo, em Inhaúma.

E a expansão da pequena lavoura prosseguiria ainda pelas primeiras décadas do século. Baseando-se nos números do Censo de 1906, Eulália Lobo (1978, p. 471) observa que a pequena agricultura foi um dos setores de maior expansão na virada do século XIX, tomando o número de hortas existentes na cidade como parâmetro, ela observa que seu este mais que triplicou no período que vai de 1892 até 1906, passando de 522.651 para 811.443. Tal tendência se manteria firme, até a década de 1920 pelo menos (REIS, 1921, p. 72).

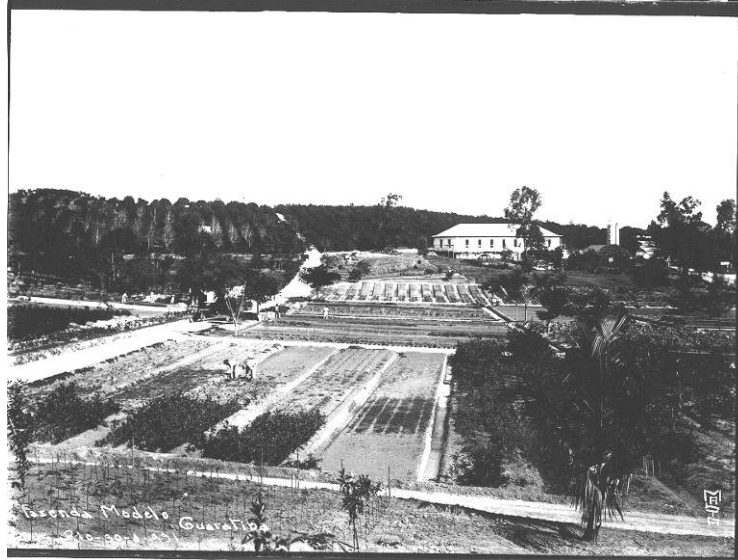
Um outro segmento da economia local que avançava era, sem dúvida, o do mercado de terras. Sua manifestação mais evidente foi o parcelamento das antigas fazendas em sítios,

chácaras e em alguns terrenos que comportavam apenas prédios. Tal iniciativa passou a ser realizada pelos próprios antigos proprietários (FRIDMAN, 1997, p. 239), que antes de medir os lotes se preocupavam em abrir ruas, de modo a promover a valorização dos terrenos a serem negociados. Waldemar Costa lembra que o primeiro “loteamento” do Vale do Marangá foi feito em 1890 pelo Barão da Taquara, um dos maiores proprietários de terra de toda Jacarepaguá. Para isso “foram abertas sete ruas” (COSTA, p. 10). Entre 1906 e 1909, o Barão realizaria outro loteamento, na mesma localidade, só que “bem mais amplo, surgindo dezenas de ruas nas fazendas do Macaco e Engenho de Fora” (idem). Para muitos memorialistas, como Noronha Santos, o parcelamento dessas terras seriam um indicador seguro do declínio das grandes lavouras da região. De certa forma trata-se de uma afirmação parcialmente correta. A agricultura comercial de larga escala parecia sim estar perdendo espaço. Mas era este segmento da agricultura que estava em declínio e não a agricultura no seu todo. E este me parece ser um ponto que merece maior atenção. Quando lemos alguns dos trabalhos dedicados ao tema da urbanização da periferia rural do Rio de Janeiro observamos o quanto é recorrente a associação direta entre parcelamentos de terras e processo de urbanização (BRITTO, 1990). Pechman destaca que a própria expansão da pequena lavoura foi possibilitada a partir do século XIX pela divisão das grandes propriedades em chácaras e sítios que foram arrendadas ou aforadas aos lavradores (PECHMAN, 1987, p. 94). Além disso, continua Pechman, isto cumpria, aos olhos dos antigos senhores de terra, dois papéis muito importantes. Primeiro, era preciso atrair uma nova mão-de-obra para as terras, a fim de que através de seu trabalho, elas se mantivessem produtivas e rentáveis. Uma das formas mais utilizadas para tal fim seria a cessão da posse da terra através da enfiteuse, uma instituição jurídica que remontava à Idade Média portuguesa. Por meio dela o proprietário recebia uma pensão ou foro anual, ficando o adquirente obrigado a conservar a terra produtivamente (ibidem, p. 95). Mas havia nisso um segundo propósito. Ao ceder apenas o direito de posse, pretendia-se conservar a extensão territorial da grande propriedade e o domínio sobre ela (idem).

Mesmo as terras que estavam sendo rapidamente negociadas, ainda continuavam tendo funções agrícolas. Os próprios lotes urbanos ainda são influenciados pelas dimensões das antigas chácaras. Grande número de lotes tinha metragem média entre 20 e 40m de testada e 60 a 100m de comprimento. Para se ter uma idéia, basta informar que as dimensões dos lotes no perímetro urbano representam menos da metade.³⁴ Aquelas medidas correspondiam, “em

³⁴ Uma dimensão aproximada dessa diferença se pode inferir deste anúncio de venda de um terreno em Botafogo, área que não era ainda plenamente urbanizada: “4 lotes; 8, 25 de frente e 30 de fundos. Próximo à rua Bambina (...)”, *Jornal do Comércio*, 2 de janeiro de 1898, p. 10.

termos de espaço construído, a um casarão de centro de terreno com um enorme quintal atrás, onde facilmente se poderia ter uma horta e criação de galinhas ou porcos” (RIO DE JANEIRO, 1990, p. 54).



Morro da plantação da Fazenda Modelo, na antiga freguesia rural de Guaratiba. 30/06/1930. Fonte: Aristogiton Malta. AGCRJ.

Nesse “mercado de terras” é possível notar que as transações eram ainda dominadas pelo que Pechman chama de “lógica ruralista”, onde o tamanho dos lotes e o tipo de benfeitorias compradas indicavam a permanência do uso agrícola. Isso passará a mudar a partir de 1870 com a extensão das linhas de trem e de bonde em direção aos subúrbios, de um lado, e a abertura de ruas, do outro. Neste momento, parte da zona rural – compreendida pelas freguesias referidas acima – passará a ver a transformação de suas fazendas em lotes urbanos. Numa área que vai até o limite entre a freguesia de Inhaúma e Jacarepaguá, verifica-se uma diminuição do tamanho dos terrenos postos à venda e uma nova lógica na repartição da terra. Pechman ressalta que os lotes vendidos localizavam-se em áreas arruadas e faziam parte de um conjunto de outros lotes, “caracterizando, sem sombra de dúvidas, um processo de constituição de uma malha urbana” (ibidem, p. 118). A intensidade desse processo fará com que, iniciado o século XX, as freguesias de Inhaúma, Irajá, Engenho Novo, Tijuca e Santo Antônio passem a constituir uma “franja urbano-rural”, onde é intensa a mistura de usos dos dois tipos, tão intensa que em 1898 já é possível encontrar em plena atuação a Cia. Inhaúma e Irajá, vendendo “terras em

lotes, sítios e fazendas” situados nessas freguesias.³⁵ As freguesias ainda eminentemente rurais (onde a maior parte das propriedades se destinavam à atividade agrícola) entrarão no novo século tendo que conviver com o aprofundamento de um processo de urbanização, que se dá seja através do retalhamento das terras, seja pela expansão de obras urbanas com a extensão de linhas de trem, bonde e abertura de ruas e avenidas. Mas por se tratar de um processo marcadamente lento, os usos urbanos terão de conviver forçosamente com os usos rurais, ainda amplamente dominantes.

Um outro detalhe importante é que em muitas situações a implantação de serviços como bondes e trens não redundaria diretamente em urbanização. Muitos serviços, ainda que urbanos, poderiam favorecer o desenvolvimento de atividades agrícolas. José Antonio da Cruz e “outros” pediam permissão em setembro de 1901 para construir uma linha de “carris de ferro [bondes] movida por tracção animal, electrica ou ar comprimido, para o transporte de gêneros de pequena lavoura, partindo da Estação de Dona Clara e terminando no Ramal de Santa Cruz”.³⁶ Além dos bondes, os trens poderiam ter a mesma função. Vários eram os vagões da linha Pedro II - que ligava Santa Cruz ao centro da cidade - que transportavam apenas animais e gêneros agrícolas.

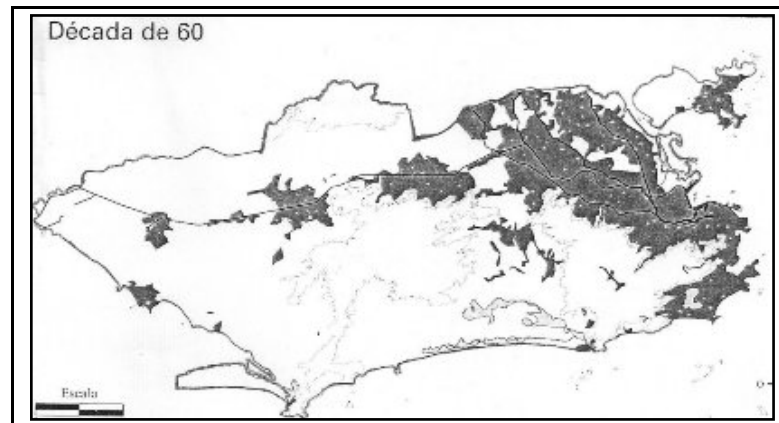
37

É claro que essas mudanças não se davam de maneira uniforme por toda a área abarcada pelas freguesias rurais. Até porque tal região estava longe de ser um espaço homogêneo, em que pese os discursos veiculados sobre ela pela imprensa e autoridades políticas. O nível de urbanização das freguesias rurais parecia caminhar em relação direta com a ligação destas com a região central da cidade; a localização de indústrias e o desenvolvimento das vias de transporte. Em Realengo e Bangu e nas áreas específicas de Campo Grande, Inhaúma e Santa Cruz, todas cortadas pela linha de trens da Central do Brasil e a localização de importantes estabelecimentos industriais e comerciais, o parcelamento das terras foi realmente intenso.

³ ⁵ *Jornal do Comércio*, 2 de janeiro de 1898. p. 9.

³ ⁶ *ACM*, 04 de setembro de 1901. p. 40.

³ ⁷ Em editorial da revista *Brazil- Ferro Carril*, publicado em 1910, vemos o quanto os interesses agrícolas ainda estavam irmanados com a economia urbana e industrial: “Só por meio da expansão ferro-viaria chegaremos a conquistar a nossa supremacia econômica no continente, desde que é sabido que a deficiência de meios de transporte inutiliza quasi 45 por cento das colheitas brasileiras e a falta de estradas de ferro convenientes tem paralisado a exportação de enormes ‘stocks’ de productos nacionaes, especialmente de minereos de ferro, manganez, mica, etc.”, Janeiro de 1910, nº 1, p. 1.



Nesta reconstituição espacial da expansão urbana ocorrida nos anos 60 se evidencia a influência das linhas de trem em favor de tal fenômeno. Fonte: Instituto Pereira Passos, 1999.

Considerações finais

A noção de que a região rural carioca era tomada pela decadência, pelo abandono e pelo esquecimento – noção esta tão presente em textos de memorialistas do início do século XX, como Noronha Santos - parecia refletir no final das contas a um deslocamento de segmentos sociais tradicionais das estruturas de poder da região, por conta de mudanças econômicas que tinham lugar ali. É verdade que muitos deles souberam se adequar aos “novos tempos”: vide os antigos proprietários que se tornaram grandes loteadores imobiliários. Mas é fato também que novos grupos procuravam se estabelecer, especialmente os ligados ao setor imobiliário, por meio de inúmeros projetos de melhoramentos, linhas de bonde, de trem, estradas, vilas operárias, escolas, fábricas etc. Até a pequena agricultura crescia. Esquecidas e abandonadas para alguns, as freguesias rurais do município iam sendo absorvidas mais e mais pelos tentáculos sempre alertas do grande capital. A região foi se constituindo assim numa autêntica zona de fronteira aberta, que ia sendo expandida pelo mercado imobiliário e por outros setores, até mesmo os ligados à pequena lavoura, num aparente paradoxo. Que os conflitos de meados do século XX cuidariam de resolver.

Bibliografia

1. ANDREATTA, Verena. *Cidades quadradas, Paraísos circulares: os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX*. Rio de Janeiro: Mauad, 2006.
2. BARRETO, Lima. *Toda Crônica*. Rio de Janeiro: Agir, 2004.
3. BRITTO, Ana Lúcia Nogueira de Paiva. *Novas formas de produção imobiliária na periferia: o caso da Zona Oeste*. Rio de Janeiro, Dissertação de Mestrado, IPPUR/UFRJ, 1990.
4. COSTA, Waldemar. *O Vale do Marangá*. Rio de Janeiro: s/ed., s/ d..
5. DEAN, Warren. “A industrialização durante a República Velha”, In: *História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil Republicano*. Tomo III. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil,

- 2004.
6. FERNANDES, Nelson da Nobrega. "Os militares e o espaço urbano do Rio de Janeiro: um programa de pesquisa em geografia urbana e geopolítica", In: *Scripta Nova*, Vol. X, núm. 218 (27), 1 de agosto de 2006. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-27.htm>. Acesso em: 20 de janeiro de 2008.
 7. FREITAS, Benedicto. *O Matadouro de Santa Cruz* (Cem anos a serviço de uma comunidade). Rio de Janeiro: s/ ed.: 1977.
 8. FRIDMAN, Fânia. *Donos do Rio em nome do Rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar ed., Garamond, 1999.
 9. GERSON, Brasil. *História das ruas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Livraria Brasileira editora, 1965.
 10. GUIMARÃES, Benício Domingues. *Os 50 anos da eletrificação dos trens de subúrbios do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: CBTU, 1987.
 11. LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro* (do capital comercial ao capital industrial e financeiro). Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.
 12. PESSOA, Paula. *Guia da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Oficinas Graphics Editora Bevilacqua & Cia, 1905.
 13. OLIVEIRA, Alfredo César T. de. *O Governo do Marechal Hermes e as Vilas Proletárias*. Niterói, Projeto de Qualificação, Geografia, UFF, 2004.
 14. OLIVEIRA, Márcio de. *Bangu: de fábrica-fazenda e cidade-fábrica a mais uma fábrica na cidade*. Rio de Janeiro, Dissertação de mestrado em Geografia, UFRJ, 1991.
 15. RAISON, Déborah. *Ventos da modernidade*. Os bondes e a cidade do Rio de Janeiro. 1850-1880. Rio de Janeiro, Dissertação de Mestrado, História, UFRJ, 2000.
 16. REIS, Othelo de Souza. *Manual de Geographia das escolas primarias, curso complementar*. Chorographia do Distrito Federal. Rio de Janeiro: s/ed., 1921.
 17. RIO DE JANEIRO. *Atlas Fundiário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Secretaria de Estado de Assuntos Fundiários e Assentamentos Humanos, 1990.
 18. SANTOS, Noronha. *Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1996.

Artigo recebido em: 09/01/2011

Aprovado em: 15/02/2011