

LOTEAMENTOS NA PERIFERIA DO RIO DE JANEIRO: ONDE A CIDADE SE DISSOLVE

Antônio José Pedral Sampaio Lins

RESUMO

O trabalho apresenta o resultado parcial da confrontação de dados sobre a ocupação da periferia externa da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Utilizando revisão bibliográfica, e comparando mapas de diferentes épocas com dados estatísticos, traça-se um breve panorama da criação, crescimento e consolidação dos bairros de subúrbio ferroviários da cidade, bem como sua expansão pela região metropolitana, criando uma paisagem desterritorializada por meio de loteamentos formais e não formais.

1. INTRODUÇÃO

O Rio de Janeiro foi nos seus primeiros trezentos anos uma cidade com a aparência de pequena vila à margem da Baía de Guanabara. A área urbanizada se restringia a poucas ruas, paralelas e perpendiculares a linha de costa, conforme podemos observar nos mapas datados entre os séculos 15 e 19¹, figuras de 1 a 3. A expansão urbana só foi possível, como veremos a seguir, após a criação de transporte público em meados do século dezenove.

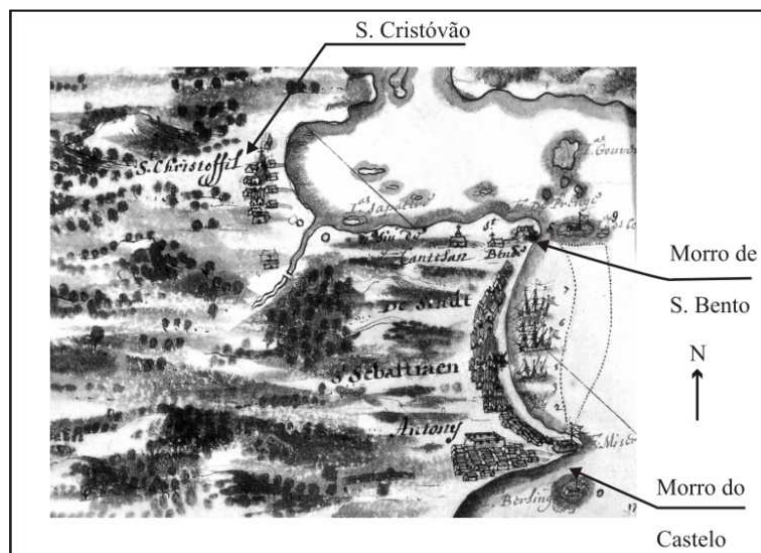


Fig. 1: Detalhe do Atlas de J. Vingboons, c. 1660. (Reis, 2000, 160)

¹ Maurício Abreu afirma que “só a partir do século XIX é que a cidade do Rio de Janeiro começa a transformar radicalmente a sua forma urbana e a apresentar verdadeiramente uma estrutura espacial estratificada em termos de classes sociais” (Abreu, 1987, 35).

A diferença de aproximadamente sessenta anos entre os dois primeiros mapas mostra que a cidade crescera pouco, foram acrescentadas apenas algumas poucas ruas e quadras ao centro histórico original, o entorno do Morro do Castelo.

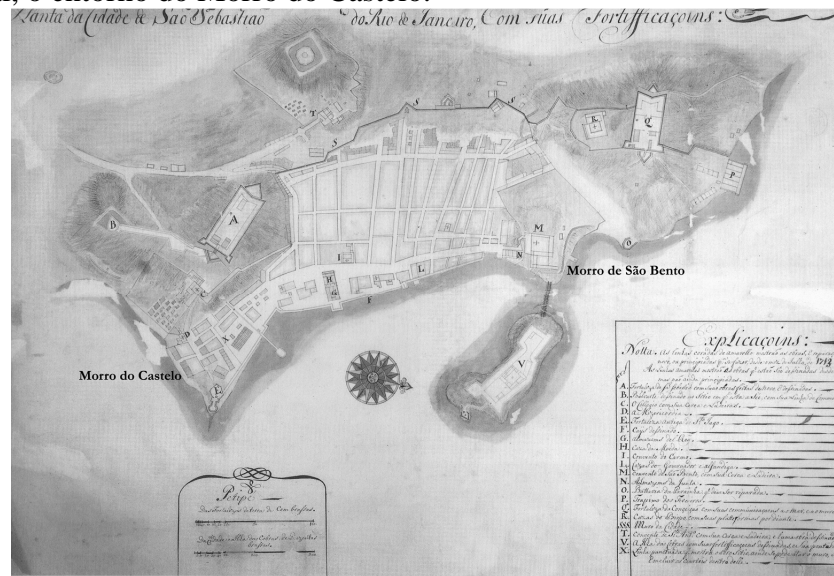


Fig. 2: Planta da Cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro com suas Fortificações, 1714 (Reis, 2000, 165)

Cerca de cem anos após, em 1813, a área urbanizada da cidade expandira-se até o que hoje é o Campo de Santana, e adquiriu ares de uma pequena cidade costeira. Apesar do grande número de pessoas que migraram acompanhando da família real portuguesa, a cidade pouco crescera no período. A falta e a precariedade dos meios de transportes não facilitavam a mobilidade dos moradores. Todos, fossem senhores ou escravos, viviam no quadrilátero formado entre os Morros do Castelo, de São Bento, de Santo Antônio e da Conceição, tendo o Campo de Santana como limite ao norte (Abreu, 1987, 35).

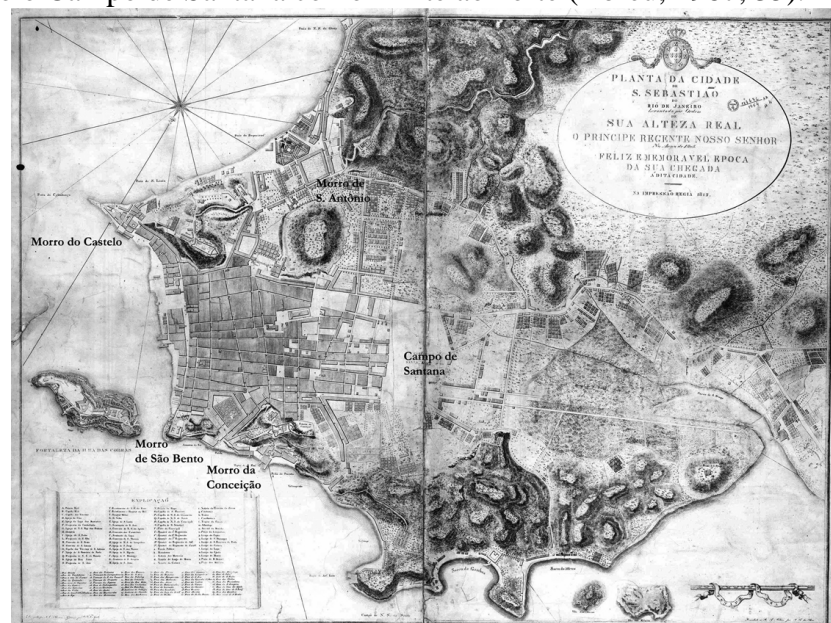


Fig. 3: Planta da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, 1813. Phelipe de Braças. (Reis, 2000, 176)

Somente após a introdução dos primeiros meios de transportes públicos é que a cidade começou a se expandir nas direções sul e norte. O mar e a baía eram, até então, o principal meio de transporte. Cabe assinalar que um dos destinos mais comuns era o fundo da baía,

na direção da Serra da Estrela. Data de 1817 o primeiro serviço de travessia de barcas entre o Rio de Janeiro e Niterói. O percurso por terra para sair da cidade era cheio de obstáculos. Assim, somente aqueles que possuíam seus próprios meios de transporte – montaria e/ou animal de tração, carro de boi ou puxados a burro – é que tinham mais liberdade de se deslocar.

A mobilidade só melhorou após 1858, com a construção da primeira ferrovia, ligando a Corte (São Cristóvão) a Queimados. Deve-se levar em conta que o primeiro serviço de transporte suburbano só foi introduzido por volta de 1870 (RFFSA, S/D). Logo a seguir, em 1859 iniciou-se a operação do primeiro serviço de carris (*bondes*) com tração animal, que fazia o trajeto entre a Praça Tiradentes e o alto da Tijuca. No ano de 1868 a Cia. Ferrocarril do Jardim Botânico obteve a primeira concessão, ligando a Rua Gonçalves Dias ao Largo do Machado. Em 1871 o serviço alcançou na direção sul o Jardim Botânico e o Largo das Três Vendas, hoje Pça. Santos Dumont. Servia, também, no percurso os bairros aristocráticos do Catete, Flamengo e Botafogo. O serviço de carris foi estendido em direção aos bairros de subúrbio da zona norte, que já eram atendidos pelo trem. De um modo ou de outro o trem e o bonde criaram as condições favoráveis para o surgimento dos bairros de subúrbio da zona norte. Vale assinalar que os carris chegaram a alcançar o distante bairro de Jacarepaguá, realizando o serviço através de Cascadura e Madureira. Os mapas das figuras 4 a 6 mostram a importância e o papel que tiveram esses meios de transportes na estruturação e consolidação da malha urbana da cidade, seus subúrbios – de zonas sul e norte – e indicou o caminho do crescimento na direção à Baixada Fluminense, no que veio ser a região metropolitana.



Fig. 4: Detalhe do Mappa do Município Neutro. Laemmert e Cia. Ltda., 1880. (CZAJKOYVSKI, 2000)

Nota-se nos mapas datados por volta de 1880 que a malha da cidade crescia em torno dos principais eixos de transporte, em especial a rede ferroviária, composta pelas estradas de ferro D. Pedro II², Leopoldina Railway Company³ e Melhoramentos Ltda.⁴. O mapa da

² Estrada de Ferro D. Pedro II após a Proclamação da República passou a ser denominada de Estrada de Ferro Central do Brasil (Dunlop, 1973, 55).

³ Leopoldina Railway Company, posteriormente denominada de Estrada de Ferro Leopoldina (Dunlop, 1973, 60).

⁴ Estrada de Ferro Melhoramentos denominada depois como Linha Auxiliar da Central do Brasil, após sua anexação à E. F. Central do Brasil (Dunlop, 1973, 59).

figura 5, datado de 1895, mostra as transições na estrutura urbana por que passava a cidade, embora seja um mapa turístico.



Fig. 5: Rio de Janeiro und Umgebung⁵. Brockhaus – Konversationslexikons, Leipzig. Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

O período entre o “final do século 19 e o início do século 20” foi marcado por “transformações de ordem econômica, social, política e cultural, que repercutiram no espaço urbano, arquitetônico e habitacional da cidade do Rio de Janeiro”⁶ (Vaz, 2002, 25). Podemos observar, ainda na figura 5, que os bairros foram criados por loteamentos situados no entorno das ferrovias, no caso da direção norte, ou acompanhando às linhas de bondes na direção sul. Os loteamentos ofereceram uma alternativa de moradia para uma classe de menor extrato, formada por assalariados, que não tinham condição de morar de aluguel ou possuir um imóvel na área central da cidade. Para essas pessoas restaram os bairros de subúrbio ferroviário mais afastados do centro. Vaz afirma ainda que “grandes e pequenos capitais foram investidos...na produção da cidade, através de loteamentos de novas áreas e da construção de casas” (Idem, 25).

Os loteamentos eram projetados por práticos topógrafos ou engenheiros. Observa-se que os traçados dos loteamentos eram construídos independentes entre si, formando uma malha urbana sem continuidade, como numa colcha de retalhos feita com tecidos de padronagens diferentes. Loteamentos situados em um determinado lado da ferrovia não tinham suas ruas conectadas as do outro lado, criando uma malha urbana descontínua tanto no sentido longitudinal quanto transversal à via férrea. Pude verificar o fato em pesquisa anterior no bairro de Quintino Bocaiúva (Lins, 1998), situado à margem da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. O loteamento original foi desmembrado da antiga Fazenda da Bica e é um exemplo do que era praticado pelos empreendedores de então. O traçado original data de 1897. A planta da figura 6 foi elaborada pelo engenheiro Luiz Frenckel, com lotes

⁵ “Rio de Janeiro e entorno” (Tradução minha).

⁶ “instauração de relações de produção capitalistas, com a substituição do trabalho escravo pelo assalariado; a passagem da fase de economia mercantil exportadora para a fase capitalista-industrial; a decadência da cafeicultura escravista na província do Rio de Janeiro; o desenvolvimento dos setores secundários e terciários da economia urbana; rápido aumento da população urbana; a definição de novas categorias sociais; as transformações na organização política do Estado brasileiro sobrevindas da queda do Império e da proclamação da República; e a difusão dos valores burgueses” (Idem).

medindo 11,00m de frente e profundidade variada. A Praça Quintino Bocaiúva⁷, porta de entrada do loteamento, está situada em frente à estação ferroviária de Cupertino⁸. Das ruas perpendiculares a via férrea, somente duas possuíam sequência do lado oposto da ferrovia, as ruas Bernardo Guimarães e Cupertino. Mesmo assim, ainda hoje, possuem nomes diferentes, como pertencessem a partes distintas do bairro.

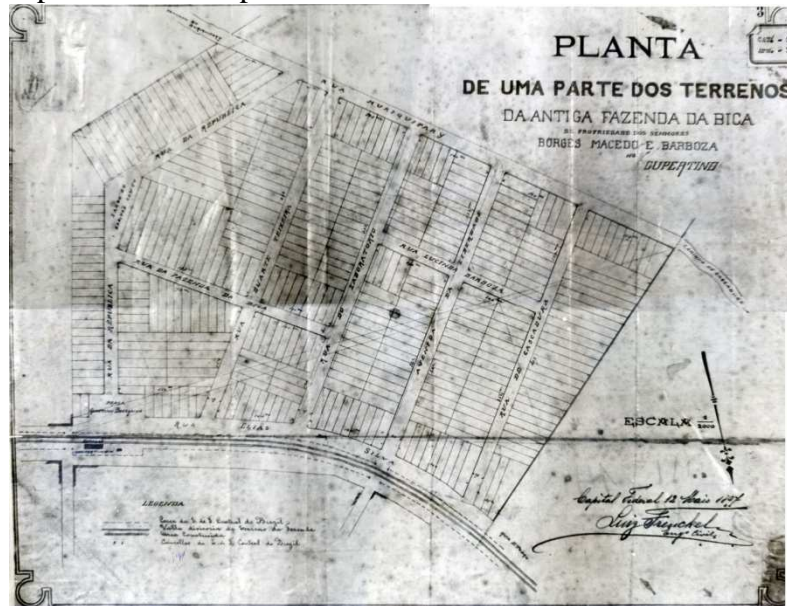


Fig. 6: Planta de uma Parte dos Terrenos da Fazenda da Bica (Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro)

Se observarmos sob o ponto de vista da infra-estrutura urbana, os subúrbios ferroviários do Rio de Janeiro sempre foram negligenciados pelo poder público. Diversos bairros criados em meados do século dezanove só tiveram suas ruas calçadas anos depois, na gestão do prefeito Prado Júnior⁹, por volta de 1928. José de Oliveira Reis chama a atenção de que “não havia realmente plano orientador para a expansão e desenvolvimento da cidade” (Reis, 1977, 92). São deste período as obras de saneamento e melhorias das vias dos subúrbios da Central do Brasil até Cascadura, incluindo-se Quintino Bocaiúva, como podemos ver na figura 7. Para a urbanização do loteamento original, projetado e construído em 1897, foram necessários cerca de trinta anos.

⁷ Notar que a denominação da praça antecede a nomeação do bairro com o nome do morador ilustre, Quintino Bocaiúva (1836/1912), jornalista e político ligado ao movimento republicano.

⁸ Antiga denominação da Estação de Quintino Bocaiúva.

⁹ “Foi por iniciativa de Prado Júnior (1926/30) que o Rio de Janeiro teve o seu primeiro Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento da Cidade”, de autoria de Alfred Agache, arquiteto francês.



Fig. 7. Foto de Malta da obra de urbanização da Rua da República, no Largo do Capitão Couto, Quintino Bocaiúva, 1928 (Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro).

Os vetores da expansão urbana acompanharam as vias férreas, como vimos acima, e elas foram responsáveis pelo crescimento nas direções oeste e norte. A expansão urbana na direção da Baixada Fluminense absorveu os municípios vizinhos, transformando a região numa mancha urbana quase contínua, como a conhecemos hoje. Embora os primeiros sinais de ocupação dos municípios em torno da Baía de Guanabara datem do século dezessete, a expansão realizada a partir da implantação das ferrovias intensificou o processo. O período entre as décadas de 1940/50 o processo foi mais intenso, provocado pelo ciclo migratório no país (Quadro Anexo 1), porém nas décadas seguintes houve redução progressiva da migração. A criação, consolidação e reconhecimento da região metropolitana só ocorreu em 1974, com a edição de lei complementar que criou o novo estado do Rio de Janeiro¹⁰ e a RMRJ – Região Metropolitana do Rio de Janeiro¹¹.

2. DO SUBÚRBIO EM DIREÇÃO A PERIFERIA

Apesar da ocupação da periferia servida pelo trem ter ocorrido no período entre 1870 e 1930, o processo de urbanização desses bairros só se consolidará cem anos após, na década de 1970. Esta década, nas palavras de Taschner (1997), foi o período em que os “pobres cariocas” se dirigiram e ocuparam “os municípios-dormitórios da Baixada Fluminense através de processo equivalente ao acontecido em São Paulo décadas antes: autoconstrução de casas próprias em loteamentos periféricos, não raro irregulares” (1997, 26). Soares (1965), por seu lado, já observava na década de 1960 que os bairros de subúrbios do Rio de Janeiro ainda tinham pouca densidade. As novas vias construídas no período, rodovias, ruas e avenidas foram o fato novo, pois passaram, também, a servir como apoio e estrutura para a expansão urbana das áreas de periferia, avançando pelos municípios vizinhos.

A localização nos municípios dos novos centros, longe do mar, buscou a margem da via férrea, face à mobilidade oferecida pelo novo meio de transporte. O modelo urbano utilizado nesta expansão repetiu o adotado anteriormente nas primeiras zonas suburbanas. Ou seja, os loteamentos foram construídos como uma sucessão de conjuntos desconectados

¹⁰ Resultante da fusão do antigo Estado da Guanabara (Distrito Federal anteriormente) e o Estado do Rio de Janeiro.

¹¹ Foram criadas 9 regiões administrativas no país. A RMRJ foi instituída pela Lei Complementar 20, que unificou os estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, em 01 de julho de 1974.

entre si e ligados somente as vias estruturadoras básicas, fossem as ferrovias ou, posteriormente, as rodovias. Foi uma expansão por “adição”, com os loteamentos, regulares e/ou irregulares, se sobrepondo uns aos outros, sem um plano determinado, com traçado e maneira de parcelar o solo diferente entre si.

Abreu assinala que o “crescimento populacional das áreas periféricas da cidade está ligado a quatro fatores determinantes”: o saneamento da Baixada Fluminense, executado pelo DNOS durante a década de 1930; a eletrificação das ferrovias em 1935; a adoção da tarifa única para as viagens de trem; e a abertura da Av. Brasil em 1946. Esses fatores aumentaram a mobilidade das pessoas e a acessibilidade aos municípios vizinhos à capital, que “resultou em uma ‘febre imobiliária’ notável”, fator preponderante para o desmembramento dos terrenos maiores e a criação de loteamentos, “muitos dos quais foram abertos sem qualquer aprovação oficial” (1987, 107 a 109). Embora o programa de saneamento da Baixada tivesse como objetivo dotar a capital de um “cinturão agrícola”, a pressão migratória para o Rio de Janeiro mostra que nem todos que vinham para a região da capital federal tiveram como destino final a cidade do Rio de Janeiro. Segundo Parisse, citado por Abreu (Idem, 107), “somente 12,3% dos migrantes chegados à cidade na década de 1940 escolheram-na como local de residência”. Abreu afirma, ainda, que a maior parte desses migrantes escolheu morar nos “subúrbios mais afastados do centro e os municípios da Baixada Fluminense”. A fórmula utilizada foi a do pequeno e médio empreendedor, que desmembraram terrenos agrícolas para abrigar loteamentos, fórmula ainda utilizada nos dias atuais. Os lotes oferecidos eram acessíveis e foram comprados em muitas prestações, financiados pelos próprios loteadores, e comprados pelos “grupos de baixos ingressos”. Este foi o meio que Dona Mariana, empregada doméstica, teve de adquirir o terreno de Mesquita nos anos 1950, no qual morou e criou seus filhos quando chegou migrada do interior do Estado do Espírito do Santo¹².

Cabe assinalar que a forte migração para as capitais do país favoreceu o rápido crescimento das diferentes regiões metropolitanas, especialmente na Região Sudeste do país. Taschner analisando os dados demográficos sobre as favelas e cortiços no Brasil, mostra que “até os anos 70 a população brasileira crescia a taxas bastante altas, com valores próximos a 3% ao ano entre 1950 e 1970” (1997, 2). O crescimento era em sua essência urbano, concentrando-se “nas cidades de mais de 500 mil habitantes e em especial nas regiões metropolitanas: entre 70 e 80, 41% do aumento total da população brasileira se localizavam nas nove regiões metropolitanas”, fato que irá se processar de forma mais branda na década de 80. O censo de 1991 mostrou um menor fluxo migratório nas “regiões mais desenvolvidas, como Rio de Janeiro e São Paulo”. Observa que “além do menor crescimento da região Sudeste, as metrópoles deixam de crescer”. Assinala que o Estado do Rio de Janeiro, por exemplo, cresceu no período somente 0,8% (Idem, 3). Porém, afirma que 93% da população favelada do Rio de Janeiro alojava-se na sua região metropolitana, o que significa dizer que a favela já não era, na década de 1990, um fenômeno restrito a sua capital. Nesse contexto, e como se constata ainda hoje, cabe ressaltar que todos os “3 tipos históricos básicos” de moradia utilizados pelos “grupos de baixos ingressos no Brasil...os cortiços (slum), as favelas (ocupação ilegais de terra) e os loteamentos periféricos” (Idem, 5) foram utilizados. Ainda hoje estas formas de moradia se fazem presente na ocupação e expansão da malha urbana dos subúrbios da capital e nos

¹² Depoimento dado por sua filha, Dona Maria do Carmo, hoje com cerca de 80 anos, e, também, empregada doméstica aposentada. D. Mariana faleceu na mesma casa na década de 1980, com cerca de 100 anos.

municípios vizinhos, acompanhando o processo de crescimento e metropolização da capital.

Observa-se, como em uma reprodução de modelo, mas não necessariamente em uma cronologia exata, que os loteamentos foram implantados a partir de meados do século 19 até meados do século 20, tanto nos subúrbios mais próximos quanto nos municípios vizinhos. Ao longo dos anos muitos proprietários ocuparam a quase totalidade de seus lotes, com objetivo de oferecer moradia à família que crescia, enquanto que outros construíram cômodos para aluguel com a intenção de melhorar a renda familiar. Durante cinco décadas muitos imóveis se transformaram em cortiços familiares ou de aluguel. A partir da década de 1980, segundo Taschner (1997), o padrão de ocupação identificado com a favela intensificou-se em alguns municípios da Baixada Fluminense, para suprir o déficit de moradias, face a uma forte migração que tinha como destino os municípios vizinhos da capital. Foram invadidos terrenos não comercializados e remanescentes dos loteamentos criados nas décadas anteriores. O mesmo ocorreu com os terrenos públicos sem uso. Registram-se invasões de áreas marginais às rodovias e vias expressas, ocupações que procuraram escolher os locais que oferecessem proximidade dos meios de transporte.

Algumas condições foram interessantes para atrair as pessoas para os novos loteamentos. O custo do terreno, a proximidade do meio de transporte que ligava com o centro da cidade do Rio de Janeiro, e o que Bonduki (2004) identificou como “ausência do poder público na periferia das cidades mais importantes, como São Paulo e Rio de Janeiro, o que permitiu a ocupação irregular do solo – numa verdadeira produção doméstica não-capitalista” da casa própria. O autor citando Rolnik (1981) afirma que “desde o início do século, existem relatos de trabalhadores que promoviam e construíam eles próprios suas moradias nos arredores da cidade, sobretudo na zona rural”.

Conforme Maricato (2000, 155), a ocupação do solo nas periferias das grandes cidades foi fruto de uma “industrialização com baixos salários” e “mercado residencial restrito”, aonde o “custo da mercadoria *habitação*” não era levado em consideração.

3. CONCLUSÃO

Duas questões devem ser consideradas se abordamos a ocupação dos subúrbios e da periferia da cidade do Rio de Janeiro: a) a mobilidade das pessoas até meados do século 19; e b) a ausência e incapacidade do poder público quanto à necessidade e o interesse em planejar a expansão urbana no Brasil.

A mobilidade talvez seja o motivo mais nítido para se entender como a cidade cresceu pouco em sua estrutura urbana nos três primeiros séculos. Numa sociedade escravocrata, que perdurou até final do século 19, somente os que possuíam seus próprios meios de transporte tinham mobilidade fora do perímetro urbano, que se estendia a poucas quadras, entre a Praça 15 e o Campo de Santana. Todas as classes sociais moravam no mesmo território restrito da cidade, fossem escravos, libertos ou senhores e proprietários¹³. As residências urbanas abrigavam sob o mesmo teto os senhores e escravos. Somente após 1850, com a chegada de muitos migrantes atraídos pela expansão econômica gerada pela

¹³ Conforme Abreu (1987, 35) nos revela “a falta de meios de transporte coletivo e as necessidades de defesa faziam com que todos morassem relativamente próximos uns dos outros, a elite local diferenciando-se do restante da população mais pela forma – aparência de suas residências do que pela localização das mesmas”.

economia do café, e, posteriormente em cerca de 1870, quando foi inaugurado o serviço de transportes ferroviários de subúrbios, este círculo restrito do perímetro urbano foi rompido.

“A partir de meados do século a cidade passa a atrair também numerosos capitais internacionais à procura de novas fontes de reprodução. Grande parte deles é utilizada no setor de serviços públicos (transporte, esgoto, gás, etc.), via concessões obtidas do Estado” (Abreu, 1987, 35).

Plantava-se naquele momento a semente da infra-estrutura urbana necessária para a expansão do território urbano. Foi no período entre meados dos séculos 19 e 20 que a cidade cresceu em direção aos subúrbios ferroviários da Central e da Leopoldina. A ferrovia foi construída com suas extensões para a Baixada Fluminense, chegando a Nilópolis, Mesquita, Nova Iguaçu, Japeri e Serra das Araras – e Zona Oeste da cidade, no caso da Central do Brasil; e Duque de Caxias, Gramacho e Serra de Petrópolis no caso da Leopoldina. Desta forma os municípios vizinhos à capital foram incorporados à expansão urbana da capital, iniciando o processo de metropolização.

Os eixos de transportes foram o ponto de referencia para a localização de loteamentos. Com o passar dos anos, o abandono da infra-estrutura de transportes, acabou por dificultar a mobilidade. A ausência de uma política pública de transporte levou ao abandono daqueles que foram morar nos loteamentos afastados do centro. Ribeiro (2009) afirma que “as conseqüências dessa ‘política urbana perversa’ sobre a mobilidade” é a inexistência de “sistemas públicos e coletivos de transportes urbanos nas metrópoles, capazes de estruturar o uso e ocupação do espaço” (Idem, 52). Os bairros afastados criados por aquela série de loteamentos agregados de forma aleatória transformaram-se em verdadeiras deseconomias urbanas, com a “perda potencial de 26% da massa de renda apropriada pelos trabalhadores” (Idem, 56).

O modelo de desmembramento para a criação de loteamentos, legais ou não, foi reproduzido na região leste da Baía de Guanabara. O desenho urbano resultante criou, ao longo dos anos, uma malha formada de sucessivos acréscimos, fruto de loteamentos projetados separadamente uns dos outros, e que dificultam ainda hoje estabelecer uma continuidade urbana. A ligação de Niterói com São Gonçalo se estabeleceu pelo eixo ferroviário, através do bairro de Neves. O eixo estruturador foi estabelecido também através da Rua Dr. March, que tem seu lado direito situado no município de Niterói e o esquerdo em São Gonçalo. Esta rua possui uma contradição como espaço urbano. O loteamento aberto em um dos municípios, nunca levou em consideração seus vizinhos de frente, se assim podemos dizer. São até hoje loteamentos diferentes em ambos os lados. A infra-estrutura de serviços também é diferente para cada município, sendo que são oferecidos serviços diferenciados, e as plantas de valores são distintas.

Por outro lado, estes descasamentos reafirmam o que Maricato (2000, 140) comenta sobre a falta de planejamento na expansão das grandes cidades brasileiras. A autora afirma que “parte de nossas cidades podem ser classificadas como *não cidades*: as periferias extensas, que além das casas auto construídas, contam apenas com transporte precário, a luz e a água (esta não tem abrangência universal, nem mesmo em meio urbano)”. Segundo a autora este foi o modelo de “estratégia das elites urbanas brasileiras, de produzir um cenário de modernidade ou, agora, de pós-modernidade, em uma ilha, cercada de *não cidade*” (Idem, 142). Para a autora “a ocupação ilegal da terra urbana é não só permitida como parte do modelo de desenvolvimento urbano no Brasil” (Idem, 147), pois “o custo da reprodução da força de trabalho não inclui o custo da mercadoria habitação, fixado pelo mercado privado.

O operário da indústria brasileiro não ganha o suficiente para pagar o preço da moradia fixado pelo mercado formal” (Idem, 156). Desta maneira o crescimento das cidades brasileiras em direção ao exterior do núcleo central se deu observando uma estratégia de permitir, através do poder público, que aqueles que não podiam pagar o preço da habitação fixado pelo mercado privado procurassem abrigo nos loteamentos legais ou ilegais situados na periferia. Ou, ainda, admitia-se o “direito à invasão, mas não o direito à cidade” (Idem, 161).

Por fim, pode-se supor que os dois princípios utilizados para levar a expansão urbana aos círculos exteriores da periferia urbana, o transporte por trilho e rodoviário, e os loteamentos, formais e informais, foram importantes para a expansão urbana. Porém ao longo dos anos, sofreram com a falta de planejamento e o progressivo abandono de seus moradores por parte do poder público. O transporte público sempre esteve à margem das políticas públicas em nosso país, gerando um sistema injusto, que penaliza aqueles que mais precisam dele para garantir a mobilidade: os moradores dos bairros mais distantes dos centros urbanos são aqueles que têm menor mobilidade. Segundo o PDTU¹⁴ “o crescimento da mobilidade é proporcional à renda na medida em que se passa para rendas superiores” (2005, vol.1, 12). A pesquisa origem/destino revelou que a mobilidade diária na RMRJ varia entre 1,46 viagens por dia para a faixa salarial com até 2 salários mínimos até 4,08 viagens por dia para a faixa acima de 20 SM. São os moradores da região metropolitana, aqueles que moram mais distante os que ganham menos, e são eles que irão pagar mais por seus deslocamentos diários. Ou seja, são os moradores dos loteamentos de periferia, legais ou não, os mais penalizados. O que, de certa maneira, confirma a afirmação de Maricato (2000) quanto à ausência de planejamento e políticas públicas por parte do estado. Com esta combinação de infra-estruturas abandonadas, ou de sua ausência, e um processo de autoconstrução levado a termo pelas populações menos favorecidas, somando-se a um quadro de abandono e falta de controle, compôs uma periferia reconhecida como uma *não cidade*. Podemos concluir, assim, que as *periferias são como puderam ser*¹⁵: com muito trabalho individual, mal ou pouco remunerado; com muito investimento privado das camadas mais baixas do extrato social; e criando uma periferia extensa, em dimensão e problemas, em uma paisagem marcadamente desterritorializada¹⁶, como tem sido o caso dos bairros periféricos situados na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

4. REFERENCIAS

ABREU, Maurício de A.(1987). **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro.

_____.(1987 a) *A Periferia de Ontem: o processo de construção do espaço suburbano no Rio de Janeiro (1870 – 1930)*, In Espaço & Debates, nº 21, ano VII – Vol. 1. NERU – Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, São Paulo.

BARRETO, Lima. (1921/22 [1976]). **Clara dos Anjos**. Editora Brasiliense, São Paulo.

BONDUKI, Nabil. (2004 [1998]) **Origens da habitação social no Brasil: Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da Casa Própria**. Estação Liberdade, São Paulo.

¹⁴ PDTU – Plano Diretor de Transportes Urbanos para a RMRJ (2005).

¹⁵ Conforme Carlos Nelson Ferreira dos Santos definiu (1990?)

¹⁶ Conceito desenvolvido por Muñoz (2008), quando se refere às paisagens periféricas que possuam um *indiferentismo espacial*, mais fortemente identificadas com os contínuos metropolitanos das grandes cidades latino americanas.

CZAJKOWSKY, Jorge; CASTRO, Celso; TAVEIRA, Alberto. (2000) **Do Cosmógrafo ao Satélite: mapas da cidade do Rio de Janeiro**. Secretaria Municipal de Urbanismo, Centro de Arquitetura e Urbanismo – Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

DUNLOP, Charles. (1973) **Os Meios de Transporte do Rio Antigo**. Grupo de Planejamento Gráfico Editores, Rio de Janeiro.

FUNDAÇÃO CIDE RJ. **Anuário Estatístico 2008**. (2009) Rio de Janeiro. Meio eletrônico, endereço eletrônico: <http://www.cide.rj.gov.br/cide/secao.php?secao=2.5.3.1>

LINS, Antônio José Pedral Sampaio. (1998) **Paisagem Segregada: A Ferrovia no Subúrbio de Quintino Bocaiúva, Rio de Janeiro**. Dissertação de mestrado apresentada e defendida junto ao PróUrb – Programa de Pós Graduação em Urbanismo da FAU/UFRJ. Cópia Xerox. Rio de Janeiro.

MARICATO, Ermínia. (2000) **As Idéias Fora do Lugar e o Lugar Fora das Idéias: Planejamento urbano no Brasil**. In A Cidade do Pensamento Único: desmanchando consensos. Editora Vozes, Petrópolis.

MARICATO, Ermínia. (2002) **As Idéias Fora do Lugar e o Lugar Fora das Idéias**. In: A Cidade do Pensamento Único: Desmanchando consensos. ARANTES, Oflíia, VAINER, Carlos e MARICATO, Ermínia. Editora Vozes, Petrópolis.

REIS, José de Oliveira. (1977) **O Rio de Janeiro e seus Prefeitos. Evolução urbanística da cidade**. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro.

REIS, Nestor Goulart. (2000) **Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial**. Edusp. São Paulo.

RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A. (S/D) – **Nominata das Estações Ferroviárias**. Cópia Xerox.

RIBEIRO, Luiz César Queiroz. (2009) **No coração dos problemas**. Carta Capital, Especial Urbanismo, Ano XV, Nº 577, PP. 52 – 56, 23 dezembro de 2009.

ROLNIK, Rachel. (1981) **Cada um no seu Lugar**. Dissertação de Mestrado apresentada na FAU/USP. São Paulo, cópia.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. (1988) **A Cidade como Jogo de Cartas**. São Paulo, Projeto Arquitetos Associados.

TASCHNER, Suzana Pasternak. (1997) **Favelas e Cortiços no Brasil: 20 anos de pesquisas e políticas**. In: Cadernos de Pesquisa do LAP, nº18, Revista de Estudos sobre Urbanismo, Arquitetura e Preservação. FAU/USP. São Paulo, Março-Abril 1997.

VAZ, Lilian Fessler. (2002) **Modernidade e moradia – habitação coletiva no Rio de Janeiro: séculos XIX e XX**. 7 Letras – Viveiros de Castro Editora Ltda. Rio de Janeiro.

Anexo 1

Quadro Comparativo do Acréscimo de Populacional por Décadas 1940 – 2000 Estado do Rio de Janeiro, Região Metropolitana e Cidade do Rio de Janeiro

	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Est. do Rio de Janeiro	3 611 998	4 674 645	6 709 891	8 994 802	11 291 520	12 807 706	14 391 262
Índice crescimento	–	77,26%	43,54%	34,05%	25,53%	13,42%	12,36%
Região Metropolitana	2 198 634	3 138 237	4 824 167	6 826 282	8 676 564	9 689 415	10 710 515
Índice crescimento	–	70,05%	53,72%	41,50%	27,10%	11,67%	10,54%
Mun. do Rio de Janeiro	1 764 141	2 377 451	3 307 163	4 251 918	5 090 790	5 480 778	5 857 904
Índice crescimento	–	74,20%	39,10%	28,56%	19,72%	7,66%	6,88%

Fonte: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro – Fundação CIDE (2008).