



DOI: 10.20396/urbana.v11i1.8653334

Suburbanização carioca

Reflexos de uma identidade construída na configuração do engenho novo

Suburbanization in rio de janeiro

Reflections of the constructed identity in the configuration of engenho novo

Suburbanización carioca

Reflejos de la identidad construida en la configuración de engenho novo

Maria Paula Albernaz, Rafael Mattoso

Universidade Federal do Rio de Janeiro

mpaula.albernaz@gmail.com, rafaelmattoso@yahoo.com.br

Resumo

O artigo visa refletir sobre o papel de processos históricos na construção de identidades suburbanas na Metrópole do Rio de Janeiro. Pretende também averiguar a influência da configuração espacial na constituição desses valores que permitem diferenciar os subúrbios cariocas. Neste intuito, apresenta uma distinção do conceito de subúrbio carioca em relação ao comumente disseminado, baseado em uma noção geográfica. Norteia-se pela ideia de que para identificar dinâmicas formalizadas no espaço é necessário entrecruzar interpretações de processos históricos gerais e particulares a partir de visões e interações na macroescala urbana com o entendimento da influência da dimensão espacial nas dinâmicas locais, impedindo ou promovendo ações humanas. Para isso recupera momentos da estruturação metropolitana, revisa a construção do conceito de subúrbio carioca no tempo e analisa especificidades da constituição do tecido urbano de um trecho do bairro do Engenho Novo, um dos subúrbios pioneiros do Rio de Janeiro e porta de entrada da região suburbana, observando seu rebatimento na construção de sua identidade. Avalia-se que o Engenho Novo é um lugar singular inserido em uma totalidade dos subúrbios cariocas. Apresenta relações socioculturais únicas que caracterizam uma diversidade historicamente e espacialmente construída, mas através de traços comuns remete igualmente a uma mesma condição identitária suburbana.



DOI: 10.20396/urbana.v11i1.8653334

Nesta dialética encontra-se uma potência que pode ser revertida em prol de uma busca por uma melhor qualidade de vida urbana. O estudo de caso insere-se em pesquisa que avança sobre outros territórios suburbanos da Metrópole do Rio de Janeiro.

Palavras-chave

Suburbanização. Processos urbanos. Configuração espacial. Identidade urbana. Metrópole do Rio de Janeiro. Engenho Novo.

Abstract

This article aims to reflect about the role of the historical processes in the construction of suburban identities at the Metropolis of Rio de Janeiro, and the influence of urban configuration in the constitution of identities values in the carioca suburbs. It also intends to demonstrate how the carioca suburban concept differs from the geographical notion of suburb. It is based in the idea that to identify the dynamics formalized in the space it is necessary to interpret general and particular historical processes through visions and interactions in the macroscale; and to understand the effect of the spatial dimension in the urban dynamics, avoiding or promoting human actions. Thus it recovers historical moments of the metropolitan structure, revises the construction of the concept of carioca suburb carioca through time and analyse specificities of the process of constitution of a part of Engenho Novo, a pioneer suburb in Rio de Janeiro, observing how its identity is constructed. As conclusion, we evaluate the singularities of Engenho Novo as a place, besides its insertion in the whole of the carioca suburbs – commenting about solutions that historically and spatially distinguish it, and common traces that creates a unicity of the suburban identity. In this dialectic it is possible to observe a potentiality that can be reverted into a search for a better urban quality of life. This case study comprehends a research that investigate others suburban territories of the Metropolis of Rio de Janeiro.

Keywords

Suburbanization. Urban process. Spatial configuration. Urban identity. Metropolis of Rio de Janeiro. Engenho Novo.

Resumen

Este artículo propone reflejar acerca lo papel de los procesos históricos en la construcción de las identidades suburbanas en Metrópoli de Rio de Janeiro. Pretende también verificar la influencia de la configuración espacial, factor clave en la constitución de valores identitarios que permiten diferenciar los suburbios cariocas. Presenta la distinción de lo concepto de



DOI: 10.20396/urbana.v11i1.8653334

suburbio carioca relativo a la comprensión frecuentemente diseminada basada en una noción geográfica. Se guía pela idea de que para identificar dinámicas formalizadas en lo espacio es necesario interpretar procesos históricos generales e particulares a partir de visiones e interacciones en la macroescala; y por lo entendimiento de que la dimensión espacial influencia en las dinámicas urbanas impidiendo o promoviendo acciones humanas. Para eso recupera momentos históricos de la estructuración metropolitana, revisa la construcción del concepto de suburbio carioca en el tempo y analiza especificidades del proceso de constitución de un trecho de lo barrio de Engenho Novo, suburbio pionero en Río de Janeiro y puerta de entrada de la región suburbana. Concluí que Engenho Novo integra con singularidad la totalidad de los suburbios cariocas presentando soluciones históricamente diversas que establecen relaciones socioculturales únicas, más igualmente remiten a una misma condición identitária suburbana. En esta dialéctica se encuentra una potencia que puede ser revertida en pro de una busca por mejor calidad de vida urbana. El estudio de caso se inserte en una investigación sobre otros territorios suburbanos de la Metrôpoli do Rio de Janeiro.

Palabras-clave

Suburbanización. Proceso urbano. Configuración espacial. Identidad urbana. Metrôpoli de Rio de Janeiro. Engenho Novo.

1. Introdução

O artigo visa refletir sobre o papel de processos históricos gerais e particulares na construção de múltiplas identidades suburbanas da atual metrôpole do Rio de Janeiro. Procura também averiguar a influência da dimensão espacial como fator essencial na constituição de valores que permitem identificar territórios diferenciados na região dos subúrbios cariocas. Nesse intento, mostra a distinção que o conceito de subúrbio adquire na Metrôpole do Rio de Janeiro em relação ao entendimento amplamente disseminado a partir do estudo dos subúrbios europeus e americanos, que parte de uma noção geográfica.

Nossas reflexões fundamentam-se em duas vertentes do pensamento, abrangendo as dimensões histórica, social e espacial na conformação dos valores identitários. A primeira refere-se à interpretação dos processos históricos, sobretudo, aqueles relacionados aos eventos urbanísticos por meio dos quais foi se criando e se transformando o tecido urbano nos diferentes territórios de modo singular. Respalda-se, sobretudo, na bibliografia sobre a história da cidade do Rio de Janeiro presente em trabalhos dos campos da geografia histórica e da



DOI: 10.20396/urbana.v11i1.8653334

história urbana. Importa, especialmente, identificar dinâmicas formalizadas a partir de visões e interações refletidas na conformação do espaço, influenciadas pelo fenômeno da cidade na macroescala. Permite contrapor processos mais gerais e específicos ao tecido urbano "real", buscando-se compreender interdependências, observando causalidades e contingências.

A segunda avalia o papel da dimensão espacial nas dinâmicas da vida urbana, contrapondo atributos físicos e geométricos da forma urbana às relações sociais. Neste sentido, entende que há uma complexa relação entre os sujeitos e os objetos nos contextos temporal e espacial particulares, e que o espaço urbano pode ser compreendido como uma entidade construída que impede ou promove as ações humanas (TSCHUMI, 1998), assim além de se constituírem referências materiais identitárias, de algum modo contribuem para a ocorrência de práticas sociais que também acabam se configurando como manifestações imateriais e materiais da identidade do lugar. Importa identificar as feições urbanas e as possibilidades que as características intrínsecas da conformação física e espacial oferecem para o desempenho humano (SOLÀ MORALES, 2008).

Nesta perspectiva, na abordagem metodológica do trabalho o objeto de investigação empírico é a forma urbana e os resultados potenciais em termos de dinâmicas sociais. Nesta também se destaca o entrecruzamento da investigação morfológica com a interpretação de processos sociais mais gerais e particulares evidenciados na cidade do Rio de Janeiro ao longo do tempo. Acompanha o período das particulares e graduais passagens do rural para o urbano em áreas analisadas e da mudança de compreensão do conceito de subúrbio carioca na estruturação metropolitana. Avalia eventos que influenciaram na sua configuração física e geográfica, e analisa especificidades do processo de constituição de um trecho do tecido suburbano como estudo de caso.

Na busca por um melhor entendimento do caráter do tecido urbano, e para dar conta de aspectos presentes na vivência cotidiana que explicita detalhes da cultura suburbana, optou-se pela investigação que privilegia uma visão na escala microlocal. Esse nível ou escala refere-se a recortes territoriais que abrangem do quarteirão até uma parte do bairro ou setor geográfico, sendo que no caso específico do estudo apresentado no artigo, compreende um conjunto de quadras selecionadas de um trecho do Engenho Novo, bairro reconhecidamente pertencente aos subúrbios da cidade do Rio de Janeiro.

O enfoque no bairro do Engenho Novo se deve à sua condição pioneira de integração aos subúrbios cariocas, além de constituir-se a porta de entrada do tecido suburbano metropolitano. Essa porção urbana, outrora compreendida na antiga freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Engenho Novo conserva na sua configuração atual resquícios da



DOI: 10.20396/urbana.v11i1.8653334

longa história da suburbanização carioca. De caráter predominantemente residencial, se mostrou um interessante marco inicial da pesquisa que vem sendo realizada há mais de dois anos, e que avança sobre outros territórios suburbanos da Metrópole do Rio de Janeiro. Nos procedimentos de investigação adotados, foram realizados levantamentos de campo e análises, associados à consulta em documentação administrativa relativa à conformação espacial urbana, que complementam e ajudam na reflexão do material aqui apresentado.

2. Conformação Histórica da Metrópole do Rio de Janeiro

Até o início do século XIX, por quase três séculos, a principal área administrativamente ocupada, segundo os interesses metropolitanos, restringia-se aos terrenos na várzea entre o porto da atual Praça XV e o local do atual Campo de Santana, tendo como divisas os morros centrais. A expansão tanto em direção ao sul como à parte norte e oeste desse núcleo histórico inicial intensificou-se a partir da chegada da corte em 1808, e do estabelecimento do Rio como capital do Reino Unido de Portugal e Algarves. Entretanto, o crescimento da malha urbana e a densificação populacional do Rio de Janeiro, que passou de 186.485 habitantes, em 1850, para 811.443 habitantes, em 1900, só ocorreria de fato no final do século XIX, a partir da implantação de redes de transportes mais eficientes sobre trilhos (ABREU, 2006 [1987]).

Desde o século XVII já haviam uma série de portos e rotas marítimas que interligavam os sertões cariocas as freguesias centrais, porém o trem e bonde foram muito significativos para o processo de maior integração urbana destas terras, respectivamente, nas direções norte e oeste, e na direção sul, às áreas originalmente ocupadas. De início o impacto da ferrovia, inaugurada em 1858, não chegou a mudar a feição rural das regiões que atravessava, mas a partir dos primeiros anos da década de 1870, quando se principiou o transporte de passageiros ligando as freguesias rurais ao centro da cidade, verificou-se um adensamento cada vez mais intenso de caráter urbano em uma vasta região que ia do Centro a Cascadura. Eram outrora áreas com fazendas, olarias, madeiras e caieiras, servindo como base para o abastecimento da capital, onde caminhos carroçáveis, de bois e cavalos, ligavam o Centro à longínqua antiga Fazenda de Santa Cruz fundada pelos jesuítas, e precursora da ocupação rural no Rio de Janeiro (CAVALCANTI, 2004, p.65).

No outro lado da cidade, na direção sul, a criação das linhas de bonde foi responsável pela expansão urbana na área então dispersamente ocupada ao longo das vias carroçáveis que se encaminhavam aos engenhos junto à Lagoa Rodrigo de Freitas, então chamada de Sacopenapan, e para a fábrica de pólvora criada às suas margens por Dom João em 1808.

Esse modal de transporte sobre trilhos - que nos seus primórdios utilizava a tração animal - havia sido inaugurado em 1859, inicialmente para atender uma demanda de transporte na direção norte, ligando o Centro ao Alto da Tijuca (ABREU, 2006 [1987], p. 44). Mas, pouco depois, se voltou para direção sul, integrando o Centro ao Largo do Machado, em 1868, e estendendo suas linhas até Botafogo na década de 1870. Nessas áreas onde predominava em grande parte pequenas propriedades rurais, o bonde se tornaria o responsável direto pela ocupação urbana. Assim chácaras burguesas foram sendo divididas em lotes, e ruas foram sendo abertas.

Até as primeiras décadas do século XX, independentemente de serem áreas na direção norte ou sul da cidade, as camadas da população com demanda por ocupação era as mesmas. Funcionários públicos, trabalhadores especializados, militares, profissionais liberais e pequenos comerciantes, que procuravam fugir da conturbada região central e dos bairros tradicionais por não poderem arcar com os custos da habitação, também não viam nos cortiços e favelas que se adensavam em função das reformas urbanas e do aumento da população pobre, opções aceitáveis de habitação. Dispostos a manter os símbolos de distinção que os diferenciava das chamadas "classes perigosas", preferiam se afastar da tumultuada vida do Centro e buscar os bairros mais novos suburbanos, para desfrutar de melhores condições de habitação (Figura 1).

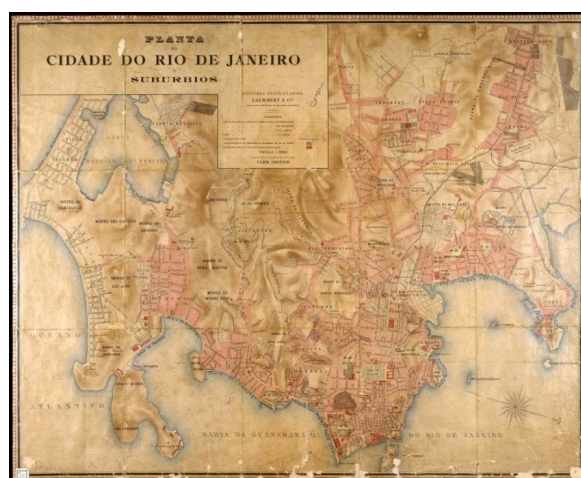


Figura 1 – Planta dos subúrbios do Rio de Janeiro no início do século XX

Fonte: GREINER, Ulrik. *Planta da cidade do Rio de Janeiro e subúrbios*. Biblioteca digital Luso-Brasileira. <http://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/27205>. Acesso em fevereiro de 2019.

Entretanto, ainda nos primórdios do século XX, uma diferenciação das porções do território carioca já se anunciava relacionada tanto a uma mudança das elites econômicas que almejava um novo modelo progressista de moradia que as representasse quanto a um



DOI: 10.20396/urbana.v11i1.8653334

interesse da associação do capital estrangeiro e imobiliário de maiores ganhos na cidade. Dessa articulação se desenvolveu, em meados deste século, um processo de valorização da proximidade da orla no imaginário carioca, com a destinação às elites dos novos bairros que cresciam na direção sul. Da imagética criada em torno dessas áreas resultou um processo progressivo de segregação entre as zonas norte e sul do Rio de Janeiro, que só viria cada vez a ser corroborada com a atenção privilegiada em termos de investimentos dada pelo poder público ao longo do século XX a essa macrorregião, conjugada às diretrizes e normas contidas em planos e regulamentações.

Em conjunto ao contexto das ações e interações de agentes públicos e privados, na cidade do Rio de Janeiro, em meados do século XX, a populosa cidade do Rio de Janeiro - que já contabilizava 2.377.451 habitantes - apresentava uma diferenciação significativa na configuração das suas porções norte e sul, em termos de padrão de urbanização. Essa distinção só tenderia a aumentar com o tratamento diferenciado dado a ambas pela legislação urbanística - à porção norte atribuía-se o papel de residência de camadas populares e local privilegiado para instalação fabril, enquanto à porção sul, de residência das elites - e os esforços públicos e privados em reforçar o seu caráter turístico, associado à região sul da cidade.

Em uma parte da zona norte do Rio - a de mais antiga integração à malha urbana - os aspectos físicos e espaciais presentes na chamada "cidade tradicional" (PANERAI, 2006) se perpetuam. Desde meados do século XX, nela já se destacava o pequeno grão na malha urbana, formado por lotes de reduzidas dimensões e o padrão horizontal em suas edificações. Em outra porção, na sua origem destinada à instalação fabril, verificava-se a aceitação da convivência das residências do mesmo pequeno grão com as grandes plantas industriais implantadas. Do mesmo modo, permaneceu até hoje o compartilhamento na sua malha urbana dos terrenos de reduzidas e grandes dimensões.

Na parte sul do Rio, no entanto, já se identifica ainda nos anos 1950 certas características do legado da "cidade descontínua" (PÉRGOLIS, 2005), expressas na verticalização principalmente na orla e ao longo de eixos viários, no regime condominial que estabelece a fração ideal de terreno como subdivisão da propriedade, e na progressiva preocupação com os espaços voltados para o automóvel.

Esses atributos tão distintos das partes norte e sul da cidade só viriam a ser acentuados nas décadas que se seguiram, refletindo-se fortemente em modos de viver imprimidos por estes modelos de cidade diferenciados. Enquanto na cidade tradicional há uma expectativa de sociabilidade vivenciada no espaço público, na cidade descontínua há um



DOI: 10.20396/urbana.v11i1.8653334

estímulo à internalização da sociabilidade nos espaços privados. Ao passo que na cidade tradicional a tendência a uma diversidade social e funcional em decorrência de uma variedade tipológica - casas, vilas, edifícios de apartamentos de baixa altura, na cidade descontínua o mais frequente é a multifuncionalidade.

A disseminação dos princípios rodoviaristas e o seu rebatimento na construção de viadutos e no alargamento das principais artérias viárias têm também uma influência considerável na configuração espacial do Rio de Janeiro no período abrangendo as décadas 1950 a 1980. Seu impacto na fragmentação territorial se dará, sobretudo, na porção norte da cidade, na qual já se faz presente, ocasionada pelo atravessamento das linhas férreas. Essa segmentação associada a processos históricos particulares distintos acentuam a desvalorização do solo entre as porções urbanas, além da diferenciação espacial e social interna já presentes. Assim é que apesar do tratamento genérico dado muitas vezes por planos urbanos à parte norte do Rio, amplia-se uma heterogeneidade em termos de forma urbana e correspondente modos de vida, de populações residentes em lados distintos de divisores do território.

As décadas de 1960 e 1970 se caracterizam também pela velocidade da expansão urbana na porção oeste da cidade, com a consolidação dos eixos viários da Autoestrada Lagoa-Barra e Avenida Brasil. Até então uma vasta área de ocupação muito rarefeita com presença de núcleos urbanizados, como os de Campo Grande e Santa Cruz, em poucas décadas acomodaria a segunda centralidade em importância da Metrópole do Rio de Janeiro, na Barra da Tijuca. A verticalização e o conseqüente regime condominial, a prevalência espacial para os automóveis, a monofuncionalidade, e práticas de sociabilidade que independem do espaço público, são traços marcantes da região da Barra da Tijuca.

A entrada do milênio assistiu a mais que duplicação da população carioca - que passou em 2000 a ter 5.851.914 habitantes, a um enorme espraiamento da malha urbana para além de fronteiras administrativas, consolidando um território metropolitano com a produção de conjuntos de edificações em áreas dispersas cada vez mais distantes do Centro. Hoje se estima que a população metropolitana alcance 12,2 milhões de habitantes, distribuídos em 21 municípios que conformam continuidades e descontinuidades. Em decorrência dos reveses da conjuntura econômica houve uma estagnação recente na produção imobiliária formal que junto à quantidade de ocupações irregulares que se espalham nas encostas de morros e áreas alagáveis, pode ser identificada com aspectos da "cidade fragmentada" (PÉRGOLIS, 2005). A formação de enclaves urbanos, correspondentes a grandes condomínios exclusivos e complexos de favelas, é responsável não só por ônus à integralidade territorial, social e

paisagística metropolitana, mas também uma disseminação da cultura do medo, igualmente prejudicial à integração cidadina.

Nesse contexto, chama a atenção que essas novas áreas da porção oeste, mesmo hoje constituindo as fronteiras da expansão urbana, com características de ocupação rarefeita e periférica, não são consideradas a região suburbana da Metrôpole do Rio de Janeiro. Subúrbios cariocas – objeto da nossa investigação – permanecem referidos à porção norte e noroeste do seu território, mesmo que revelando traços comuns em termos de consolidação urbana aos existentes em outras partes da cidade (Figura 2). Essa denominação generalizante não dá conta da variedade e complexidade das conformações metropolitanas identificadas com os subúrbios, importando conhecer com um olhar mais aproximado essas partes pouco exploradas do território metropolitano.

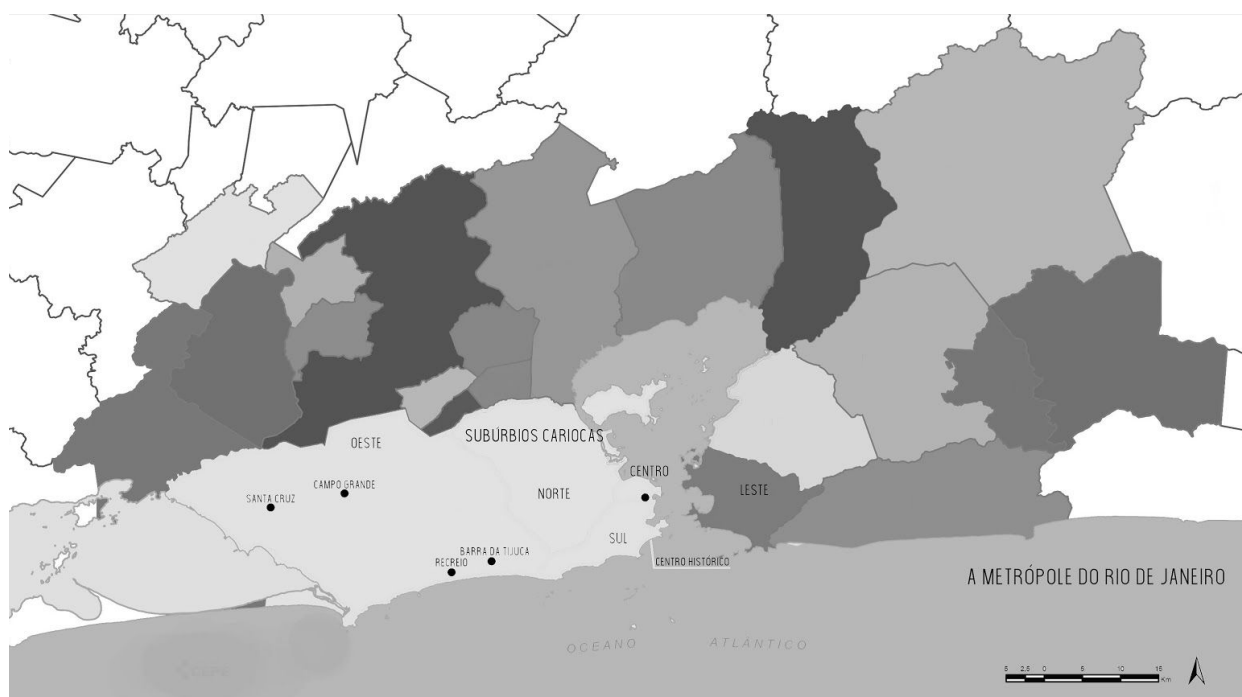


Figura 2 – Metrôpole do Rio de Janeiro

Fonte: autor com base em informações

<http://www.camarametropolitana.rj.gov.br/cadernos/CADERNO1.pdf>. Acesso em 13 ago.2018.

3. Evolução do conceito de subúrbio carioca



DOI: 10.20396/urbana.v11i1.8653334

Uma parte do território singular da Metrópole do Rio de Janeiro - os subúrbios cariocas - teve a sua identidade forjada ao longo do tempo com pouca precisão espacial e conceitual. Esta identidade criada suburbana fornece elementos culturais e socioafetivos que ajudam a compor a história de seus moradores. Definir o topônimo subúrbio e sua empregabilidade no caso fluminense exigiria um esforço enorme, mas refletir sobre qualquer aspecto que incide nessa porção territorial demanda uma problematização sobre o seu significado.

A busca de identificação da espacialidade e empregabilidade do termo subúrbios cariocas requer um exercício constante de historicização, contextualizar desde o surgimento até as etapas de evolução dessas áreas consideradas cercanias da cidade nos primórdios de sua constituição. A falta de interpretações polissêmicas tem contribuído para certa alienação histórica, evidenciada pela insuficiência de pesquisas e ainda pela pouca produção bibliográfica disponível sobre o tema, colaborando em muito para a não formação de uma memória coletiva que torne possível uma maior identificação por parte dos moradores que atualmente nela habitam.

A visão clássica de subúrbio o definia como área que cercava as regiões centrais da urbe, sendo utilizado para quase todos entornos, independente do seu uso. Autores como Lewis Mumford (1982) apontam a utilização do termo subúrbio, originário do latim, antes mesmo da Roma de Augusto (27 A.C.), identificando a utilização do termo ou similares nas sociedades do Egito, Babilônia e Grécia. Exemplos como este se tornam pouco compreensíveis frente ao caso carioca, porém ainda são uma realidade para a maioria dos subúrbios europeus e norte americanos.

Assim, a definição de subúrbio frequentemente é confundida meramente com a noção de periferia, sem compreender o caráter dinâmico e itinerante dessa categoria em solo carioca, que foi sendo ressignificada empiricamente, adquirindo certa noção pejorativa presente com mais intensidade no imaginário senso comum do que gostaríamos que fosse realidade. Fernandes (1996) procurou identificar historicamente o momento particular em que a palavra subúrbio sofreu sua principal reapropriação denominada, por ele, "rpto ideológico".

Predomina entre nós, em nossa linguagem, a ideia de um espaço subordinado e sem história, sem criação, sem cultura, carente de valores estéticos em seus homens e sua natureza. Subúrbio é quase sempre feio e sem atrativos, ausente de participação política e cultural. No máximo, concede-se ao subúrbio o lugar de reprodução. (FERNANDES, 1996, p.31).



DOI: 10.20396/urbana.v11i1.8653334

Para melhor compreendermos a polissemia desta conceituação e suas singularidades convém remetermos aos trabalhos das geógrafas Lysia Maria Cavalcanti Bernardes e Maria Therezinha de Segadas Soares, das décadas de 1950 e 1960, referendados por eminentes autores no campo da geografia histórica e urbana. Destacamos a importância principalmente da obra "Rio de Janeiro: Cidade e Região", (BERNARDES e SOARES, 1987), precursora ao evidenciar particularidades da construção histórica do conceito de subúrbio carioca.

Subúrbios eram as freguesias que circundavam a região considerada urbana no Rio de Janeiro até o final do segundo reinado. Enquanto circunscrições urbanas reformulavam o mapa carioca. Simultaneamente, muitas freguesias passam a ser redimensionadas e segmentadas em pequenos bairros incorporadas à cidade, mesmo sem deixarem de ser chamadas de subúrbios.

Na língua portuguesa (...) a palavra subúrbio tem o seguinte significado: 'arrabalde, ou vizinhança da cidade ou de qualquer povoação'. Esse significado é também impreciso, mas se formos examinar o emprego antigo da palavra com relação à cidade do Rio de Janeiro veremos que assim eram chamadas, em meados do século passado, certas áreas (...), que no quadro administrativo eram urbanas, mas que apresentavam aquele aspecto de descontinuidade de construções e de largueza, de menos gente ocupando mais terra, noção essa a meu ver, a mais importante e mais generalizada que a palavra contém. (SOARES, 1960, p. 187).

A pesquisadora Laura Antunes Maciel (2010) demonstra que até começo do século XX o termo tinha apenas um sentido de arrabalde, do árabe *ar rabad*, que significa cercanias da cidade. Do mesmo modo, Nelson da Nobrega Fernandes (1996), assinala que conforme a mancha urbana foi se ampliando na cidade do Rio de Janeiro, áreas que antes se enquadravam como subúrbio passaram por uma intensa ocupação e urbanização antes de se transformarem em bairros. Até o início do século XX, o termo subúrbio era utilizado para referir-se a todas as áreas de baixa densidade ocupacional que, por essa razão, poderiam abrigar as mais importantes propriedades agrícolas da cidade.

Somente com as reformas urbanas, principalmente após a proclamação republicana, a partir das primeiras décadas do século, a palavra subúrbio passa a ser usada para designar áreas servidas pela ferrovia. A partir das reformas urbanas, do final do século XIX, o próprio emprego da expressão "suburbano" já remete inconscientemente aos moradores de áreas distantes e carentes de infraestrutura de serviços básicos e bens culturais, restritos a determinados espaços centrais da cidade. Estes significados incorporam outros sentimentos, sentidos e imagens que se associam diretamente a modos de viver, de morar, e de se



DOI: 10.20396/urbana.v11i1.8653334

relacionar com a cidade. Sendo assim, "... suburbano não impõe sentido apenas ao morador de subúrbio, mas carrega uma carga simbólica e histórica de discriminação e preconceito espacial que se prolonga ao social, ao refinamento, ao gosto." (SOUSA, 2014, p.3)

No entanto, segundo Mônica Christina Pereira de Sousa (2014), provavelmente, uma equivocada interpretação etimológica serviu de base para sustentar os argumentos depreciativos. Tal apropriação feita por representantes do poder público, em um contexto marcado pelo reformismo positivista calcado no pensamento eurocêntrico, atendia aos interesses de parte das elites brasileiras no final do império e início da primeira república.

Ao mesmo tempo em que ocorria um processo de depreciação voluntária da categoria subúrbio, este acabava por atingir igualmente seus moradores, ajudando a criar o estigma do suburbano. Procurava-se marcar não apenas uma diferença funcional deste espaço urbano, embutindo um significado desqualificador, como também associá-lo ao feio, atrasado, sujo e perigoso. Todo um imaginário que se criou correspondia a um novo modelo de segregação socioespacial republicano.

Lefebvre (2008), que procurou em sua obra analisar a influência do modo de produção capitalista no espaço urbano, já nos alerta para o fato do espaço social possuir sempre uma representação carregada de interesses ideológicos. No caso do subúrbio carioca, essa representação passou a gradualmente incorporar o interesse da elite dominante, que através do trinômio trem-proletário-subúrbio buscava de fato concretizar um modelo de ocupação para a região.

A subjetividade de representações simbólicas, acerca do conceito subúrbio carioca gera uma necessidade de reflexão sobre o que significa ou se realmente tais regiões se encontram à margem. Sem passar por uma refinada análise teórica muitas denominações epistemológicas são aplicadas na tentativa de classificar esta grande parte da cidade do Rio de Janeiro, que atualmente vai muito além dos limites considerados administrativamente.

Um bom caminho para evitar deslizamentos na busca de entender o processo de "feitura" dos subúrbios cariocas e suas reconfigurações, a partir da região conhecida como central seria seguir os passos de Fernandes (1996), que por meio de uma consistente revisão bibliográfica, nos fornece um panorama das principais interpretações conceituais sobre o tema, além de uma pertinente análise etimológica. Ele atenta para o fato da palavra subúrbio atualmente encontrar-se tomada por um forte preconceito socioespacial. Ignorar a complexidade do significado histórico acaba por nublar a ideia de que o subúrbio carioca nasce junto ao processo de inteligibilidade da cidade, da concepção da urbe.

Para a formulação de uma concepção dialética sobre os espaços da cidade, impõe considerar a importância estratégica das antigas freguesias rurais da cidade do Rio de Janeiro, pois lá posteriormente emergiram os embrionários subúrbios cariocas. Esta relevância deve ser clarificada, sobretudo, em seus aspectos culturais, econômicos e sociais, tanto em sua formação interna, como na lógica externa de abastecimento basilar de mão de obra e serviços, tal como no fornecimento de gêneros agrícolas para grande parte das freguesias centrais desta província e do Município Neutro da Corte.

E a partir daí, recompor uma outra identidade que foi sendo historicamente negligenciada por aqueles que ali residiam na configuração dessa região a medida que ela se integrava à malha urbana. Deste modo, se evitará chegar a um emprego do termo associado a modos de vida negativos e estigmatizados, em contraposição aqueles associados à região central, revertendo uma ideia que fragiliza a sociedade metropolitana e que entende o “conceito carioca de subúrbio como uma representação que sintetiza um discurso ideológico sobre o lugar dos pobres na cidade do Rio de Janeiro (...) o tipo de cidadania reservada para a maioria de sua população” (FERNANDES, 1996, p. 190).

4. Formação do bairro do Engenho Novo

A escolha do Engenho Novo (ver Figura 3) como estudo de caso fundamenta-se na crença - tal como sugere grande parte da bibliografia específica, de que esta região representa um dos melhores exemplos de formação dos subúrbios cariocas. Também, por se tratar de umas das primeiras e principais rotas de integração territorial entre as freguesias centrais e seus antigos arrabaldes originalmente rurais, e como tal, apresentar uma especificidade no seu processo histórico de integração à malha urbana que futuramente repercutirá no modo singular como se desenvolve.



Figura 3 – O Engenho Novo no Município e no Estado do Rio de Janeiro
https://pt.wikipedia.org/wiki/Engenho_Novo. Acesso em 13 ago.2018.



DOI: 10.20396/urbana.v11i1.8653334

Para melhor entender as origens e a contextualização da história do bairro do Engenho Novo, portanto, faz-se necessário retroceder ao passado colonial que antecede à constituição dos subúrbios cariocas na cidade do Rio de Janeiro, principalmente, ao momento em que os limites da Guanabara alargavam-se através das sesmarias doadas por Estácio de Sá aos jesuítas, em 1565. Nos entornos desta Baía, após a guerra de fundação da cidade, começavam a surgir partes significativas da zona rural, que englobavam o extenso Vale de Inhaúma, futuramente dividido entre as terras de Irajá e Inhaúma. Ao longo deste extenso território encontravam-se, importantes propriedades agrícolas “cerca de 40 fazendas voltadas para o abastecimento interno, assim como 15 engenhos” (SANTOS, 1965, p. 74). As três principais fazendas pertencentes originalmente ao domínio jesuíta estavam divididas entre Engenho Velho, Engenho Novo e São Cristóvão, mais próxima do que se entendia como principal centro urbano.

A criação da freguesia de Nossa Senhora da Apresentação de Irajá, em 1664, pelo padre Antônio Martins Loureiro, retrata bem a necessidade de novas áreas produtoras de gêneros agrícolas, tanto para o abastecimento interno da colônia, quanto para atender aos interesses agroexportadores metropolitanos. No contexto de aumento no número de expedições e migrantes destinado ao Rio de Janeiro que o papel das freguesias rurais, como abastecedoras de gêneros alimentícios ampliava-se gradualmente.

Inhaúma era a mais importante paróquia rural ou suburbana, com comércio regular e manufaturas de couro e barro, principalmente. A atividade agrícola envolvia a lavoura de arroz, milho, feijão, batata, legumes e frutas variadas. O vale de Inhaúma estendia-se para os sertões, abrangendo também o Andaraí e o Engenho Novo. (SANTOS, 1987, p.48)

Por volta de 1759, tem início a campanha de desmonte dos domínios territoriais jesuíticos. As fazendas e engenhos da zona rural se repartem em sua maioria em pequenas e confortáveis chácaras em arrabaldes próximos a cidade em expansão. Neste processo se originam, de forma incipiente, o que futuramente seriam as zonas norte e sul da cidade, e os seus respectivos bairros, inclusive o Engenho Novo, junto a uma gradual concentração populacional nestas terras.

Parte significativa das terras do então Engenho Novo passaria a se chamar Quinta dos Duques, devido à aquisição desta região pela família do Duque-Estrada de Itaboraí. Em meio à nova área recebida pela família Duque-Estrada encontrava-se parte do rio Faria, um estratégico braço de escoamento de mercadorias armazenadas no trapiche da antiga Estrada



DOI: 10.20396/urbana.v11i1.8653334

Real de Santa Cruz (atual Avenida Dom Hélder Câmara), que seguiam em canoas e embarcações maiores até os portos da Baía de Guanabara onde, finalmente, destinar-se-iam a região central da cidade.

Após a instalação da Corte, os limites administrativos e sociais seriam completamente modificados e a cidade passaria a se expandir para muito além do Campo do Santana, com aumento significativo da população carioca, que em menos de duas décadas decolou de aproximadamente 100.000 habitantes em 1822 para 135.000 por volta de 1840. Este crescimento acaba por transferir parte do deslocamento habitacional em direção às freguesias rurais mais próximas: Engenho Velho, Engenho Novo e São Cristóvão.

O processo histórico de formação dos subúrbios iniciado mesmo antes de 1850, tem nessa década um novo impulso com o aumento da demanda internacional por café, o que levou a uma conseqüente expansão das áreas cultiváveis em detrimento dos locais onde eram produzidos gêneros alimentícios. Desta forma, o aumento de importância do papel de produção de mantimentos para subsistência nas freguesias suburbanas fez com que se valorizassem ainda mais. Diferentemente de outros subúrbios, o Engenho Novo vivencia de forma pioneira o processo de crescimento e perda de parte das suas funções rurais a partir de meados do século XIX. É neste cenário que, segundo Pechman (1985), ocorre a produção de um mercado de terras rurais nas freguesias de Inhaúma e Irajá, nas quais se situavam as terras do atual bairro do Engenho Novo, que passam a ser usadas também para fins especulativos.

A expansão cafeeira para o Oeste paulista, a abertura da estação ferroviária de Venda Grande, no Engenho Novo, e até mesmo a ligação estratégica da região com os seus entornos são fundamentais para entender suas particularidades. Em 29 de março de 1958 se deu a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II, no trecho entre a Corte (depois Dom Pedro II) e Queimados, com extensão de 47,2 km em bitola de 1600 mm. Neste ano foram inauguradas as estações da Corte, Venda Grande (Engenho Novo), Cascadura, Maxambomba (Nova Iguaçu) e Pouso dos Queimados (Queimados), locais onde já havia alguma aglomeração. Trata-se da terceira ferrovia do país a ser inaugurada.

Apesar de não ser o único elemento responsável, da presença dos eixos ferroviários decorreria posteriormente, durante as décadas de 1870 a 1930, uma reconfiguração da estrutura geográfica da região suburbana, com a intensificação e o direcionamento da sua ocupação espacial em momentos, ritmos e direções diferentes. Seguindo basicamente o eixo já aberto por caminhos rurais, a linha férrea pioneira se estendia do centro da cidade para as freguesias rurais que futuramente seriam conhecidas como subúrbios da Central. Em 1873, fruto de outra incisão urbana na freguesia do Engenho Velho e parte de Inhaúma, houve uma



DOI: 10.20396/urbana.v11i1.8653334

mudança administrativa, com a criação da freguesia do Engenho Novo, possibilitada em muito pela evolução de transportes coletivos como o trem e o bonde, e decorrente aumento do seu desenvolvimento. A linha férrea destinada inicialmente a escoar a produção cafeeira do Vale do Paraíba, com o rápido incremento populacional das antigas freguesias rurais, principalmente, a partir de 1890, passou gradativamente a contribuir para a redistribuição da população antes concentrada no centro da Capital.

O aumento da população ocorreu concomitantemente ao crescimento do número de logradouros e da proliferação de loteamentos. Assim foram abertas mais de dez ruas nas antigas terras da família Duque Estrada Meyer, originando a conformação de alguns dos importantes bairros da antiga freguesia do Engenho Novo, tais como: Meyer, Boca do Mato, Lins de Vasconcelos, Cachamby, Maria da Graça, Del Castilho, Todos os Santos, Jacaré, Engenho Novo e Benfica (PECHMAN, 1985). Os novos bairros, parte sólida da importante região suburbana, vão se tornando um indispensável espaço para moradias e para produção de gêneros, indispensáveis a uma cidade em constante expansão.

Dois aspectos chamam a atenção nesse processo histórico de formação dos bairros suburbanos, inclusive do Engenho Novo. Por um lado, o caráter predominantemente residencial da ocupação por pessoas integradas na vida econômica da cidade e a presença de estabelecimentos comerciais, traços comuns aos existentes em outras regiões da cidade. Por outro, as distinções internas do processo ao largo dessa região, pela complexidade e particularidades decorrentes, obrigando como consequência a uma separação de aspectos históricos e geográficos de cada um dos subúrbios, para sua melhor compreensão.

5. Identidade suburbana do bairro do Engenho Novo

5.1 Traços comuns e particulares de integração suburbana

Engenho Novo é um lugar singular inserido em uma totalidade dos subúrbios cariocas, pois apresenta relações socioculturais únicas que inclusive se expressam através de suas soluções arquitetônicas e urbanísticas historicamente construídas. Apesar dessa singularidade que pode ser percebida em suas expressões, através de alguns traços comuns também revelados no seu espaço urbano, nos remete a uma condição identitária compartilhada com outros subúrbios cariocas.

No tecido urbano analisado, correspondente a um trecho do bairro do Engenho Novo, podemos perceber três processos históricos, subsequentes no tempo, que estruturaram essa área ao tecido urbano. Eles nos ajudam a refletir sobre as marcas comuns que delineiam a identidade do universo suburbano, mas igualmente sobre as singularidades que tornam cada

um dos subúrbios um bairro com um caráter próprio. Essas dinâmicas nos mostram aspectos particulares da situação histórica e geográfica dessa região que acabam atribuindo algumas singularidades à identidade suburbana do bairro do Engenho Novo (Figura 4).

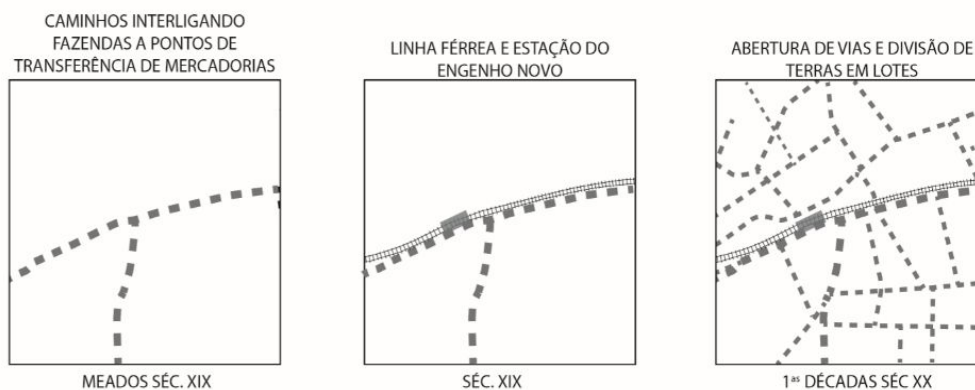


Figura 4 – Diagramas da estrutura do tecido urbano do Engenho Novo

Fonte: autores.

O primeiro desses processos refere-se a uma ocupação inicial com características já urbanas ao longo de antigos caminhos que interligavam lavouras e pastoreios aos pontos de transferência de mercadorias, traço da origem comum a muitas das áreas suburbanas. No Engenho Novo a particularidade, como já apontado no item anterior do artigo, reside tanto na prematura divisão de suas terras em pequenas e confortáveis chácaras de arrabaldes próximos a cidade em expansão relacionada à expropriação dos antigos domínios territoriais jesuíticos, quanto à fácil ligação ao porto de Irajá – mais importante local de atracação à época – às margens da baía de Guanabara, que induziu ao atravessamento de mais numerosos e mais intensamente frequentados caminhos. Por essas particularidades, já nos seus primórdios há uma tendência no Engenho Novo – que refletirá futuramente em uma condição singular, ao espraiamento do dinamismo urbano em diversas direções.

O segundo processo comum a muitos subúrbios cariocas diz respeito por um lado ao fracionamento do território pela linha férrea e, por outro, à intensificação da ocupação em torno da estação de trem que estrategicamente se situará na região suburbana junto aos pontos em que já havia alguma aglomeração, coincidentes com o cruzamento dos caminhos. A linha férrea terá um papel fundamental no caráter suburbano, sendo por isso mesmo frequentemente identificado como o seu traço caracterizador. De elemento estruturador na ocupação pelo potencial de acessibilidade que oferece enquanto modalidade de transporte, a



DOI: 10.20396/urbana.v11i1.8653334

obstáculo físico que divide áreas antes contínuas em dois “lados” cujas diferenças sociomorfológicas só tendem a crescer ao longo do tempo ou orientador do desenho da malha urbana, paralela a ela ou sem continuidade, a influência da linha férrea na maioria dos subúrbios atravessados por ela é incontestável.

A presença da estação de trem é também, sem dúvida, um aspecto homogeneizador que produz similitudes entre as identidades suburbanas. Porém, as circunstâncias históricas e geográficas da sua implantação podem igualmente se revelar como um fato que atribui um caráter singular a algum subúrbio, como o que ocorre com o Engenho Novo. Por se tratar de uma das regiões rurais mais relevantes em termos de abastecimento agrícola da cidade, originando a presença de inúmeros caminhos que se entrecruzavam, no Engenho Novo justificou-se a implantação de uma das primeiras estações da pioneira linha férrea que partia do centro do Rio. No entanto, o fato de haver desde seus primórdios uma subdivisão de terras rurais ao longo de muitos desses antigos caminhos, acabou refletindo na escassez de pequenos estabelecimentos comerciais junto a essa estação, comum em outras estações que seriam instaladas na região suburbana. Apesar da localização escolhida para a Estação coincidir com o ponto estratégico onde ocorria algum arremedo de vida urbana, a dispersão territorial do Engenho Novo prejudicaria um impulso de dinamismo típico no entorno de muitas outras estações férreas suburbanas.

O pioneirismo do bairro em termos de ocupação urbana, apontado por Gastão Cruls (1952), inclusive em comparação ao vizinho e atualmente dinâmico Méier, não significou uma manutenção do florescimento comercial, ao longo do tempo, em torno da Estação do Engenho Novo. A partir de meados do século XX houve uma transposição da centralidade comercial em direção ao Méier, mesmo que a sua estação só tenha sido inaugurada 30 anos após a abertura da parada de passageiros Venda Grande do Engenho Novo.

Atividades comerciais e de serviços nos seus arredores têm dificuldade de se manterem, tornando as proximidades da Estação uma área com tendência à degradação. A ausência de um comércio formal intensificado dificulta que a Estação sirva igualmente como eficiente conector das duas porções territoriais cortadas pela linha férrea, como sucede em outras estações ferroviárias suburbanas.

A abertura de vias e surgimento de quadras de traçado irregular em ambos os lados da via férrea, dando acesso a lotes de testada mais estreita e maior profundidade, se coloca na sequência como um dos processos históricos de integração urbana da região suburbana. No Engenho Novo este processo também apresenta alguma especificidade. Com o pioneirismo de subdivisão de terras em dimensões urbanas e ocupação espalhada às margens dos numerosos

caminhos, associados à falta de dinamismo em torno da sua Estação, o Engenho Novo, comparativamente aos demais subúrbios atravessados por linhas férreas, acabou por particularmente constituir um emaranhado de vários eixos viários dinâmicos.

Ao longo do tempo, muitos desses eixos se transformaram em vias de muita importância no fluxo de passagem, servindo para reforçar a marca identitária em termos de ocupação e apropriação territorial do Engenho Novo, de porta de entrada para a região suburbana e corredor de passagem entre bairros (Figura 5). Esses caminhos são atualmente os eixos de ruas que se tornaram importantes vias de interligação da região suburbana, como a Rua Barão do Bom Retiro, Rua Silva Freire e Rua Marechal Rondon, que junto com a Rua 24 de Maio, unem muitos bairros suburbanos.

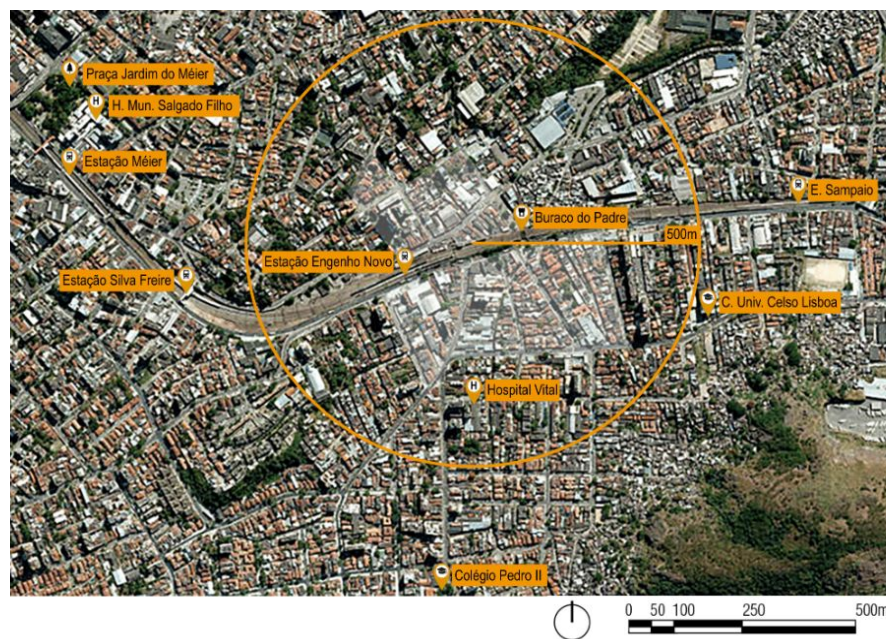


Figura 5 – Inserção urbana do Engenho Novo

Fonte: autores. Base: *Google Earth*.

5.2 Processos históricos refletidos em características morfológicas

A separação e conseqüente distinção entre o lado norte e sul nos subúrbios cariocas provocada pela presença da linha férrea agravaram-se ao longo do tempo, inicialmente com a construção de muro ao longo da linha a partir da eletrificação do trem nas primeiras décadas do século XX; e depois com a adoção da política rodoviarista na cidade do Rio de Janeiro, no final dos anos 1940. Situação comum à região suburbana, a fragmentação do território pela

linha do trem se mostra particularmente presente no tecido urbano do Engenho Novo devido à aprovação do decreto municipal em 1949 que impõe um Projeto de Alinhamento para a Rua 24 de Maio. A faixa dessa rua que se estende às margens da linha férrea, no Engenho Novo, já bastante larga – com 25 metros do alinhamento dos lotes lindeiros ao muro da linha férrea e com três faixas de rolamento da pista, passou a ter a previsão de 40 metros quando da renovação edilícia ou fundiária (Figura 6).

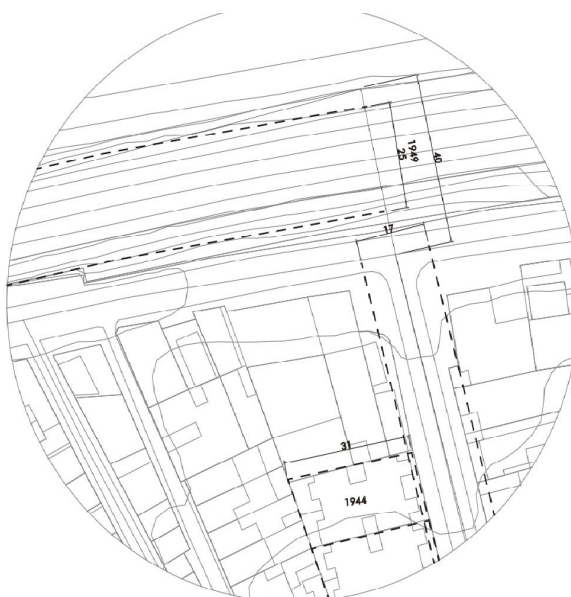


Figura 6 – Projeto de Alinhamento Aprovado da Rua 24 de Maio

Fonte: autores baseado em informações de PAAs da Rua 24 de Maio.

<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/ConsultaProjetos.asp>. Acesso em 13 de ago.2018.

Da exigência da norma urbanística decorreu ao longo do tempo não só um aumento da transposição entre os “lados” da linha do trem, mas também uma intensa descontinuidade na largura das calçadas sem arborização. Outra consequência foi uma progressiva deterioração dos imóveis fronteiros que se inviabilizaram economicamente por inevitável perda de área de terreno com a aplicação do instrumento legal. Na Rua 24 de Maio, mesmo em torno da estação de trem, esta situação resultou em perda de vitalidade. E diferentemente de alguns subúrbios cariocas, representou também sua população dar as costas para a linha férrea. Neste sentido, reverteu o dinamismo comum em muitas estações ferroviárias suburbanas, para os eixos viários internos.



DOI: 10.20396/urbana.v11i1.8653334

Em lugar de efervescente comércio no entorno da Estação, na parte norte da linha férrea do Engenho Novo verifica-se a presença de oficinas instaladas em garagens ou galpões. Há ainda a considerar a proximidade do Engenho Novo com a Estação da Central, a qual se chega em 15 minutos por trem, favorecendo o atendimento de demandas da população do bairro por estabelecimentos comerciais e de serviços mais especializados no Centro.

Há que considerar ainda em termos da presença da linha e da estação férrea, a abertura de muitas vias, na expectativa de um melhor retorno financeiro através do mercado de terras florescente com o aumento da demanda da população, atraídos pela melhora na acessibilidade. Esse processo comum na região suburbana ocorreu logo no início do século XX, no Engenho Novo, com a abertura da Rua Gregório das Neves e da Rua da Bela Vista, direcionadas perpendicularmente e de forma irregular para a linha férrea, transformando definitivamente, nessa área a configuração porventura ainda rural em suburbana.

A demanda por ocupação particularmente intensa no Engenho Novo, pelo pioneirismo da implantação da estação férrea e pela maior proximidade ao Centro, ocasionou uma seqüência no processo de abertura de ruas próximas à linha férrea. Os lotes com testada estreita e grande profundidade demarcados nas margens das ruas Gregório das Neves e da Bela Vista, ponto de partida para o retalhamento e venda das terras antes rurais, tornaram-se gradualmente insuficientes para atender a demanda, pela limitação geométrica do desenho da malha urbana para oferecer acesso ao logradouro público. Com a chance de maiores ganhos, a solução encontrada para aumentar o número de lotes lindeiros que propiciassem atendimento da demanda ainda não saturada, foi abrir novos rasgos no tecido urbano, subdividindo as extensas quadras existentes. Essa é a origem de pequenas e longas travessas que existem em outros subúrbios, mas são características do Engenho Novo (Figura 7).



Figura 7 – Malha urbana do Engenho Novo no entorno da Estação.

Fonte: autores baseado em informações de PAAs da Rua Gregório das Neves e Rua Bela Vista.

<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/ConsultaProjetos.asp>. Acesso em 13 de ago.2018.

A abertura de ruas particulares de vilas seguiu a mesma lógica da abertura de pequenas e longas travessas. Comuns em alguns subúrbios, não foram frequentes no Engenho Novo. Esse fato se deve certamente por se tratar de tipologia associada nos seus primórdios com habitação operária. Engenho Novo nunca foi um bairro fabril.

A ausência cronológica da abertura das ruas em um pequeno recorte urbano acentuou a irregularidade do desenho da malha viária no Engenho Novo. A existência de vias com os mais diversos direcionamentos em direção à linha férrea e de atravessamento de estreitas ruas públicas e particulares, contínuas ou interrompidas, implicou na presença de quadras igualmente irregulares cujas dimensões dos lados e cujos formatos variam muito. Essa conformação do tecido urbano, comum no universo suburbano, mas muito presente no Engenho Novo, associada à subdivisão tão marcante do seu território em porções tão diferenciadas, resultou em um dos traços mais característicos do bairro: a variedade tipomorfológica.

5.2 Relações socioculturais expressas na tipomorfologia

Mesmo com o passar do tempo, nos eixos de passagem do Engenho Novo, alguns dos lotes de grandes dimensões nas proximidades da estação e do lado sul da linha férrea ainda se mantiveram presentes. Deixaram aos poucos de abrigar residências de melhor padrão,



DOI: 10.20396/urbana.v11i1.8653334

passando a ser ocupados por instalações administrativas, equipamentos ou estabelecimentos comerciais de grande porte, como uma concessionária de automóveis ou uma central de transferência de resíduos sólidos hoje lá instaladas. Apesar da presença dessas novas atividades, sendo mesmo algumas públicas, por sua natureza funcional e localização - em meio a fluxos intensos de veículos ou ao longo do muro das linhas férreas - não induziram a uma vitalidade urbana ou a uma valorização no solo urbano. O seu entorno é desqualificado e - para além de conjunturas acerca do poder aquisitivo da população do Engenho Novo, certo é que a ausência de residências e outros usos ligados a elas diminui a identificação das pessoas residentes no bairro com essa porção do seu território.

A condição de passagem do Engenho Novo só tende a crescer pela presença de seus eixos de passagem, repercutindo em uma dualidade nos modos de vivenciar seu espaço urbano, que vem se somar a que já se verifica entre os distintos "lados" da linha férrea tão comum na região suburbana. Nas ruas de intenso movimento, como a Rua Barão de Bom Retiro, a Rua Marechal Rondon e a Rua 24 de Maio, principais eixos viários de passagem no Engenho Novo, independente da maior ou menor vitalidade urbana, e da predominância do grão pequeno - muitos dos lotes mantêm as dimensões dos desmembramentos ocorridos nos anos 1930-1940 - prevalece uma sensação de se estar no desconhecido. Nos trechos dessas ruas, os edifícios comerciais geralmente com um ou dois pavimentos, com a testada no alinhamento, favorecem uma relação direta com a rua, a mistura do público e do privado. Muitas vezes as calçadas em frente a essas edificações se tornam extensão dos espaços comerciais, acrescentando a sensação de congestão à anterior mencionada.

No tecido urbano coincidente com vias locais, travessas e ruas particulares, com quase exclusividade das residências de baixa ou média altura edificadas junto às testadas dos lotes (Figura 8), a ambiência dos edifícios e pequenas áreas livres atendendo às práticas do habitar sem pressa, parece estar em grande sintonia com a rua, expressando uma vivência amigável do espaço privado com o público.

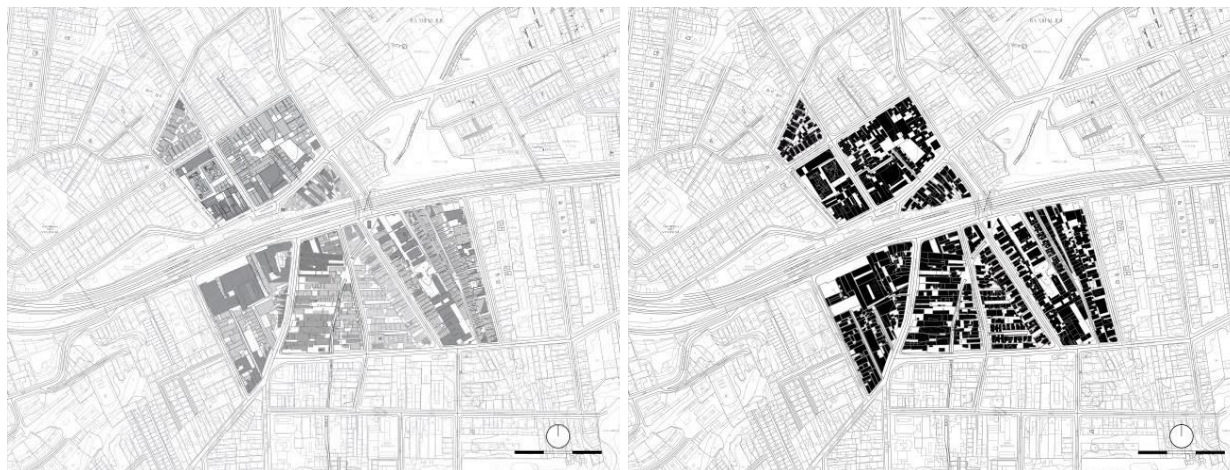


Figura 8 – Mapa de uso do solo e Mapa figura e fundo de trecho do Engenho Novo
Fonte: autor. Base: <http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/> Acesso 13 ago.2018.

É também na porção do Engenho Novo correspondente às ruas locais do desenho da trama irregular onde predomina uma crescente “densificação” descompromissada com as regras da regulamentação urbanística, comum a muitos subúrbios, processo espontâneo de subdivisão de lotes e multiplicação de unidades habitacionais no terreno. Nessa subdivisão de lote, observa-se uma grande variedade de soluções de desenho que resultam em unidades nas mais diversas dimensões e formatos, que propiciam um aproveitamento das outrora áreas livres de edificação. Em termos de configuração espacial, representa uma modificação gradual no tecido urbano, com uma diminuição progressiva das áreas livres privadas.

O terreno de 170 metros quadrados que comporta seis domicílios em prédios horizontais, na Rua Gregório das Neves; e o terreno desmembrado de pouco mais de 100 metros quadrados que abriga três domicílios, na Rua da Bela Vista, são exemplos do processo “espontâneo” de subdivisão de lotes e multiplicação de residências. Observa-se ainda na quadra que se estende entre as ruas Gregório das Neves e Barão do Bom Retiro a subdivisão de terrenos em grande número de parcelas, tanto nas suas bordas quanto no seu interior. Assim, o córrego que cortava o terreno desses lotes nessa quadra, hoje atua como um demarcador de limite dos lotes menores criados (Figura 9).

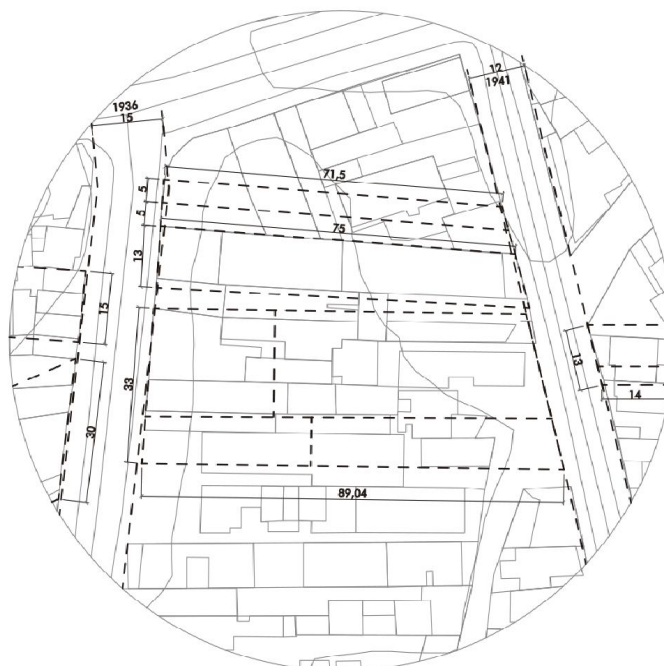


Figura 9 – Trecho da quadra entre as ruas Barão do Bom Retiro e Gregório das Neves.

Fonte: autor com base em PAA da Rua Gregório das Neves.

<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/ConsultaProjetos.asp>. Acesso em 13 de ago.2018.

O grão cada vez mais reduzido dos lotes e a variedade tipológica própria do bairro do Engenho Novo favorecem a convivência de pessoas com perfis diversificados e o eventual compartilhamento da residência e trabalho. Ainda a comentar o processo inverso e pouco comum no Engenho Novo do remembramento de lotes para construção de edifícios de apartamentos em altura (Figura 10). Essa mais recente tipologia, mais usual em outros subúrbios, provoca transformações consideráveis na relação entre as esferas público e privada, ou seja, nas formas habituais de sociabilidade do bairro. Incorpora a cultura do medo, tão frequente nas áreas centrais da cidade do Rio de Janeiro, que vem induzindo ao fechamento dos lotes atrás de altos muros, adoção de câmeras de segurança, cerca elétrica e grades nas esquadrias, já vistas em alguns dos imóveis do Engenho Novo.



Figura 10 – Edifícios em altura no Engenho Novo.

Fonte: Fonte: autor com base em PAA da Rua Propício.

<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/ConsultaProjetos.asp>. Acesso em 13 de ago. 2018.

6. Comentários finais

Na amostra suburbana apresentada do estudo entrecruzado de processos históricos e configuração espacial, observam-se características no bairro do Engenho Novo que o torna um lugar singular. Ao mesmo tempo, se verificam aspectos que o inserem no universo particular dos subúrbios cariocas. Situações decorrentes de processos históricos específicos dos quais decorrem espacialidades próprias acabam constituindo uma condição de distinção. Na conformação morfológica que foi se consolidando e criando relações socioespaciais também revelam um modo de vida suburbano. Nessa dialética entre ser igual e ser diferente acredita-se ser possível encontrar valores identitários suburbanos a serem interpretados como uma potência emancipatória - sobre a qual se referem autores como Milton Santos (2001 [2000]) e David Harvey (2004 [2000]), em busca por uma melhor qualidade peculiar de vida para os suburbanos.

Em um mundo globalizado nos quais as soluções tendem a ser genéricas, reprodutoras de modelos mercadológicos e voltadas para aqueles que podem pagar mais, os traços reveladores de uma identidade singular no Engenho Novo pode se constituir em um



DOI: 10.20396/urbana.v11i1.8653334

mecanismo que favorece a permanência no lugar de grupos que com ele se identificam. De fato, a cada momento, as alternativas encontradas pelo mercado imobiliário representado pelas grandes empresas incorporadoras, sempre mostraram uma despreocupação em atender interesses locais, na procura pelo ganho máximo, muitas vezes correspondendo a um afastamento da população originalmente residente.

Enquanto isso, as alternativas do pequeno empresário ou mesmo proprietários – que se constituíram ao longo do tempo nos produtores mais frequentes do espaço suburbano carioca – se apoiaram nas condições oferecidas pela conformação dada pelo tecido urbano e muitas vezes para atendimento direto da população local. É o que nos mostra a diversidade morfológica no Engenho Novo.

Referências

- ABREU, Maurício de A (2006 [1987]). **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. 4. ed. Rio de Janeiro: IPP.
- BERNARDES, Lysia; SOARES, Maria Therezinha de Segadas (1987). **Rio de Janeiro: Cidade e Região**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, Ed. Biblioteca Carioca.
- CAVALCANTI, Nireu (2004). **O Rio de Janeiro setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da Corte**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.
- CRULS, Gastão (1952). **Aparência do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio.
- FERNANDES, Nelson da Nóbrega (1996). **O Rapto Ideológico da Categoria Subúrbio: O Rio de Janeiro 1858-1945**. (Mestrado) Dissertação em Geografia. Rio de Janeiro: PPGG/UFRJ.
- HARVEY, David (2004 [2000]). **Espaços de Esperança**. São Paulo: Loyola.
- LEFEBVRE, Henri (2008). **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- MACIEL, Laura Antunes (2010). Outras memórias nos subúrbios cariocas: o direito ao passado. In: OLIVEIRA, Marcio; FERNANDES, Nelson (2010). **150 anos de subúrbio carioca**. Rio de Janeiro: Lamparina, Faperj, EdUFF.
- MUMFORD, Lewis (1982). **A Cidade na História: Suas Origens, Transformações e Perspectivas**. São Paulo: Editora Martins Fontes.
- PANERAI, Philippe (2006). **Análise Urbana**. Brasília: Editora Universidade de Brasília.
- PECHMAN, Robert (1985). **A Gênese do Mercado Urbano de Terras: A Produção de Moradias e a Formação dos Subúrbios no Rio de Janeiro**. (Mestrado) Dissertação em Planejamento Urbano e Regional. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR.
- PÉRGOLIS, Juan Carlos (2005). **Ciudad Fragmentada**. Buenos Aires: Nobuko.



DOI: 10.20396/urbana.v11i1.8653334

SANTOS, Francisco Agenor de Noronha (1965). **As Freguesias do Rio Antigo**. Rio de Janeiro: Ed. Cruzeiro.

SANTOS, Joaquim Justino Moura dos (1987). **Contribuição ao Estudo da História do Subúrbio do Rio de Janeiro: a Freguesia de Inhaúma de 1743 a 1920**. (Mestrado) Dissertação em História. Rio de Janeiro: IFCS/UFRJ.

SANTOS, Milton (2001 [2000]). **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. São Paulo: Record.

SOARES, Maria Therezinha de Segadas (1960). Divisões principais e limites externos do Grande Rio de Janeiro. In: **AGB**, 1958-1959. São Paulo, p. 187-205.

SOLÀ-MORALES, Manuel de (2008). **De cosas urbanas**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

SOUSA, Mônica Christina Pereira de (2014). **Cidade e memória: a Zona Sul e subúrbios cariocas marcando papéis e posições simbólicas**. Comunicação, Consumo, Memória: cenas culturais e midiáticas, do 4º Encontro de GTs - Comunicon, realizado em 08, 09 e 10 de outubro de 2014.

TSCHUMI, Bernard (1998). **Architecture and Disjunction**. Boston: MIT Press.