



14 de novembro de 2018

Caminhos do Subúrbio Carioca - O Papel das Antigas Estradas na Formação dos Bairros da Região de Inhaúma

Palestrante – Luiz Paulo Leal de Oliveira, servidor do IRPH e ganhador do Primeiro lugar do Prêmio Maurício Abreu na categoria Mestrado



PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA MUNICIPAL DA CASA CIVIL
Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos - IPP
Conselho Estratégico de Informações da Cidade

CONSELHO ESTRATÉGICO DE INFORMAÇÕES DA CIDADE

Ata da reunião de 14 de novembro de 2018

Nesta data, reuniu-se por convocação da presidência do Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos (IPP), o Conselho Estratégico de Informações da Cidade (CEIC), órgão colegiado da estrutura do IPP, de acordo com a Lei 2.689, de 01 de dezembro de 1998, com a seguinte pauta:

Caminhos do Subúrbio Carioca - O Papel das Antigas Estradas na Formação dos Bairros da Região de Inhaúma

Os tópicos da apresentação realizada pelo servidor do IRPH e ganhador do Primeiro lugar do Prêmio Maurício Abreu na categoria Mestrado, Luiz Paulo Leal de Oliveira, foram os seguintes:

- Primeiro, eu gostaria de agradecer ao Mauro pelo convite. Esse trabalho foi desenvolvido como dissertação de mestrado. A ideia é mostrar como as antigas estradas rurais evoluíram e hoje compõem a estrutura viária principal dessa região de Inhaúma que eu vou definir bem qual é.
- Eu parti dessa visão da música “Subúrbio”, de Chico Buarque. “Lá não figura no mapa. Não avesso da montanha, é labirinto.” Ou seja, é uma visão bem pequena. É um conjunto de vias que não se compreendem bem e são percebidas como um labirinto. Você percebe como a elite carioca vê o subúrbio, ainda é uma região que é pouco conhecida. A gente olha assim, parece até uma pintura abstrata, mas isso é justamente o esquema das vias.
- A região que estou estudando é delimitada pela Serra do Engenho novo, pelo maciço da Tijuca e pela Serra da misericórdia. Ela é geograficamente muito bem definida.
- Procurei fazer a relação entre a criação do sistema viário e a economia. Parece óbvio, o sistema econômico tem que escoar sua produção e isso vai gerar caminhos que consolidam o sistema viário.
- Procurei estudar cada ciclo econômico, começando pelo açúcar. Depois os caminhos do ouro; do café e os caminhos da indústria, que já seria a fase de desenvolvimento industrial da cidade.

- O Google Earth foi a ferramenta principal que eu usei. Pela facilidade que oferece como suporte, ele permite desenhar em cima, de uma forma georreferenciada e, além disso, permite uma visão perspectivada. Isso resulta em uma flexibilidade e numa possibilidade de apreensão do conteúdo muito maior.

- Procurei mostrar como foi a evolução dos aterramentos. No centro da cidade tinha o Mangal de São Diogo e, comparado com a enseada de Inhaúma, conseguimos ver que é dramático. Numa região enorme, onde hoje fica a refinaria de Manguinhos, foi feito um grande aterro. Na verdade, o manguezal é o estuário de três rios.

- Uma das características do trabalho é que fiz questão de não trabalhar dados. Eu queria trabalhar a questão das formas, como que se consegue entender a evolução histórica através do entendimento das vias pelas suas formas.

- No primeiro capítulo defini a base conceitual e o método de trabalho; no segundo, fiz a relação entre os ciclos econômicos e a circulação, como a economia vai pautar a definição das rotas viárias; no terceiro capítulo fiz uma análise da cartografia histórica, usando-a como uma fonte primária; e no quarto capítulo, busquei traçar como foi a evolução de uma estrutura de base rural para a atual estrutura urbana.

- Como apêndice, um subproduto da dissertação, desenvolvi o atlas da evolução urbana do subúrbio carioca, inspirado em três trabalhos.

Aparte do Conselheiro Mauro Osorio: Sua suposição é que a zona suburbana cresceu a partir das características da atividade econômica e não como moradia?

- Exatamente. Há um passado rural, agrícola, que pautou o sistema viário, que surgiu nesse passado agrário.

Aparte do Conselheiro Mauro Osorio: Então a ferrovia tem um peso menor para você?

- A ferrovia tem um peso importante na passagem para o urbano. Mas antes da ferrovia, havia um sistema viário bastante importante, que está lá e até hoje é o sistema principal.

- O primeiro trabalho no qual me inspirei foi o “Atlas da evolução do Rio de Janeiro”, do Eduardo Canabrava Barreiros, de 1965. Ele conseguiu nos dar uma visão de como era a paisagem do território quando se iniciou a colonização. O segundo trabalho é do Alberto Ribeiro Lamego, de 1948. Ele fez algo semelhante ao que o Canabrava fez, mas em uma dimensão regional, fez uma análise de todas as vias do estado inteiro. O terceiro trabalho foi o do Maurício Abreu, um artigo que ele escreveu sobre a delimitação da sesmaria da Câmara. É um trabalho interessante porque é feito em cima de uma ideia conjectural, são hipóteses.

- Uma afirmação do Sérgio Buarque de Holanda foi usada pelo Maurício Abreu para mostrar a técnica usada pra determinar hipóteses de como o sistema viário foi definido ao longo da história: “A cidade que os portugueses construíram na América não é produto mental, não

chega a contradizer o quadro da natureza, e sua silhueta se enlaça na linha da paisagem. Nenhum rigor, nenhum método, nenhuma providência, sempre esse significativo abandono que exprime a palavra desleixo.” Ele quer mostrar que todo o suporte viário da região agrícola não foi propriamente projetado, mas foi surgindo na medida em que o território foi sendo apropriado. Isso fez com que o sistema viário tivesse uma forma orgânica, que surgiu em função do relevo.

- Manuel Teixeira, urbanista português, diz que “na ausência de profissionais com conhecimentos matemáticos e geométricos, visando as tarefas de arruação que no centro da cidade ocorriam, resultava em traçados desenvolvidos em estreita relação com as características físicas dos locais de implantação, que tendiam a ser menos regulares do ponto de vista geométrico”.

- Na verdade foi falta de uma postura urbana, do um planejamento no sentido do projeto e do desenho.

Aparte do Conselheiro Mauro Osório: A cidade do Rio de Janeiro é muito portuguesa, São Paulo é menos. São Paulo teve um planejamento melhor que o do Rio?

- Existe certa regularidade nas ruas do Centro do Rio. O Rio tem uma certa adaptação ao território, mas existe um esquema mais ou menos quadriculado.

- Eu pude reconhecer as vias antigas justamente pelo seu desenho orgânico, e foi em cima disso que trabalhei.

- No Centro da cidade existia arruação, profissionais que faziam o cadastramento das ruas. Só que no território agrícola não, isso ficava por conta de cada sesmeiro.

- Temos que entender como aconteceu a colonização. Foi um território disperso, em que a cidade funcionava basicamente no porto.

- Tem um trabalho muito famoso, da Lysia Bernardes e Maria Therezinha de Segadas Soares, de 1987, “Rio de Janeiro: cidade e região” que diz “Também mostrando como no Rio de Janeiro, cidade tão compartimentada pelo relevo, é grande o número de bairros que tem no fator sítio uma das razões principais da sua unidade. O relevo às vezes tem importância, pois fragmenta a cidade em elementos separados uns dos outros, que adquirem a individualidade de bairro”.

- Nessa região que eu trabalhei, o relevo teve um papel muito importante na conformação urbana atual. Assim como a área agrícola, as vias foram contornando o relevo, não é uma região plana, isso acabou condicionando o sistema viário.

Aparte do Conselheiro Jailson de Souza: Um local de São Paulo pode ter três nomes de bairros diferentes, a lógica é do distrito. O conceito de bairro é muito próprio do rio de Janeiro. O papel do IPP contribuiu muito pra isso, a busca por construir o IDH por bairro, essa lógica do bairro tem sido uma característica muito relevante para discutir a construção de estudos do Rio de Janeiro.

- Na década de 80 foi feito um trabalho de delimitação dos bairros do Rio de Janeiro. Foi muito interessante, porque o relevo foi um dos fatores muito considerados.

Aparte do Conselheiro Jailson de Souza: A Vila da Penha, por exemplo, é um loteamento. Era chamada de Salgueiro. Com o passar do tempo, como a área mais valorizada do local era a Vila da Penha, todas as outras localidades viraram Vila da Penha, como Praça do Carmo, Quitungo, Vila Cosmo, Vicente de Carvalho.

- O mercado imobiliário usa muito isso como uma forma de valorizar seus imóveis.

- Desde que entendo, no IBGE, quem tinha delimitação era o município do Rio de Janeiro. Os outros municípios não tinham delimitação, até em Niterói. Lá você tinha o bairro Santa Rosa, mas não era uma delimitação política administrativa da prefeitura. A partir desse momento, e por causa do município do Rio, nós começamos a incentivar as prefeituras antes só divididas em distritos. Começa com apoio da base operacional, a delimitar seus bairros.

- O tráfico de drogas do Rio de Janeiro respeita isso. Não existem duas facções na mesma comunidade. Ou seja, todas as facções têm sua comunidade específica. O Rio de Janeiro inteiro é assim.

- Uma afirmação que eu usei foi do Carlos Nelson Ferreira dos Santos, sobre a questão dos lugares. "O que os lugares podem passar? Os lugares por ser como são, dizem uma só vez uma porção de coisa para um monte de gente. Apresentam concordâncias acumulativas. Estando presente podem mostrar como a cidade já foi e como talvez será. Assim mostra que não só forma, mas informa. Mostrando que o próprio território tem uma capacidade de transmissão da sua história." Em cima dessa ideia que eu procurei fazer a classificação das ruas.

- Esse é um trabalho que eu me inspirei principalmente para definição do perfil original do litoral. O trabalho do Elmo Amador "Natureza e Sociedade do Rio de Janeiro" (1992), que foi organizado por Mauricio de Abreu, possui um artigo com um mapa muito interessante. Ele justamente mostra como é o relevo.

- O território que estou trabalhando é pontuado por uma série de elevações. Um grande manguezal que representava a Enseada de Inhaúma e os vales. Esse mapa me permitiu fazer uma superposição com o Google Earth que foi bastante útil para conseguir traçar o perfil do litoral.

- Eu também usei o do Ronaldo Martins com a publicação sobre “mercadão e mercadoria”. Ele conseguiu resgatar os principais tipos de rotas que os indígenas costumavam usar e que os portugueses se apropriaram. Essas rotas acabaram originando as vias principais. A mais famosa, justamente, é a estrada de Santa Cruz.

- Hoje ela está segmentada com nomes diferentes, mas continua lá. Essa região que eu estou trabalhando corresponde ao que era a região suburbana. Em Cascadura ela muda de nome, depois na Zona Oeste volta a ser estrada de Santa Cruz. Hoje, se chama Avenida Santa Cruz. O interessante neste mapa é que mostra a compartimentação das grandes regiões. Os próprios indígenas já conseguiam identificar essas compartimentações, e já chamavam essa região – do maciço do Engenho novo, maciço da Tijuca- de Inhaúma. Nos primeiros anos da colonização tudo era considerado Irajá, depois Inhaúma foi separado onde incluía também a Tijuca.

- A economia colonial também fazia a divisão por regiões, eles já conseguiam perceber que existia uma grande compartimentação que correspondem às bacias hidrográficas. Este é o mapa que o Maurício de Abreu fez em 2010. Ele estudou as sesmarias e a produção de cana durante o século XVII (seus estudos mostraram que existia uma divisão do fundo da Bahia e arredores da cidade). Essas foram as primeiras a serem colonizadas, logo depois foi Inhaúma. Ou seja, só a partir do século XVII que será ser ocupada. O que é eu quero destacar aqui é a questão da compartimentação.

- Também relacionei os bairros, os períodos prováveis de implantação, as localidades antigas que eram conectadas e os documentos de referência. Eu mostrei a primeira parte do documento, estudei mais ou menos 54 eixos viários.

- A região que estou estudando tem o maciço da Tijuca como principal referência. As três serras que o definem junto com a Bahia: Serra do Vento Forro, Serra da Misericórdia e Serra do Engenho novo. Serra do Vento Forro é um rabo do Maciço da Tijuca, inclusive é uma das áreas do parque hoje.

- Uma curiosidade que eu descobri no trabalho é que a região onde está o Engenhão era Muriquipari. Piauí, Cabuçu, Jacaré são nomes que nós devemos aos indígenas. E hoje elas são Andaraí, Maracanã e etc. Cabuçu hoje é o Lins.

- Na verdade, esse trabalho é de investigação em que todas as referências são importantes para a gente conseguir construir a hipótese de como era estrutura viária da região.

- Aqui eu estou mostrando a Bacia hidrográfica, ela é bem definida pelo relevo. O mais interessante é a gente entender a existência da praia de Inhaúma. Até hoje existe uma Rua na Maré que se chama “Rua Praia de Inhaúma” e nessa praia que ficava o porto de Inhaúma. Até o Projeto Rio de 1980 a praia de Inhaúma era uma referência importante. Então aqui é o principal acesso para a região como um todo.

- Como naquela ocasião a comunicação se dava principalmente através da via marítima, consegui localizar. E, acho que consegui provar que aqui foi origem da colonização desse local.

- A dúvida aqui era qual rio eles chamavam de Iguaçú, se era o Rio Comprido ou se era o Rio Catumbi? Espertamente, os Jesuítas quiseram o Rio Catumbi para ganhar mais um pedacinho.

- A tapera de Inhaúma é uma antiga aldeia, que os portugueses chamaram assim, não é como os indígenas a chamavam. Os jesuítas foram muito ciosos na rapidez da demarcação, assim que receberam a sesmaria em 1565, eles já fizeram a demarcação. Essa é a grande referência que nós temos.

- Apesar do incêndio que aconteceu em 1790 e acabou com registro de muitas propriedades do Rio de Janeiro, os jesuítas tinham cópias dos documentos dos seus imóveis. Então, por conta disso, eu pude fazer esse tipo de demarcação com base nesses registros antigos.

- Sim, eles também colocavam cancelas. Era uma linha reta que ia até Pedra do Inhaúma.

- Era o início da estrada de Santa Cruz e da propriedade deles. Então colocaram uma cancela para marcar que dali em diante era área dos jesuítas.

- Em dado momento eles se juntam. São três rios: Jacaré, Faria e Timbó. Todos os três deviam na enseada de Inhaúma que hoje é o Canal do Cunha.

- O aterro de Inhaúma foi feito em 1954. O Agache já propunha aterrar aquilo para fazer um bairro operário, que servisse como base para a região portuária.

- Eu queria mostrar que fiz o mesmo tipo de trabalho usando a base cadastral. Consegui juntar todas as folhas para mostrar a relação do relevo com a conformação do sistema viário.

- Inhaúma é uma região muito ligada a Baixada Fluminense pela questão da ferrovia. É muito bem estruturada em termos de transporte. Ou seja, é uma região que poderia ser mais explorada estrategicamente pela cidade.

- Outra questão dessa região é a desindustrialização. É uma região que já teve um grande polo industrial, e agora muitos deles se tornaram grandes conjuntos habitacionais.

- A Baía de Guanabara está marcada aqui. Pão de açúcar lá. E aqui está a ilha do governador, mas os esquemas viários e os sistemas hidrográficos também estão representados. Eu consegui identificar bem a nossa região. Olha que interessante, até os desenhos das vias está correspondendo. Então, é algo que achei significativo para mostrar para vocês.

- São marcas que não tem o rigor cartográfico, mas eles conseguem dar um referencial do território. A gente também consegue reconhecer os rios, com isso tentar localizar o início da localização.

- Esse é o mapa de 1730 que também tem o caminho dos Jesuítas. Consegui localizar no mapa quatro engenhos, entre eles Engenho Velho.

- Vou mostrar uma planta do Manoel Vieira de Leão, de meados do século XVIII, já quando a capital foi transferida para o Rio de Janeiro. A primeira planta que ele fez mostrando os três caminhos, no fundo é a Baía, e esse último é o que indiquei que é Estrada Velha da Pavuna, era chamada o Caminho de Santana. Os caminhos de Itaguaí, que era o Caminho dos Jesuítas, que mudou de nome devido à expulsão dos jesuítas. E os outros dois caminhos que subiam pela serra, ali nos portos da Baía. Os portugueses queriam que todos os transportes fossem feito por terra, porque era mais controlável. Por isso há as estradas reais, o contrabando era muito grande, e essa era uma forma de ter um controle maior.

- Essas duas plantas são do mesmo ano, mas essa é numa escala menor, mais detalhada. Eu consegui mostrar como existe uma correspondência entre esse desenho dele, do século XVIII, com a atualidade. São 15 cartas, que estão na Biblioteca Nacional. É um trabalho que mostra muito bem como estava a situação da ocupação do território do que hoje é o estado do Rio de Janeiro, bem detalhadamente. Fiz essa superposição mostrando como há uma correspondência muito grande. Essas cartas topográficas já eram feitas com rigor cartográfico.

- Essa outra planta é de meados do século XIX, mostrando as ferrovias. Nessa parte do trabalho procurei mostrar a influência das ferrovias, e como elas entraram e começaram a aumentar a velocidade de urbanização dessa região aí.

- Em 1858 foi inaugurado o ramal principal de central, inicialmente foi até Cascadura, depois vai até Japeri e sobe até o Vale do Paraíba.

- A principal produção do país nessa época era o café no Vale do Paraíba, principalmente o fluminense. Então a ferrovia chega rapidamente ao Vale do Paraíba, a grande dificuldade era - Nessa planta está marcada a primeira ferrovia, de 1854, do Mauá e a ferrovia da Tijuca, depois adquirida pelo Mauá, que acabou falindo na década de 1860.

- Enfim, essa é a parte de plantas históricas só para mostrar a base que tive de informação. Essas informações eu considerei como dados primários.

- Esse aqui é outro conjunto de plantas muito interessantes. Ela foi feita para a comissão de melhoramento, onde o relatório foi divulgado em 1875. Eles mandaram fazer um levantamento bastante preciso em 1870, esse relatório vai, mais ou menos, até essa região que eu estudei.

- São 280 plantas, eu separei as plantas que atendiam a região. Para vocês terem uma ideia vai mais ou menos ali a Todos os Santos. Eu procurei identificar os pequenos núcleos

semiurbanos que já estavam surgindo nessa ocasião. Grande parte em função da Ferrovia que já estava marcada.

Aparte do Conselheiro Jailson de Souza: Teve algum registro de quilombo ou algo nesse sentido?

- Não. Eu acho que as favelas dessa região possuem relação com os Quilombos, porque essa região era fácil de chegar. Mas, ao mesmo tempo, com muitos recantos. Então, eu diria que todas as favelas daqui tem alguma relação com quilombo.

Aparte do Conselheiro Jailson de Souza: Tradicionalmente, no Rio de Janeiro, as favelas têm muito mais estudos de formas sistemáticas do que os subúrbios. Deve-se estimular a produção de estudos específicos sobre essa região, promover editais para essa região. É um absurdo que a Maré, que tem 140.000 pessoas, tenha um conjunto de estudos muito maior que toda a região do subúrbio. Parece que um dos papéis do IPP seria o de ajudar a sistematizar mais estudos e proposições para entender o fenômeno dessa região no Rio de Janeiro. A região suburbana é um eixo fundamental para nossa recuperação econômica, social e a superação da violência. Nós temos uma elite econômica tradicional da Zona Sul que não conhece a cidade. Esse tipo de estudo me parece ser cada vez mais central tenham parcerias com as universidades do Rio de Janeiro para estimular estudos sobre isso.

- Não temos informações sobre a potência do subúrbio, as relações estabelecidas, o que pode ser oferecido em termos de valor-solo. Tem um conjunto de estudos sistemáticos nos quais a favela tem mais que o subúrbio. É necessário ver como o conselho pode estimular, no âmbito da prefeitura, estudos mais sistemáticos.

Aparte do Conselheiro Mauro Osorio: Já deviam ter tentado fazer isso antes, mas tendo em vista dificuldade financeiras, talvez no ano que vem possa buscar alguma emenda parlamentar ou uma linha de pesquisa aqui no IPP. Pode ser interessante e não é caro.

Aparte do Conselheiro Jailson de Souza: Se conseguir uma emenda, junto do IPP, sociedade civil, universidades e um plano de estudos sistemáticos e apresentar para a bancada do Rio, que preparassem editais e investimentos. Cada deputado tem 12 milhões, se a gente conseguisse 10 milhões ao todo para fazer estudos sobre essa região seria um esforço gigantesco.

- O que a gente pode fazer é sensibilizar quem pode ser sensibilizado para fazer uma discussão como essa.

- Poderia ser criado um grupo de trabalho para apresentar uma proposição de desenvolvimento de estudos sobre áreas específicas, com editais, o mínimo que pode acontecer é recebermos um não.

- Há um desinteresse da unidade pública em fazer uma coisa que não esteja no seu escopo de atuação. Se conseguirmos uma emenda sistemática do IPP, a partir de critérios republicanos, definindo que tipo de ação vai ter, é possível dialogar do Pedro Paulo ao Freixo para dialogar sobre isso.

O presidente Mauro Osorio agradeceu aos presentes e encerrou a reunião do Conselho Estratégico.

A Assessoria de Comunicação tomou notas e elaborou esta Ata, que será assinada pelos conselheiros presentes. Eventuais correções serão encaminhadas pelos conselheiros e constarão da ata da próxima reunião do Conselho.