

**INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM PLANEJAMENTO E USO DO SOLO
URBANO**

CONCEITO A

A RENOVAÇÃO DO MÉIER E A CRISTALIZAÇÃO DE PIEDADE

JOSIELLE CÍNTIA DE SOUZA ROCHA

JOSIELLE - Um bom trabalho, uma bibliografia e fontes de consulta, sólidas. Conclusões interessantes e bem articuladas. Falta, no entanto, analisar o "mistério de Piedade"; seu crescimento populacional, sem mudanças urbanísticas.

De qualquer modo um resultado significativo de pesquisa e reflexão

Pat Technman

RIO DE JANEIRO

2005

**INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM PLANEJAMENTO E USO DO SOLO
URBANO**

JOSIELLE CÍNTIA DE SOUZA ROCHA

A RENOVAÇÃO DO MÉIER E A CRISTALIZAÇÃO DE PIEDADE

Dissertação apresentada ao Curso de Especialização em Planejamento e Uso do Solo Urbano da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Especialista em Planejamento Urbano e Regional.

Orientador: Prof. Robert Moses Pechman

RIO DE JANEIRO

2005

SUMÁRIO

Introdução	4
Capítulo 1	5
A expansão da cidade e a formação dos subúrbios	
1.1 Rio de Janeiro: 1.870, o marco na expansão da cidade	5
1.2 Expansão da cidade: surgimento do subúrbio	8
1.3 O conceito carioca de subúrbio	10
1.4 Fazendas que originaram os subúrbios	11
Capítulo 2	13
A consolidação do subúrbio	
2.1 O crescimento do subúrbio	13
2.2 A dinâmica imobiliária	15
Capítulo 3	18
Fatores que diferenciaram dois bairros suburbanos	
3.1 Méier – capital do subúrbio	18
3.2 Piedade – um bairro esquecido	23
Conclusão	28
Referências	30

INTRODUÇÃO

Este trabalho examina a dinâmica do desenvolvimento da cidade a partir do século XIX, onde seus primeiros problemas urbanos, as mudanças nas relações sócio-econômicas e a introdução de novas tecnologias impulsionaram a expansão da malha urbana, surgindo, assim, novos locais de moradia, antes restrito a área central do Rio de Janeiro. Dentro destas novas áreas integradas a malha urbana, destaca-se o subúrbio que surgiu com a instalação da Estrada de Ferro Central do Brasil. Surgiram vários núcleos ao redor das inauguradas estações deste ramal ferroviário, dos quais foram escolhidos dois – o Méier e Piedade - , que apesar dos mesmos fatores que contribuíram para a formação destes, hoje, suas paisagens apresentam-se bastante diferenciadas: o primeiro, como exemplo de uma paisagem renovada, e o segundo, como exemplo de uma paisagem cristalizada.

Quando optou-se pela análise do processo de formação da paisagem destes dois bairros, procurou-se levar em consideração fatos e dados de relevância que poderiam indicar o momento que a fisionomia dos dois bairros se diferenciaram. Ao apontar os agentes e suas ações que modelaram estes espaços, constatou-se que estes atuam em áreas já valorizadas, valorizando-as mais, enquanto as áreas menos desvalorizadas, são alvo de desinteresse.

Esta dissertação baseou-se na coleta de informações de fonte primária, já consolidadas, estruturada em três partes. Na primeira parte, examina a expansão da cidade e a formação dos subúrbios, a segunda parte, examina a consolidação do subúrbio, e a terceira parte, aponta os fatores que diferenciaram os dois bairros suburbanos.

1 – A EXPANSÃO DA CIDADE E A FORMAÇÃO DOS SUBÚRBIOS

1.1 – Rio de Janeiro: 1.870, o marco na expansão da cidade

Até o século XIX, a cidade do Rio de Janeiro estava limitada pelos Morros do Castelo, de São Bento, de Santo Antônio e da Conceição, referentes às freguesias da Candelária, São José, Sacramento, Santa Rita e Santana (atualmente, correspondem às regiões administrativas do Centro e Portuária). O Rio de Janeiro era uma cidade de muitos problemas urbanos - falta de meios de transporte coletivo, falta de esgotamento sanitário, abastecimento d'água e necessidade de defesa – que faziam com que todos morassem restritamente nesta área central.

No decorrer do século XIX, acontecem mudanças aparentes e substanciais na cidade: a vinda da família real, com a qual a cidade passa a desempenhar atividades econômicas, políticas e ideológicas surgindo novas necessidades materiais; a independência política e o início do reinado do café culmina em uma nova fase de expansão econômica; atração de grande número de trabalhadores livres, nacionais e estrangeiros e aumento do número de capitais internacionais à procura de novas fontes de reprodução, onde grande parte desses é utilizada no setor de serviços públicos, através de concessões obtidas do Estado.

Um fato importante que resulta na expansão da cidade, foi a decisão da Câmara, em 1.850, de intensificar os trabalhos de aterro do Saco de São Diogo e a construção de um canal de escoamento permitiram a criação da Cidade Nova (refere-se, atualmente, ao bairros da Cidade Nova, Estácio, Catumbi, e parte do Rio Comprido); e o aterro do Saco de São Diogo permitiu a ocupação de grande parte dos terrenos do antigo Caminho de Mata Porcos (atual Estácio) que resultou na criação das freguesias de Santo Antônio em 1.854, desmembrada das de São José, Santana e Sacramento.

No final da primeira metade do século XIX, a cidade beneficiou-se pela ação do poder público, ao abrir e conservar as estradas, assim, as classes de renda mais alta, que

possuíam o poder de mobilidade, puderam se deslocar do antigo e congestionado centro urbano em direção à Lapa, Catete e Glória (antiga freguesia da Glória), Botafogo (antiga freguesia da Lagoa) e São Cristóvão (antiga freguesia do Engenho Velho). Enquanto a população sem poder de mobilidade – trabalhadores livres e escravos de ganho – permaneciam na área central, onde o trabalho era buscado diariamente.

A partir da segunda metade do século XIX, inicia-se um importante período de expansão na cidade, caracterizado não só pela incorporação de novos sítios à malha urbana*, mas principalmente devido a introdução do bonde de burro e do trem a vapor, que impulsionou a ida dos usos e classes “nobres” para os bairros servidos por bondes, principalmente aqueles da zona sul; e a ida dos usos “sujos” e as classes menos privilegiadas para o subúrbio.

A partir de 1.870, data marcante como início do período de expansão acelerada da malha urbana, que os dois elementos impulsionadores da expansão da cidade – bondes e trens – passam a atuar sincronicamente, e data também que a Estrada de Ferro D. Pedro II aumenta o número de trens suburbanos. A partir desta data uma nova burguesia assumia papel de importância principalmente no setor industrial, ao mesmo tempo que se acentuava o antagonismo econômico entre os tradicionais burgueses – os fazendeiros – ou seja, o enfraquecimento da velha burguesia. E é a nova burguesia, formada por militares, médicos e engenheiros, que elaborou e utilizou novas técnicas, sem escravos, para adaptar a cidade a nova escala, instalando redes de abastecimento de água, de iluminação e esgoto e o desenvolvimento dos transportes coletivos.

Mudanças também ocorreram na arquitetura, até por volta de 1.870, a arquitetura predominante era a neoclássica, trazida pela Missão Cultural Francesa, em 1.816. A arquitetura neoclássica da Academia de Belas Artes era caracterizada pela clareza construtiva

* Refere-se as freguesias urbanas que são: Candelária, São José, Santa Rita, Sacramento, Glória, Santana, Santo Antônio, Espírito Santo, Engenho Velho, Lagoa e São Cristóvão. As demais freguesias eram consideradas urbanas.

e simplicidade de formas, apenas poucos elementos como cornijas e platibandas eram explorados como recursos formais. Composição onde suas linhas básicas eram marcadas por pilastras, e platibandas, onde dispunham-se objetos de louça do Porto, como compoteiras ou figuras representativas das quatro estações do ano, os continentes, e outras representações. A entrada, era onde o arquiteto aplicava sua imaginação com o intuito de marcar as obras estilisticamente, compunham-se elementos como escadarias, colunatas e frontões de pedra aparente. Permaneciam as mesmas soluções de implantação dos tempos coloniais: a relação construção e lote urbano tinha características medieval-renascentista, ou seja, construía-se sobre o alinhamento das ruas e sobre os limites laterais dos lotes.

Com as transformações sócio-econômicas e tecnológicas decorrentes das crescentes exportações de café, importação de equipamentos e modernização dos transportes, que na segunda metade do século XIX, os construtores a libertaram do primitivismo das técnicas tradicionais de construção. Assim, a arquitetura da segunda metade do século XIX correspondeu a um aperfeiçoamento técnico das construções e a um esforço para a incorporação dos benefícios mais recentes da sociedade industrial, encontrado no ecletismo. Somado a isto, verificou-se que com o apoio dos hábitos diferenciados das massas imigradas aparecem as primeiras residências urbanas com nova implantação, rompendo com as tradições e exigindo modificações nos tipos de lotes e construções, ligadas aos esforços de libertação dos edifícios em relação aos limites laterais dos lotes, conservando-os sobre o alinhamento da via pública.

Também as chácaras, como as das famílias Cruvelo Cavalcanti, Antônio Botafogo e da família Reis, em Piedade, e da família Duque Estrada Meyer, no Méier, sofriam as transformações dos tempos: seus terrenos foram loteados – como veremos posteriormente – e sua arquitetura cada vez mais assumia características urbanas.

Por volta dos últimos anos do século XIX e início do século XX, com a completa libertação da arquitetura em relação aos limites dos lotes, fundiam-se, assim, duas tradições: a

das chácaras e a dos sobrados. Como resultado dessa associação surge o chalé – habitação rural da Europa, especialmente da Suíça – que foi largamente difundido nos bairros suburbanos. Este com suas empenas voltadas para a rua - no sentido oposto ao da tradição luso-brasileira – enfeitados de lambrequins, tímpanos estucados, janelas em arco ou verga reta guarnecidas de cantaria, arrematadas por ornamento de estuque, e às vezes varandinhas de ferro fundido. Na verdade, os “chalés cariocas” tinham muito pouco em comum com as habitações rurais da Europa, suíças ou não, e com suas reevocações “pitorescas”.

A Estrada de Ferro D. Pedro II, que teve o seu primeiro trecho inaugurado em 1.858, permitiu, a partir de 1.861, a ocupação acelerada das freguesias suburbanas atendidas por ela.

1.2 - Expansão da cidade: surgimento do subúrbio

O primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II foi inaugurado em 1.858, fazia a ligação entre as freguesias de Santana e Queimados, sendo então, inauguradas as estações de Cascadura e Engenho Novo, na cidade do Rio de Janeiro e de Maxambomba, na cidade de Nova Iguaçu. Um ano após a inauguração deste primeiro trecho, foram inauguradas as estações de São Cristóvão e Sapopemba (atual Deodoro), e em 1.861, a estação de São Francisco Xavier.

A instalação do trecho até Cascadura incentivou a ocupação da área localizada entre esta estação e o Centro. Surgiram pequenos vilarejos, a princípio de forma linear, onde as casas localizavam-se ao longo da ferrovia, com maior concentração em torno das estações, no lugar das antigas olarias, curtumes e núcleos rurais, que atraíam pessoas que procuravam moradia barata. Tal crescimento resultou na necessidade de aumentar o número de estações e composições: foram inauguradas, na década de 1.860, as estações de Riachuelo e Todos os Santos; e a linha passou, em 1.870, a ser servida por mais dois trens diários, com horários mais adequados às horas de entrada e saída dos locais de trabalho. Este incremento do sistema

de transporte ferroviário favoreceu ainda mais a ocupação desta área, assim, foi necessário inaugurar mais estações: Engenho de Dentro, Piedade, Rocha, Derby Club, Sampaio, Quintino, Méier, Mangueira e Encantado e posteriormente, em 1.890, Madureira.

A ocupação do subúrbio se deu com uma concentração de casas nas proximidades das estações ferroviárias, posteriormente foram surgindo ruas secundárias, perpendiculares à via férrea, que foram abertas pelos proprietários de terras ou por pequenas companhias loteadoras.

Na década de 1.880 foram inauguradas duas novas ferrovias, que contribuíram para a expansão da cidade rumo ao subúrbio: a Estrada de Ferro Rio D'Ouro, ligando a Quinta Imperial do Caju à represa do Rio D'Ouro, que contribuiu para o surgimento de pequenos núcleos como Inhaúma, Vicente de Carvalho, Irajá, Colégio, Areal (atual Coelho Neto) e Pavuna; a outra linha, a Estrada do Norte (futura Leopoldina Railway), ligando a estação de São Francisco Xavier e Miriti (atual Duque de Caxias), esta teve a função de interligar núcleos preexistentes, como Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Brás de Pina, Cordovil, Lucas e Vigário Geral, que passaram a se desenvolver em ritmo acelerado.

Em 1.893, foi inaugurada mais uma ferrovia, a Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil (futura Linha Auxiliar), ligando a estação da Mangueira à Sapopemba (atual Deodoro), levando desenvolvimento também a este eixo, o que conseqüentemente foi necessário a criação de novas estações: em 1.898 foram inauguradas as estações de Vieira Fazenda, Del Castilho, Magno e Barros Filho.

Com estes quatro eixos ferroviários, a cidade se expandia rumo aos **subúrbios**. Este termo é designado à áreas caracterizadas pela descontinuidade espacial de construções e pela ocupação por uma classe pobre, que tem na ferrovia o seu único meio de transporte.

1.3 - O conceito carioca de subúrbio

A continuidade da cidade propriamente dita é tal que, em grande parte, se torna impossível estabelecer limites entre as paróquias urbanas e as chamadas suburbanas. Todo o percurso da Estrada de Ferro Central do Brasil, até além da Estação de Cascadura, é marginado de habitações, formando, sem quebra de continuidade, inúmeras ruas, que a frequência e a rapidez de transporte incorporam naturalmente à cidade. O mesmo se dá com relação à vasta planície servida pelas linhas suburbanas do Norte, da Melhoramentos do Brasil e da Rio D'Ouro. (ABREU, 1.987, p.53)

O trecho de Aureliano Portugal (1.901) mostra que esta área não possui a grande característica dos subúrbios, que é a concentração predial em áreas descontínuas. Na cidade do Rio de Janeiro, a palavra subúrbio é aplicada para denominar certas áreas com características peculiares.

Segundo Ferreira (2.001), a palavra subúrbio significa: “Arredores de cidade ou de qualquer povoação, ou ainda, bairro afastado do centro da cidade e que, originalmente, era ligado a este apenas por linha ferroviária”. Consta no trecho citado a significação do conceito carioca: onde não há trem não se chama subúrbio.

Um trecho de Cruls (1.965) ilustra claramente o termo subúrbio para os cariocas:

Os subúrbios do Rio são a mais curiosa coisa em matéria de edificação. Nada mais irregular e caprichoso. Se a topografia local concorreu para isto, mais ainda concorreram os azares das construções. As casas, sem qualquer plano, surgiram como se fossem semeadas ao vento. E do mesmo modo as ruas. Destas, há algumas que começam largas como bulevares e acabam estreitas, que nem vielas. Dando voltas, fazendo circuitos inúteis, parecem fugir ao alinhamento com um ódio tenaz e sagrado. Se em algumas há grandes trechos, grandes espaços desocupados, em outras as casas se amontoam umas sobre as outras. E que casas! Há para todos os gostos e construídas de tôdas as formas. A um correr de chalés de porta e janela, humildes e acanhados, sucede-se uma grande casa burguesa, de porão alto e gradeado, e compoteiras nas cimalthas. (CRULS, 1.965, p.780)

Assim, ao lado de outros signos, como “cidade maravilhosa” e “zona sul”, a palavra subúrbio passa a compor a imagem da cidade. Nesse contexto imaginário, entende-se por subúrbio, as áreas servidas por ferrovia, para onde as autoridades pretendiam deslocar o

Tenho fortes dúvidas que o subúrbio - da central - seja "depois
sítio" de baixa renda ou proletariado, me parece, pelo menos nas áreas
da central e Leopoldina, que subúrbio é lugar de "pequena burguesia
proletariado que habitava as áreas centrais, como meio de resolver a crise de habitações também.

populares desde meados do século XIX, mas que só veio ocorrer no início do século XX, que deram forma ao trinômio trem/subúrbio/população de baixa renda ou proletariado sintetizando, assim, o "conceito carioca de subúrbio".

1.4 - Fazendas que originaram os subúrbios

No século XVIII, a maioria das terras onde, atualmente, se localizam os subúrbios da cidade do Rio de Janeiro eram ocupadas por fazendas e engenhos de açúcar e aguardente. Era uma área muito procurada pelas classes abastadas e viajantes europeus, atraídos pelo clima saudável da região. A seguir, ^{serão} será apresentado dois destes bairros suburbanos.

O Méier provém da fazenda de propriedade da família que lhe deu o nome, a família Duque Estrada Meyer. A partir de 1.870, os herdeiros das terras começam a loteá-las, dando origem à ruas como a Paulo Silva Araújo, a Dias da Cruz, a Magalhães Couto e a Manoela Barbosa, entre outras. Joaquim Meyer doou o terreno para a estação e para abertura de ruas.

Até 1.879 guardava toda a rusticidade antiga. Alguns casebres e caminhos irregulares. O primeiro passo para o progresso deu-se com José Candido Pereira do Lago, quando obteve concessão para uma linha de bonde a que denominou Companhia Ferro Carril de Caxamby. O bonde trafegava entre o Méier e Engenho Novo, era a linha mais antiga dos subúrbios. População, propriamente, só principiou a formar-se depois de 1.885. Mas, cresceu depressa. A salubridade do lugar era o mais forte atrativo.

As terras que hoje formam o bairro da Piedade, situavam-se entre as freguesias de Nossa Senhora da Apresentação de Irajá e São Tiago de Inhaúma. Na área da antiga Estrada Real (área entre a atual Av. Dom Hélder Câmara e a Estrada de Ferro D. Pedro II) era de grandes chácaras pertencentes às famílias Curvelo Cavalcanti e Antônio Botafogo. Mais tarde, essas terras foram subdivididas: da chácara dos Curvelo, surgiram as atuais ruas Maria,

Adalgiza e Tereza Cavalcanti. Do outro lado da ferrovia, predominavam as chácaras da família Reis, que deram origem as ruas Guilhermina, Angelina, Leopoldina e Silvana.

A denominação Piedade seria uma homenagem a Nossa Senhora da Piedade, protetora da região, cuja capela fora erguida no final do século XIX, nas terras doadas por Manoel Reis à Irmandade de Nossa Senhora da Piedade, época em que a região experimenta um significativo progresso. Vários prédios são construídos e a fisionomia urbana começa a substituir o aspecto característico da antiga sociedade agrária escravista. Os vestígios do período colonial vão-se diluindo, permitindo a formação de uma sociedade constituída por imigrantes, originalmente, por colonos portugueses, e incorporou, ao longo de sua história, migrantes de várias regiões do país.

Essa zona foi consideravelmente beneficiada durante a gestão do Prefeito Pereira Passos, que ligou, boas estradas ao longo da ferrovia, as estações de Engenho Novo e Méier, e esta às de Engenho de Dentro e Piedade.

2 - A CONSOLIDAÇÃO DO SUBÚRBIO

2.1 - O crescimento do subúrbio

O final do século XIX é marcado por uma forte expansão da cidade em direção a zona sul, a zona norte e aos subúrbios e um vertiginoso crescimento populacional da cidade do Rio de Janeiro.

O vetor de crescimento de interesse é o vetor do subúrbio, o do Ramal da Estrada de Ferro Central do Brasil, e este crescimento pode ser constatado pela movimentação de passageiros nas estações da Estrada de Ferro: de 1.886 a 1.896 passaram pelas estações servidas pelo Ramal da Estrada de Ferro Central do Brasil um total de 29.952.044 passageiros, sendo que destes, 2.219.576 pessoas passaram pela estação de Piedade e 3.266.585 pessoas passaram pela estação do Méier a partir de 1.889.

Além desse movimento no sistema ferroviário, os subúrbios atraíam grande número de migrantes para as indústrias em fase de expansão ali instaladas, somando à existência de uma tarifa única nas linhas férreas suburbanas, que atraiu grande população para a área.

O que quer dizer com isso?

A ocupação dos subúrbios tinha como base ideológica destinar aos mais pobres pois estava associada ao trinômio: trem/subúrbio/população de baixa renda, e assim, realizou-se sem qualquer apoio do Estado. O crescimento é tal, que esta densificação da malha urbana cria a necessidade de uma redefinição da divisão administrativa da cidade, há o desdobramento das antigas freguesias da Lagoa, Sant'Anna, Engenho Velho e Engenho Novo, dando origem aos distritos de Copacabana, Gamboa, Andaraí, Tijuca e Méier.

O trem foi o primeiro responsável por levar a urbanização ao subúrbio entre 1.870 e 1.890, o segundo responsável foi o bonde, que impulsionou a ocupação entre 1.890 e 1.937. O traçado urbano era decorrente dos caminhos e vias resultantes dos loteamentos feitos pelos

fazendeiros, que, posteriormente, receberam calçamento em paralelepípedos. Porém, o tecido urbano só foi consolidado com a abertura das vias ladeando as linhas férreas.

No início do século XX a aplicação dos capitais na construção destina-se à produção de moradias para aluguel – como veremos através de dados a seguir - e o produto é a construção de “vilas” e “correres” de casas que ainda hoje marca grandes extensões do subúrbio. Neste momento a moradia deixa de apresentar os aspectos anti-higiênicos, como citado anteriormente, destinada a um novo público: trabalhadores qualificados da indústria e do comércio e funcionários públicos.

O censo de 1.950 mostra que o Méier e Piedade já apresentavam um quadro totalmente urbano, dos 37.417 domicílios, 83,89% deste total possuíam água encanada, 93,01% possuíam iluminação elétrica e 91,76% possuíam aparelho sanitário. Outro dado importante é que 68,31% do total de domicílios eram alugados.

Circunscrição	Domicílios particulares ocupados						
	Total	Condição de ocupação			Instalações existentes		
		Próprios	Alugados	Outra condição	Água encanada	Iluminação elétrica	Aparelho sanitário
Méier	16.519	4.695	11.319	505	13.252	15.052	14.923
Piedade	20.898	6.047	14.241	610	18.138	19.749	19.412
Total	37.417	10.742	25.560	1.115	31.390	34.801	34.335

Fonte: IBGE – Recenseamento geral de 1950

Nesta data, nota-se progressiva transformação na realidade: o fascínio pelas “coisas de fora”, mais industrializadas, tecnologia mais desenvolvida, bem acabadas e consideradas “bonitas”; refletida na expansão do negócio imobiliário com inovações como o “Copacabana-apartamento”, assunto que explicitaremos melhor a seguir. Com esse “desenvolvimento modernista” a fisionomia das áreas vizinhas à ferrovia iniciou um processo de renovação, com a substituição das construções – edifícios de apartamentos substituem as velhas casas – o que permitiu uma ocupação mais intensiva do solo. Uma área com renovação mais acentuada, como o Méier, e outras menos, como em Piedade.

2.2 - A dinâmica imobiliária

Num primeiro momento, período entre final do século XIX e início do século XX, a moradia era sinônimo de mercadoria, como forma de produção rentista. O produto deste mercado eram as moradias populares, como cortiços e casas de cômodos, estas caracterizadas pela precariedade e pela insalubridade como consequência da alta densidade de ocupação para reduzida área das unidades, falta de instalações hidráulicas e baixa qualidade da construção. Assim, este primeiro momento é caracterizado não pelo déficit de moradia, mas pela precariedade da moradia.

Num segundo momento, período entre a primeira década do século XX e a Segunda Guerra Mundial, a forma de exploração da moradia se caracteriza pela produção de pequenos conjuntos de moradias para aluguel através de pequenos capitais imobiliários também rentistas. O produto agora são as “vilas” e “correrres”, que marcam, ainda hoje, grandes extensões da zona norte e dos subúrbios da cidade. Isto se dá num momento de valorização do solo na área central da cidade, devido às novas funções urbanas – já citadas anteriormente – e ao surgimento de um novo mercado, o fundiário, nas áreas suburbanas, induzido pela expansão dos transportes; associado a estes fatos, a intervenção renovadora do Estado através de inúmeras cirurgias urbanas. Neste contexto, a cidade se divide: de um lado, centro e zona sul, de outro, os subúrbios; esta bilateralidade se desenvolve impulsionada por forças divergentes, embora providas da mesma necessidade de acumulação de capital. Assim, estas novas condições de produção detêm o poder de seleção de sua clientela, e exigem desta não apenas um rendimento, mas, sobretudo, estabilidade, que só será encontrada nos trabalhadores qualificados da indústria e do comércio e funcionários públicos. O resultado desta espoliação é o surgimento de um novo tipo de “moradia”: os “barracões-de-zinco-autoconstruídos nos morros e nos longínquos loteamentos suburbanos, feitos com as madeiras usadas nas obras de embelezamento da cidade.

Há um equívoco aí. Há realmente estabilidade e trabalho qualificado, o que está perfeito e possibilitaria a recuperação dos subúrbios, o que não se pode e concluiu como você fez: "o resultado desta espoliação... autoconstruídos nos morros" pois isso refletiria nas favelas. Há alguma relação entre favela e subúrbio, mas não há.

Num terceiro momento, a partir de 1.940, surge a incorporação imobiliária para promover a construção como forma de apropriação de sobrelucro, incentivada pela política populista de Getúlio Vargas, que ao congelar os aluguéis desvalorizou o “negócio dos aluguéis”. Para enfraquecer ainda mais este “negócio”, ou seja, a produção pequeno-burguesa do momento anterior, período entre a primeira década do século XX e a Segunda Guerra Mundial, surge o “Copacabana-apartamento” como resposta à busca das “coisas de fora”, desencadeando o intenso processo construtivo de “arranha-céus”.

Durante a década de 1.950, os empresários imobiliários e o estado travam uma luta em prol da criação de uma política habitacional, com a construção de conjuntos habitacionais nos subúrbios – que tiveram sua forma e aparência modificados – e também uma política de concessão de subsídios aos serviços públicos.

Na década de 1.960 teve inícios um período de consolidação e expansão da incorporação imobiliária: estruturação do Sistema Financeiro de Habitação, para captação das poupanças geradas pelo “milagre econômico” e colocá-las à disposição do capital de incorporação, e a introdução de novas formas de diferenciação social na cidade, primeiro pela criação do modelo “Copacabana-apartamento” e depois pelo modelo “Ipanema”. Com a elevação dos preços da terra na “área nobre”, devido ao esgotamento da produção nesta área, que diminuiu o sobrelucro dos incorporadores surge um novo produto, o “Barra da Tijuca- Condomínio Fechado”, resultado de uma relação entre grandes empresas imobiliárias, grandes proprietários de terra e Estado.

Na década de 1.970, devido a esta elevação do preço da terra, verificou-se uma expansão da produção rumo aos bairros suburbanos decorrente da recuperação do Sistema Financeiro de Habitação.

A década de 1.980 foi caracterizada por nova crise do setor imobiliário, desencadeada pela perda da capacidade de endividamento e pela elevação do preço da terra, acelerando o crescimento e ampliação das favelas do subúrbio. Neste momento, as favelas e

os loteamentos irregulares e clandestinos são os alvos das políticas públicas para o reconhecimento destes como solução dos problemas de moradia das camadas populares.

A década de 1.990 iniciou-se com uma crise, devido à instabilidade política e à medidas econômico-financeiras do Governo Collor, e o resultado desta situação foi a desconcentração de investimentos dos médios e grandes incorporadores em direção ao subúrbio, dando espaço para a proliferação do número de favelas. O mercado começou a se recuperar em 1.992.

3 - FATORES QUE DIFERENCIARAM DOIS BAIRROS SUBURBANOS

Após a primeira abordagem que tratou da expansão da cidade e o surgimento dos subúrbios, o passo seguinte é a caracterização dos bairros escolhidos como estudo de caso, na tentativa de detectar pontos que os diferenciaram ao longo do tempo, apesar de terem surgido numa mesma época com mesma formação. Para esta caracterização periodizaremos em três fases: a primeira, de 1.870 até 1.920, a segunda, de 1.920 até 1.960 e a terceira, de 1.960 até os tempos atuais.

3.1 - Méier – capital do subúrbio

Hoje, nos 247,09 hectares que formam o Méier, vive uma população de pouco mais de 51.344 habitantes*, confina com os bairros do Cachambi, Todos os Santos, Engenho de Dentro, Lins de Vasconcelos e Engenho Novo, pertence a XIII Região Administrativa – Méier.

Há algum tempo atrás o Méier, segundo Almanaque Suburbano, não passava de um “logarejo de ruas estreitas, esteiradas de tijuco. População rara, modesta. Lojas mal postas, movimento comercial quase nulo”. (p.19)

Como já dito anteriormente, tratar-se-á da caracterização através de três fases, a primeira, entre 1.870 e 1.920, se refere à formação e desenvolvimento urbano do bairro, que foi marcada por dois fenômenos: o desenvolvimento do sistema de transportes e a transformação do espaço rural em urbano, que se deu através do processo de parcelamento de antigas propriedades rurais, com menor preço da terra em relação à área central.

Data-se de 1.893 que o Méier foi um dos subúrbios que refugiam maior número de pessoas, provenientes do centro da cidade, que tinha como atrativo a salubridade – característica das moradias rara na época. O primeiro sinal de progresso foi quando o José

* dados do Censo Demográfico 2000, Resultados do Universo, IBGE

Candido Pereira do Lago obteve a concessão para uma linha de bonde – Companhia Ferro Carril de Caxamby - ; transformando o Méier numa espécie de núcleo em relação aos bairros vizinhos, que tinha uma estação própria na Rua Arquias Cordeiro nº 188.

O bairro foi beneficiado com várias melhorias no início do século XX, como, o Corpo de Bombeiros, inaugurado no dia 11/11/1.915, denominado Estação Marechal Niemayer, o bucólico Jardim do Méier, projeto dos arquitetos Pedro Vianna da Silva e Arquimedes José da Silva, situado entre as ruas Arquias Cordeiros, Aristides Caire e Santa Fé, sua construção começou em 1.916 mas só ficou pronta em 1.919, e o Posto de Assistência, inaugurado em 12/10/1.920 - atual Hospital Salgado Filho - ; posteriormente, o prefeito Amaro Cavalcanti mandou abrir a rua que ligou a margem esquerda aos outros subúrbios, que recebeu o seu nome.

A segunda fase, entre 1.920 e 1.960, é caracterizada pela consolidação do ^{Méier} como lugar de moradia, e também pelo aumento populacional e o desenvolvimento comercial e de serviços, transformando o bairro em fonte abastecedora dos bairros suburbanos, como ilustra a figura abaixo. O Méier foi beneficiado pela criação da viação Excelsior (1.927), pois já em 1.929 possuía uma linha que ligava-o ao centro da cidade (Linha Palácio Monroe-Méier). O bairro é tomado, então, por ares de elegância; por volta de 1.940, já são quatro cinemas, várias lojas - algumas de luxo - ,tem ponto de partida e chegada – ponto final – de várias linhas de ônibus, vários clubes, associações, hospitais, sedes de repartições públicas e quartel da polícia.

FESTAS

AS CONFEITARIAS
JAPÃO E MODERNA

têm um magnífico sortimento de artigos para festas. Não é necessário descer à cidade para o povo suburbano se surtir do que é bom.

— JAPÃO —	
RUA 24 DE MAIO, 1.359	Telephone 23-2216
— MODERNA —	
RUA ARCHIAS CORDEIRO, 296	Telephone 29-0319
Champagnes, Doces, Licores, Vinhos, Frutas, etc.	

Em 1.933, foi feito um levantamento predial o qual fornece informações sobre o tipo de prédios, número de logradouros e terrenos vagos nos bairros da cidade. O quadro, a seguir, mostra um número elevado de casebres e habitações coletivas, as chamadas Avenidas, cerca de 5,2% do total da cidade, e que os prédios de alvenaria tinham no máximo três pavimentos, revelando que o bairro ainda não era verticalizado.

Logradouro	Terreno vago	Prédio		Madeira	Casebre	Barracão	Galpão	Nº de pavimentos dos prédios de alvenaria			
		Principal	Avenida					1	2	3	4 ou +
158	1.753	5.829	230	199	1.422	44	159	6.819	718	10	-

Fonte: Estatística predial do Departamento de Estatística do Ministério do Trabalho – 1.933

Desde o início do século XX, o Méier se destaca por seu desenvolvimento rumo aos tempos modernos, como pôde ser observado num trecho do Almanaque Suburbano:

Há subúrbios que, como cidades, vivem das próprias energias econômicas, tem peculiaridades marcantes de iniciativas produtivas. Podemos enquadrar nesse ambiente de vida, de progresso o Meyer. Nele está um estabelecimento de que, ao acaso nos lembramos e que é a mais lidima expressão do moderno sistema de comercio em que a mutua confiança no ato de comprar e vender é o principal amparo, a grande força animadora de toda a razão de sucesso. Esse estabelecimento é o grande e luxuoso magazin "DE VINCENZI" (...) fundado em 1.934. (p.22)

Não é possível falar sobre o modernismo do bairro sem falar sobre o cinema Imperator, pois a história do Méier estaria incompleta. Inaugurado em 1.954, ficou conhecido como o "Templo Sagrado da Juventude do Méier", recebia jovens de todos os lugares da cidade em busca de acontecimentos exclusivos da adolescência e onde se moldavam as estrepolias da época, todos queriam conhecer o maior cinema da América Latina, com seus 2.500 lugares. O Imperator revitalizou a imagem do Méier, mais do que qualquer outra iniciativa. Agora o bairro estava lado a lado com os bairros modernos da zona sul. No início dos anos 1.990, o cinema transformou-se em casa de shows – a maior da América Latina, com

4.500 lugares – ainda como uma das principais referências de lazer e cultura do bairro e da cidade, mas acabou fechado em 1.995.

É pois incontestável que o cinema Imperator foi o grande impulsionador do progresso que se espalhou por todo o bairro, sendo que a partir desse evento, o comércio fino ou chamado classe A, passou a localizar-se na rua Dias da Cruz e os melhoramentos da comunidade se acentuaram de maneira expressiva. (DREUX, 1.990, p.81)

Assim, o Méier se tornou um núcleo-símbolo do progresso, que completou-se com a instalação da primeira agência bancária no bairro, a Caixa Econômica Federal, que logo se tornou uma das mais movimentadas dos subúrbios, onde os depósitos proviam de comerciantes, industriais e do proletariado.

A última década desta fase é marcada pela transição do bairro para a modernidade, interpretada como união de fatores que levariam o Méier a posição de um dos grandes subcentros funcionais da cidade, ou seja, integração das funções comerciais e de serviços, dando um novo significado ao local.

requisito!
 Foi na década de 1.950, que o Méier começou a acelerar a expansão de seu movimento modernista. Estabeleceu-se a forma do esquema das suas relações e funções acomodando-se dentro de uma concepção: a nova urbanização do bairro através de benfeitorias como o alinhamento e conseqüente alargamento dos logradouros, a pavimentação das principais ruas e calçamentos de outras, o aumento dos transportes, o melhor discernimento do trânsito, a iluminação pública, o crescimento da rede elétrica, o fluxo e diversificação de novas lojas comerciais e bancos. Manifestou-se o interesse pelo bairro e a sua procura para grande iniciativas, havendo grande euforia em se construir; começou-se a levantar altos edifícios e a reformar velhos prédios, colocando-se abaixo aqueles que prejudicavam a necessidade da urbanização, dando lugar a modernas e elegantes construções contemporâneas.

Na década seguinte, a de 1.960, a afluência extraordinária das grandes firmas continuaram e, a criação do primeiro Shopping Center do Brasil, em 1.965, com uma proposta

inovadora – centralizar um comércio variado de modo a tornar mais ágil as compras dos consumidores - trouxe resultados imediatos: atraiu para a rua Dias da Cruz um comércio de primeira classe, liderando o movimento comercial do bairro. Seu comércio apresenta, nesta época, grande variedade, desde magazines, boutiques, institutos de beleza, à confeitarias, bares, churrascarias e restaurantes.

A terceira fase, a partir de 1.960 até os dias atuais, é caracterizada pela transformação do comércio – modernização – e a transformação da paisagem, com a renovação do uso do solo, através da atuação dos incorporadores imobiliários.

Segundo Soares (1.965) a multiplicidade de funções constitui um elemento que contribuiu para a caracterização da fisionomia urbana da cidade e para diferenciação entre os bairros que compõem a cidade, o resultado dessa multiplicidade é uma cidade fisionomicamente heterogênea, o Méier, por exemplo, que adquiriu a função de subcentro, através do desenvolvimento de seu comércio.

Foram analisadas informações dos dados demográficos de 1.920, 1.960 e 2.000, ou seja, a última pesquisa dos períodos de estudo, verificou-se que houve uma taxa de crescimento populacional negativa entre a primeira fase e a segunda, isto, provavelmente se deu em decorrência de uma nova divisão administrativa da cidade, e uma taxa positiva entre a segunda fase e a terceira.

Recenseamento			Taxa de crescimento (%)	
1.920	1.960	2.000	Entre 1.920 e 1.960	Entre 1.960 e 2.000
57.252	49.734	51.344	-13,13	3,24

Fonte: IBGE – Recenseamento geral de 1920, 1960 e 2000.

Segundo José Luiz Franco Neto – presidente da Empresa Brasileira de Avaliação Patrimonial (EMBRAP) – em entrevista ao Jornal O Globo do dia 20 de julho de 1.997, duas ações contribuíram diretamente para a valorização do bairro: o Projeto Rio-Cidade e a construção da Linha Amarela; e que nove entre dez portadores de Carta de Crédito da Caixa

Econômica Federal preferem o Méier para morar. Assim, o Méier acabou se transformando numa referência para o mercado imobiliário do subúrbio.

Total	Casa/sobrado	Apartamento	Proletário	Outros*
18.813	3.810	14.155	812	36

Fonte: Secretaria Municipal de Fazenda – SMF, Coordenação do IPTU – Cadastro Imobiliário. Bases Estatísticas e de Apoio à Gestão da Cidade do Rio de Janeiro. 2.000

*A tipologia Outros inclui sala, loja. Sobreloja, galpão, indústria, telheiro, especial, apart hotel e construção secundária.

Ao observar a pesquisa acima, constatou-se que o maior número de imóveis residenciais é do tipo Apartamento, cerca de 75,24% do total, seguido pela tipologia Casa/sobrado. Estes dados são reflexo do perfil sócio-econômico da população do bairro, onde o maior percentual de rendimento mensal da pessoa responsável pelo domicílio está entre 5 e 10 salários mínimos, cerca de 29,89%, seguidos por uma classe de renda maior, entre 10 e 15 salários mínimos, que representa 15,51%; que tem conseqüências na organização e reorganização do bairro, através de práticas como a densificação do uso do solo e a reorganização da área e, ainda, a valorização dos imóveis pela capacidade de comprometimento da renda com habitação, como pode ser ilustrado em quadro a seguir.

Tipo de transação	Sala e quarto	Sala e 2 quartos	Sala e 3 quartos
Venda	73.052,00	106.360,00	146.685,00
Aluguel	393,00	459,00	625,00

Fonte: Secovi/RJ – Sindicato da Habitação. Pesquisa de venda e aluguel de imóveis na cidade do Rio de Janeiro, 2.005

3.2 - Piedade – um bairro esquecido

Hoje, nos 388,71 hectares que formam Piedade, vive uma população de pouco mais de 44.111 habitantes*, confina com os bairros do Encantado, Água Santa, Quintino, Cavalcanti, Tomás Coelho, Pilares e Abolição, pertence a XIII Região Administrativa – Méier.

* dados do Censo Demográfico 2000, Resultados do Universo, IBGE

Tratar-se-á da caracterização de Piedade através da mesma periodização feita para a caracterização do Méier, já que estas fases do processo histórico pedem abranger o subúrbio – como um todo - . A primeira fase, entre 1.870 e 1.920, que se refere à formação e desenvolvimento urbano do bairro, que em Piedade também foi marcada pelos dois fenômenos citados no caso do Méier: o desenvolvimento do sistema de transporte e a transformação do espaço rural em urbano, que se deu através do processo de parcelamento de antigas propriedades rurais, com menor preço da terra em relação à área central.

No final do século XIX, com a instalação da Estrada de Ferro, segundo Noronha Santos (1.934) a Estação de Piedade era das mais movimentadas, inclusive de cargas, no período de 1886 a 1896, passaram por esta cerca de 2.219.576 passageiros; já no período republicano, Piedade experimenta um significativo progresso. A construção de vários prédios e a fisionomia urbana substituem o aspecto das velhas chácaras da antiga sociedade agrária escravista.

Formada, originalmente, por colonos portugueses, a sociedade do bairro incorporou, ao longo de sua história, migrantes de várias regiões do país. Assim, o quadro de moradores abrange desde grandes proprietários de terras, comerciantes, funcionários públicos e operários, até grupos menos beneficiados economicamente, que vivem de pequenos serviços. As residências alternam-se dos antigos casarões, semelhantes às quintas lusitanas, às modestas casas da maioria da população e aos casebres insalubres. Surge um modesto comércio de primeira necessidade, como mercearias, armazéns, padarias, farmácias e pequenos bazares.

O capital industrial “caminha” rumo aos subúrbios, principalmente através das fábricas têxteis, como a Companhia Tecidos de Seda Brasileira, instalada em 1.893 no bairro.

A segunda fase, entre 1.920 e 1.960, assim como o Méier, Piedade também se consolidou como lugar de moradias, com aumento da população; porém, neste período no Méier houve um impulsionado desenvolvimento comercial, o mesmo não ocorreu com

Piedade, como pode ser atestado em publicação do Almanaque Suburbano (1.941):

“Também os primeiros passos no caminho do progresso não foram muito firmes. Capitalistas, e, não poucos, havia, mas, não desferrolhavam o dinheiro”.

No levantamento predial, feito em 1.933, que já citado anteriormente, fica claro o número elevado de casebres e habitações coletivas, que representa 5,4% do total da cidade esta tipologia conhecida como “Avenida”, e que o número de terrenos vagos é superior ao número do Méier, cerca de 78,32%, ou seja, um número grande de terrenos ociosos numa área já urbanizada.

Logradouro	Terreno vago	Prédio		Madeira	Casebre	Barracão	Galpão	Nº de pavimentos dos prédios de alvenaria			
		Principal	Avenida					1	2	3	4 ou +
269	3.126	7.924	282	239	1.890	91	278	9.581	383	5	-

Fonte: Estatística predial do Departamento de Estatística do Ministério do Trabalho – 1.933

Na década de 1.950, a população do bairro atingia os 45.813 habitantes, isto, devido à grande migração dentro da cidade. Piedade atraía pessoas devido ao crescimento do setor ligado à indústria (27%). Esta década se destacou no processo de desenvolvimento do bairro, graças a família Gama Filho, que muito lutou por benfeitorias: calçamento, iluminação, saneamento, reformas de escolas, construção do Mercado de Piedade; todas iniciativas do então vereador Gonzaga da Gama Filho. Em janeiro de 1.951, nasce a Faculdade de Ciências Jurídicas do Estado do Rio de Janeiro, e assim, o bairro vira notícia nos jornais: “Piedade é o primeiro subúrbio carioca que oferece curso superior à comunidade” (Museu Universitário Gama Filho, 1.991, p.91). Em 1.957, uma grande indústria se instala no bairro, a Refinaria Piedade, começando assim, suas atividades do refino do açúcar União.

A terceira fase, a partir de 1.960, que é caracterizado pela modernização do comércio e pela transformação da paisagem com a renovação do uso do solo. Piedade não teve uma transformação, ou seja, uma modernização do comércio, visto que, ele permanece

como “pequeno comércio de primeira necessidade”, excetuando os que encerraram suas atividades. Ao passar pela rua Manoel Vitorino – rua da Universidade Gama Filho – e pela rua Goiás, ou seja, as duas ruas que ladeiam a Estrada de Ferro, observa-se que há um grande número de imóveis comerciais fechados, deteriorando. O comércio é um pouco melhor somente na Av. Dom Hélder Câmara – antiga Estrada Real, e posteriormente, Av. Suburbana – que é a área onde houve alguma atuação de empresas imobiliárias de tal maneira, que renovou a paisagem.

Em matéria publicada em 1.975, pelo Jornal O Globo, fica claro a preocupação dos moradores em relação a situação presente e futura do bairro:

Pequeno, e sem comércio, Piedade não atraiu as grandes empresas imobiliárias e até as linhas de ônibus são escassas (...). O bairro é pouquíssimo arborizado e muito quente está longe do mar e a apenas 36 m de altitude -, não tem praças nem qualquer tipo de casa de diversão. Impensado entre subúrbios mais desenvolvidos e perdendo, a cada dia, as características de bairro residencial, Piedade procura hoje uma definição: caberá à Universidade Gama Filho ou à Refinaria União indicar a sua vocação futura”. (p.8)

Foram analisadas também as informações dos dados demográficos de 1.940 (em lugar de 1.920, devido a falta de dados precisos), 1.960 e 2.000, verificou-se que houve uma taxa de crescimento populacional negativa entre a primeira fase e a segunda, isto, provavelmente se deu em decorrência de uma nova divisão administrativa da cidade, e uma taxa positiva entre a segunda fase e a terceira.

Recenseamento			Taxa de crescimento (%)	
1.940	1.960	2.000	Entre 1.920 e 1.960	Entre 1.960 e 2.000
84.269	30.652	44.111	-63,63	43,91

Fonte: IBGE – Recenseamento geral de 1940, 1960 e 2000.

Piedade não teve um projeto de urbanização importante como o Rio-Cidade e a construção da Linha Amarela não valorizou o bairro como aconteceu com o Méier, ele continuou sendo visto como um “lugar de passagem”.

Total	Casa/sobrado	Apartamento	Proletário	Outros*
11.149	5.917	4.698	531	3

Fonte: Secretaria Municipal de Fazenda – SMF, Coordenação do IPTU – Cadastro Imobiliário. Bases Estatísticas e de Apoio à Gestão da Cidade do Rio de Janeiro. 2.000

*A tipologia Outros inclui sala, loja, Sobreloja, galpão, indústria, telheiro, especial, apart hotel e construção secundária.

Ao observar a pesquisa acima, constatou-se que o maior número de imóveis residenciais é do tipo Casa/sobrado, cerca de 53,07% do total, seguido pela tipologia Apartamento, isto mostra que o bairro tem uma paisagem horizontalizada – maior número de casa que edifícios com mais de 2 pavimentos. A população tem menor poder aquisitivo, onde o maior percentual de rendimento mensal da pessoa responsável pelo domicílio está entre 5 e 10 salários mínimos, cerca de 25,78% - percentual menor que o do Méier -, seguidos por uma classe de renda menor, entre 3 e 5 salários mínimos, que representa 18,78%; assim, as conseqüências no bairro são de menor impacto na organização e reorganização deste, e a pouca valorização dos imóveis pela menor capacidade de comprometimento da renda com habitação, como pode ser ilustrado em quadro a seguir.

Tipo de transação	Sala e quarto	Sala e 2 quartos	Sala e 3 quartos
Venda	45.222,00	65.100,00	88.526,00
Aluguel	354,00	432,00	521,00

Fonte: Secovi/RJ – Sindicato da Habitação. Pesquisa de venda e aluguel de imóveis na cidade do Rio de Janeiro, 2.005

CONCLUSÃO

A imagem da cidade do Rio de Janeiro está relacionada a signos como : “cidade maravilhosa”, “zona sul” e “subúrbio”, este, teve grande importância na história da cidade, pois foi a “esperança” para muitos que almejavam habitar em uma moradia própria ou pagar aluguéis mais baratos. O tema abordado neste trabalho possibilitou explanar sobre o subúrbio, mais especificamente sobre dois bairros que tem as mesmas características de formação: surgiram numa mesma época – final do século XIX - , pertencem ao mesmo vetor de crescimento da cidade – o ramal ferroviário da Estrada de Ferro Central do Brasil - , surgiram a partir do loteamento de fazendas que transformaram-se em lotes urbanos e tiveram sua ocupação incentivada pelo desenvolvimento do sistema ferroviário.

Porém, apesar de todas estas igualdades, a partir do período entre 1.920 e 1.960, foi constatado que os dois bairros tomaram rumos diferentes: de um lado, o Méier teve um grande impulso no desenvolvimento do seu comércio, obtido através da modernização, como a instalação de um tipo de comércio inédito – o primeiro Shopping Center – e de atividade ligadas ao lazer e cultura, como vários cinemas, bares e restaurantes, resultando na transformação do bairro em um subcentro; já em Piedade, houve a instalação de algumas indústrias e da primeira Faculdade de Ciências Jurídicas no subúrbio, mas isto não teve reflexos no comércio local.

Esta diferenciação, iniciada, aproximadamente em meados do século XIX, com o decorrer do mesmo, foi ficando mais realçada. O Méier sofreu uma grande intervenção urbanística na última década, o Rio-Cidade, que “arrumou” o centro comercial do bairro, conseqüentemente valorizou-o, atraindo, assim, a atuação do capital imobiliário. Além disso, ele foi beneficiado com a construção da Linha Amarela, que liga a Zona Oeste à Ilha do Fundão, criando um acesso mais rápido a várias áreas da cidade, soma-se a isto, a proximidade com o centro da cidade e o desenvolvimento do transporte rodoviário – o bairro

possui dois terminais de ônibus, com linhas para a Baixada Fluminense, São Gonçalo, Zona Sul, Zona Oeste, Zona Norte, Zona da Leopoldina e Centro - . Por outro lado, Piedade, se resume a um pequeno comércio nas proximidades da Avenida Dom Hélder Câmara e ao movimento da Universidade Gama Filho, este, durante o período letivo, no mais, o bairro pode ser intitulado “um lugar de passagem”; por isto, não atraiu o capital imobiliário e nem a atuação do poder público. Porém, através da comparação com outros bairros próximos, pertencentes do mesmo eixo ferroviário, vê-se que Piedade teve uma das maiores taxas de crescimento populacional nos últimos 40 anos, o que desmistifica a idéia de “Piedade, lugar de passagem”, sugerindo que não é este argumento que explica a não atração do capital imobiliário e a não atuação do poder público.

Bairro	População 1.960	População 2.000	Taxa de crescimento (%)
Méier	49.734	51.344	3,23
Engenho de Dentro	40.231	46.834	16,41
Encantado	24.936	15.412	-38,19
Piedade	30.652	44.111	43,91
Quintino	31.031	34.757	12,01
Cascadura	22.421	33.526	49,53
Madureira	46.227	51.410	11,21

Fonte: IBGE – Recenseamento geral de 1960 e 2000.

Devido aos argumentos citados, este trabalho contribuiu para modificar a visão negativa em relação ao subúrbio, mostrando através da diferenciação dos dois exemplos que: a paisagem degradada é decorrente do desinteresse do poder público, e há, assim, a desvalorização do local; e quando a paisagem é renovada, há a valorização do local e a atração de mais investimentos e de uma população de maior poder aquisitivo.

Não explicam por que Piedade cresceu espetacularmente e o preço se modificou. Foram morar em favela?

REFERÊNCIAS

Publicações

1. ABREU, Maurício de Almeida. A Evolução Urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPLANRIO/Zahar, 1.987, p.53
2. CARDOSO, Aduino Lucio. Dualização e Reestruturação Urbana: O Caso do Rio de Janeiro/Aduino Lucio Cardoso, Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. Rio de Janeiro: Observatório de Políticas Urbana: IPPUR: FASE, 1.996
3. CRULS, Gastão. Aparência do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1.965, p.780
4. DREUX, Wilson. Méier, um século de história (1.889-1.989). Rio de Janeiro: ACIMEIER, 1.990, p.81
5. FABRIS, Annateresa (org). Ecletismo na Arquitetura Brasileira. São Paulo: Editora Nobel Edusp, 1.987
6. FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. Miniaurélio Século XXI Escolar: O minidicionário da língua portuguesa / Aurélio Buarque de Holanda Ferreira; coordenação de edição, Margarida dos Anjos, Marina Baird Ferreira; lexicografia, Margarida dos Anjos ... [et al]. 4. Ed. rev. Ampliada. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2.001. p.650.
7. FILHO, Nestor Goulart Reis. Quadro da Arquitetura no Brasil. São Paulo: Editora Perspectiva S.A., 1.987
8. MUSEU UNIVERSITÁRIO GAMA FILHO, Um Bairro chamado Piedade: Memória de um Subúrbio Carioca. Rio de Janeiro: Editora Central Gama Filho, 1.991
9. NORONHA SANTOS, Francisco Agenor. Meios de Transporte no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Typographia do Jornal do Commercio, 1.934, vol. 1, p 483.
10. Ibid. Freguesias do Rio Antigo. Rio de Janeiro: O Cruzeiro, 1.965

12. RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Dos Cortiços aos Condomínios Fechados: As Formas de Produção da Moradia na Cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira: IPPUR, UFRJ: FASE, 1.997

Teses

1. PECHMAN, Robert Moses. A gênese do mercado urbano de terras, a produção de moradias e a formação dos subúrbios no Rio de Janeiro. 1.985 Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1.985.
2. SILVA, Jefferson Nazareno da. A diversificação sócio-espacial no subúrbio do Rio de Janeiro. 2.004. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2.004

Jornais e periódicos

1. Almanaque Suburbano. Rio de Janeiro: Celio Dias da Cruz (org), 1.941, p.22
2. Ibid, p.26
3. O mais cotado do subúrbio carioca. O Globo. Rio de Janeiro, 20, jul, 1.997. Morar bem
4. Piedade, um bairro procura sua vocação. O Globo. Rio de Janeiro, 12, ago, 1.975, p.8

Endereços eletrônicos

1. www.armazemdedados.rio.rj.gov.br
2. www.ibge.gov.br