

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
DEPARTAMENTO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

JORGE ARMANDO SAMPAIO

O ATUAL PROCESSO DE DECADÊNCIA DA VIDA DE BAIRRO EM OLARIA À LUZ
DO ESTUDO DE SUAS DIVERSAS ESPACIALIDADES

NITERÓI
2008

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

JORGE ARMANDO SAMPAIO

O ATUAL PROCESSO DE DECADÊNCIA DA VIDA DE BAIRRO EM OLARIA À LUZ
DO ESTUDO DE SUAS DIVERSAS ESPACIALIDADES

Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre. Área de Concentração: Geografia

Orientadora: Prof^a. Dr^a. SATIE MIZUBUTI

Niterói
2008

AGRADECIMENTOS

À Universidade Federal Fluminense,

À Professora Doutora Satie Mizubuti,

A todos os professores com quem convivi e de quem tive o privilégio de ser aluno no curso de Mestrado em Geografia.

JORGE ARMANDO SAMPAIO

O ATUAL PROCESSO DE DECADÊNCIA DA VIDA DE BAIRRO EM OLARIA À LUZ
DO ESTUDO DE SUAS DIVERSAS ESPACIALIDADES

Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Geociências da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre. Área de Concentração: Geografia.

Aprovado em setembro de 2008.

BANCA EXAMINADORA

Profª. Drª. SATIE MIZUBUTI – Orientadora

UFF

Prof. Dr. MÁRCIO PINON DE OLIVEIRA

UFF

Prof. Dr. MIGUEL ÂNGELO RIBEIRO

UERJ

Niterói

2008

RESUMO

O objetivo desta dissertação é o estudo das causas da atual decadência da vida de bairro em Olaria, através da identificação das diversas espacialidades aí existentes. A fundamentação teórico-metodológica deste estudo está baseada na obra do filósofo Henri Lefèvbre, que, dentre numerosas contribuições, desenvolveu o método *regressivo-progressivo* e defendeu a necessidade de se estudar o bairro com base no conceito de totalidade, a fim de promover a superação daquilo que classificou como “ideologia de bairro”. A identificação das diversas espacialidade de Olaria demandou o estudo de seu processo de formação socioespacial desde o período em que ainda fazia parte da antiga Freguesia de Inhaúma até a atualidade. Durante este recuo na história, foram levados em consideração eventos de diversas escalas que tiveram alguma influência nesse processo. A busca por dados empíricos ocorreu, sobretudo, através da realização de trabalhos de campo, observação do cotidiano de Olaria, obtenção de fotografias, produção de mapas, aplicação de questionários e realização de entrevistas com moradores do bairro. Os resultados obtidos permitem a constatação de que a atual espacialidade existente em Olaria não contribui para o encontro e o fortalecimento das relações de vizinhança entre seus moradores, ao contrário, as possibilidades de uma efetiva vida de bairro encontram-se seriamente comprometidas. Este fato é facilmente percebido através de uma expressão muito utilizada pelos moradores de Olaria - “o outro lado do bairro” – que simboliza a existência de dois “lados” desiguais no bairro em virtude da passagem da Estrada de Ferro Leopoldina. Alguns fatores podem ser apontados como as causas principais da decadência da vida do bairro: a mudança do papel da Estrada de Ferro Leopoldina em razão da valorização do transporte rodoviário em detrimento do ferroviário, o processo de expansão da metrópole carioca, o aumento das relações impessoais no mundo contemporâneo e o grande aumento da violência. A espacialidade de Olaria, que até o início da década de 1980 era própria a de um bairro, atualmente apresenta-se equivalente a de uma porção imersa na metrópole.

Palavras-chave: Bairro. Vida de bairro. Olaria – Cidade do Rio de Janeiro. Cotidiano. Espacialidade.

ABSTRACT

The objective of this essay is the study of the causes of the current decadence of the life of Olaria district, through the identification of the various spatiality that exist there. The theoretical and methodological basis of this study is based on work written by the philosopher Henri Lefèvbre, that, among many contributions, developed the method progressive-regressive and he defended the need to study the district based on the concept of totality, to promote the overcome what is classified as "ideology of the district." The identification of several spatiality of Olaria demanded the study of the process of socio spatial from the period when it was still a part of the old Parish of Inhaúma to the present day. During this retreat in history, were taken into account events of various scales that had some influence in this process. The search for empirical data occurred, especially by carrying out work in the field, observation of daily of Olaria, taking photographs, maps, production, application of questionnaires and conducting interviews with residents of the district. The results achieved allow testify that the current spatiality that exist in Olaria does not contribute to the meeting and the strengthening of district relations among its residents, in contrast, the possibility of an effective life of the district, are seriously compromised. This fact is easily understood by a term widely used by the residents of Olaria - "the other side of the district" - which symbolizes the existence of two "sides" unequal in the district due to the passage of the Leopoldina Railway. Some factors can be indicated as the main causes of the decay of life of the district: the changing role of the Leopoldina Railway because of the valorization of the road transport rather than rail, the process of expansion the metropolis, an increase of impersonal relations in the contemporary world and the great increase of the violence. The spatiality of Olaria, which until the early 1980's itself was that of a district, now appears to be equivalent to a portion immersed in the metropolis.

Keywords: District. Life of the district. Olaria - Rio de Janeiro City. Daily life. Spatiality.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO, p. 8

CAPÍTULO I

OLARIA: A FRAGMENTAÇÃO DA VIDA DE BAIRRO, p. 15

1.1 O conceito de bairro desvinculado de ideologias, p. 15

1.2. Objetividade e subjetividade na análise do conceito de bairro, p. 21

1.3. A descrição da realidade horizontal do bairro de Olaria, p. 26

CAPÍTULO II

OLARIA: REFLEXOS DA TRANSFORMAÇÃO ESTRUTURAL – DO RURAL AO URBANO, p. 39

2.1 A passagem do rural para o urbano, p. 39

CAPÍTULO III

O CONTEXTO DA FORMAÇÃO DO BAIRRO DE OLARIA E DE SUA POSTERIOR TRANSFORMAÇÃO EM PORÇÃO IMERSA NA METRÓPOLE, p. 65

3.1 O tempo do bairro, p. 65

3.2 O tempo da porção imersa na metrópole, p. 77

CAPÍTULO IV

A CONSOLIDAÇÃO DE UMA PORÇÃO IMERSA NA METRÓPOLE EM OLARIA, p. 83

4.1 A análise dos três “campos” e a superação do “campo cego” , p. 83

4.2 O “campo” rural e a localidade, p. 86

4.3 O “campo” industrial e o surgimento do bairro, p. 89

4.4 O “campo” urbano e o surgimento da porção imersa na metrópole, p. 97

CONCLUSÃO, p. 101

REFERÊNCIAS, p. 104

APÊNDICES, p. 107

ANEXOS, p. 120

S192

Sampaio, Jorge Armando

O atual processo de decadência da vida de bairro em Olaria à luz do estudo de suas diversas espacialidades /Jorge Armando Sampaio. – Niterói : [s.n.], 2008.

140 f.

Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense, 2008.

1.Geografia. 2.Espaço geográfico. 3.Espacialidade.
4.Olaria – Bairro (Rio de Janeiro, RJ). 5.Vida de bairro. I.Título.

CDD 918.153

INTRODUÇÃO

Esta dissertação procura discutir a relação espaço-tempo no bairro de Olaria (vide mapa 1, apêndice 1.1, p. 108) e suas implicações teórico-metodológicas no entendimento das diversas espacialidades apresentadas por este recorte espacial. Os estudos realizados, ao partirem da realidade presente em sua complexidade, revelam em Olaria, bairro localizado a aproximadamente treze quilômetros da área central da cidade do Rio de Janeiro (vide mapa 2, apêndice 1.2, p. 109), diversas espacialidades ao longo de sua história. O bairro de Olaria e a concepção de bairro são o centro da discussão e o ponto de partida da investigação. A interação entre a abordagem teórica da industrialização, da urbanização e de suas relações com estudos empíricos desse local também fazem parte das discussões. A pesquisa mostra que a atual espacialidade existente em Olaria corresponde cada vez menos a de um bairro (considerando o conceito de bairro discutido ao longo da pesquisa) e cada vez mais a de uma porção imersa na metrópole¹. Características fundamentais que marcavam a individualidade do bairro aos poucos se perderam, na medida em que avançava o processo de crescimento da metrópole carioca.

Em sua origem, os bairros que compõem a Zona da Leopoldina (vide mapa 3 apêndice 1.3, p. 110), inclusive o bairro de Olaria, foram estruturados ao redor das estações de trem que iam sendo inauguradas ao longo do trajeto percorrido pela Estrada de Ferro Leopoldina. As estações eram os principais pontos de confluência dos moradores, bem como sua principal ligação com a área central da cidade. A Estrada de Ferro Leopoldina era o grande elemento organizador, estruturador e promotor da vida cotidiana nos bairros. Contudo, o acelerado processo de expansão da metrópole, principalmente a partir da segunda metade do século XX, promoveu a maciça entrada do automóvel e do transporte público rodoviário não só na cidade do Rio de Janeiro, mas, também, em outras grandes cidades do país. A partir de então, observou-se a gradativa decadência da importância do trem, bem como da Estrada de Ferro Leopoldina na vida dos moradores do bairro de Olaria. A enorme estrutura que configura a Estrada de Ferro Leopoldina passou a marcar sua presença no bairro não mais como um importante meio de ligação com a área central da cidade, mas sim como uma grande barreira física que segmenta o bairro de Olaria em dois “lados” com características bem distintas (vide foto 1, apêndice 2.1, p. 121).

Atualmente, os enormes muros que margeiam a Estrada de Ferro Leopoldina limitam o deslocamento de moradores entre os dois lados do bairro e inviabilizam o contato visual na maior parte de sua extensão, (vide foto 2, apêndice 2.2, p. 121). Os pontos de contato

¹ Fragmento da metrópole, porção pouco individualizada em relação às demais.

ficam restritos a estruturas como passarelas, passagens subterrâneas e viadutos (vide fotos 3, 4 e 5, apêndices 2.3 e 2.4 p. 122 e apêndice 2.5, p. 123).

É importante perceber que o bairro de Olaria, desde a sua origem, esteve dividido pelos trilhos da Estrada de Ferro Leopoldina, contudo, essa segmentação não era tão evidente, pois os moradores faziam uso efetivo dos trens para seu transporte, desta forma, a Estrada de Ferro Leopoldina, ao mesmo tempo que separava o bairro em dois lados, também promovia o encontro dos moradores por meio da estação ferroviária do bairro. Foi a valorização do transporte rodoviário e a conseqüente decadência do transporte ferroviário o grande fator responsável pela mudança das funções exercidas pela Estrada de Ferro Leopoldina no bairro de Olaria.

Essa segmentação física, associada ao crescimento da violência² e ao aumento das relações impessoais no mundo contemporâneo, fez com que a típica vida de bairro em Olaria ficasse seriamente comprometida. Aspectos importantes que antigamente marcavam o vigor da vida de bairro, atualmente, sobrevivem de forma apenas residual.

O caminho da investigação segue a lógica da verificação, uma vez que a mesma vai em busca de evidências que confirmem que o espaço delimitado pelo bairro de Olaria corresponde cada vez menos ao conceito clássico de bairro e cada vez mais a uma porção imersa na metrópole, devido a quatro fatores primordiais: a mudança no papel da Estrada de Ferro Leopoldina devido à valorização do transporte rodoviário em detrimento do ferroviário, o aumento da violência, o processo de crescimento da metrópole e o aumento das relações impessoais no mundo contemporâneo.

A busca por dados empíricos ocorreu predominantemente através da realização de entrevistas e da aplicação de questionários no bairro. Para que fosse possível obter dados que permitissem uma análise da evolução das principais características da vida de bairro em Olaria, os moradores entrevistados foram organizados em três grupos de acordo com a faixa etária: os jovens, os quais foram abordados em escolas municipais do bairro através da aplicação de questionários que investigaram as atuais relações estabelecidas entre os mesmos e o bairro; os adultos, que responderam a questionários e também a entrevistas mais aprofundadas e os idosos, que foram abordados através de entrevistas mais livres que possibilitassem a máxima exploração de sua longa experiência no bairro.

A abordagem diferenciada de cada uma das faixas etárias é relevante em virtude das especificidades inerentes a cada uma delas. Os jovens são a parcela da população que mais dispõe de tempo livre e vigor físico para explorar o bairro através da busca pelo lazer, dos vínculos de amizade e do deslocamento entre a casa e a escola; os adultos, mais

² A fim de evitar o uso indiscriminado do termo “violência urbana”, creio que se faz necessário sinalizar o tipo de violência em questão. O tipo predominante de violência existente em Olaria é aquele vinculado ao narcotráfico. Em escala menor, tal violência também está relacionada ao roubo e furto de veículos.

maduros e em sua maioria inseridos no mundo do trabalho, possuem uma visão do bairro que contempla aspectos econômicos, sociais, logísticos, entre outros; a população idosa possui uma visão mais contemplativa, guarda consigo a memória do bairro, é testemunha viva das transformações ocorridas na vida cotidiana em Olaria.

A obtenção de imagens do bairro através de fotografias e o uso e elaboração de mapas também foram etapas essenciais para a exploração do bairro em trabalhos de campo. Características importantes do bairro podem ser identificadas através desses recursos: nomes de ruas com significativa importância histórica, a identificação dos limites do bairro, a localização espacial de importantes equipamentos urbanos, a descrição da paisagem auxiliada pelos registros fotográficos e a descoberta de residências antigas que ainda guardam em suas fachadas a data em que foram construídas.

A base teórica do trabalho está alicerçada na obra do filósofo francês Henri Lefebvre, que foi um intelectual capaz de retomar a verdadeira essência do pensamento produzido por Marx, sem, contudo, cair em reducionismos e dogmatismos.

Lefebvre trouxe Marx para o nosso tempo criticamente como era próprio do pensamento marxiano. Não foi um vulgarizador de conceitos, essa verdadeira praga que abateu o pensamento marxista reduzindo-o a uma coleção de ineficientes fórmulas feitas. Lefebvre retomou o que de mais importante havia em Marx – seu método e sua concepção de que a relação entre a teoria e a prática, entre o pensar e o viver, é uma relação vital (e datada) na grande aventura de fazer do homem protagonista de sua própria História (MARTINS, 1996, p.9).

Uma das principais contribuições resgatadas por Lefebvre da obra de Marx foi o conceito de produção. Desse conceito é recuperado o sentido vigoroso da palavra, ou seja, a produção de sua própria vida pelo ser humano.

Num retorno às fontes, ou seja, às obras da juventude de Marx (sem, no entanto, deixar de lado *O capital*), o termo *produção* readquire um sentido amplo e vigoroso. Sentido esse que se desdobra. A produção não se reduz à fabricação de produtos. O termo designa, de uma parte, a criação de obras (incluindo o tempo e o espaço sociais), em resumo, a produção “espiritual”, e, designa também a produção do “ser humano” por si mesmo, no decorrer do seu desenvolvimento histórico. Isso implica a produção de *relações sociais*. Enfim, tomado em toda a sua amplitude, o termo envolve a *reprodução*. Não há apenas reprodução biológica (e conseqüentemente aumento demográfico), mas também reprodução material dos utensílios necessários à produção, instrumentos técnicos e, ainda, reprodução das relações sociais... Esse movimento não se desenvolve nas altas esferas da sociedade: o Estado, a ciência, a “cultura”. É na vida cotidiana que se situa o núcleo racional, o centro real da práxis. Essa é a afirmação fundamental ou, se se preferir, o postulado teórico dessa Introdução (LEFEBVRE, 1991a, p. 37-38).

Apesar da obra de Marx ser um dos principais pontos de partida do pensamento lefebvriano, ela também foi alvo de críticas. Lefebvre reconheceu os limites da obra de Marx

e percebeu que a superação dos mesmos encontra-se numa nova forma de perceber o urbano. A produção do urbano, segundo o autor, deve ser encarada como o sentido da produção industrial, caso contrário, a indústria continuará sendo percebida como um fim em si mesmo.

Depois de captar o duplo aspecto da produção (produção de coisas e de relações, produção de obras e de produtos), Marx enfatizou a produção de produtos, isto é, o aspecto essencial e específico da produção industrial no capitalismo. Ele permitiu assim (sem autorizá-las, bem entendido) interpretações unilaterais do seu pensamento, do conhecimento e da realidade social. Além disso, um processo ligado à industrialização, mas distinto e específico, a *urbanização*, estava se iniciando no tempo de Marx. Ele não podia captar nem a importância desse processo nem sua relação com a industrialização. E não soube nem pôde descobrir na *produção do urbano* a finalidade, o objetivo e o sentido da *produção industrial*. Vem daí uma segunda limitação do seu pensamento e uma possibilidade reforçada de interpretações mutiladoras, e a indústria passaria a ser considerada como se tivesse em si o seu sentido, a sua racionalidade, a sua finalidade. A sociedade atual se crê, se vê, se considera dinâmica. Na verdade ela está estagnada no meio-termo entre a industrialização e a urbanização; a indústria e o crescimento econômico são tidos ainda como fim, enquanto o objetivo é visto como um acidente, como um resultado contingente (LEFEBVRE, 1991a, p. 206).

Lefebvre não retorna, simplesmente, aos conceitos de Marx, mas à relação entre um modo de pensar e uma prática. O método dialético está no centro desse retorno.

O estudo sobre a realidade não pode prescindir da análise da interação e oposição entre sujeito e objeto. Segundo Lefebvre (1979) a produção do conhecimento não pode se basear em uma análise que promova a separação e o isolamento daquilo que está efetivamente ligado: os elementos do conhecimento, o sujeito e o objeto. O sujeito e o objeto agem e reagem continuamente, um sobre o outro, estão em interação dialética, palavra que designa a relação entre dois elementos opostos, mas também partes de um todo. Nesse sentido, Lefebvre aponta o alcance limitado da lógica formal e a necessidade de substituí-la pela lógica concreta (dialética), pois esta lida efetivamente com o conteúdo (feito da interação e da oposição entre sujeito e objeto).

Assim como a base teórica, a pesquisa também utiliza o método formulado por Lefebvre: o método *regressivo-progressivo*. Tal método possibilita um entendimento mais rico da realidade histórico-concreta de Olaria e é eficaz para o entendimento da complexidade da realidade presente que foi questionada inicialmente.

Um duplo momento impõe-se ao conhecimento, desde que existem tempo e historicidade: *regressivo* (do virtual ao atual, do atual ao passado) e *progressivo* (do superado e do *finito* ao movimento que declara esse *fim*, que anuncia e faz nascer algo novo). (LEFEBVRE, 1999, p. 33).

O método lefebvriano reconhece uma dupla realidade da complexidade social: horizontal e vertical. A realidade horizontal da vida social pode ser reconhecida através da descrição do visível: espaço percebido e vivido (prático-sensível). O vivido é simultaneamente horizontal e vertical, uma combinação. Cabe ao pesquisador reconstituir a diversidade das relações sociais, mediante um olhar teoricamente informado, identificando e descrevendo o que vê. A realidade vertical da vida social é aquela constituída pela coexistência de relações sociais que têm datas desiguais. Para investigá-la, é necessário regredir temporalmente, decompondo a realidade e realizando a datação de cada relação social e de cada elemento material.

A estruturação dos quatro capítulos dessa dissertação base-a nas etapas do método proposto por Lefèbvre. O primeiro capítulo corresponde ao momento descritivo, o segundo capítulo corresponde ao momento analítico-regressivo e o terceiro e quarto capítulos correspondem ao momento histórico-genético.

No primeiro capítulo da dissertação é realizada uma descrição horizontal da realidade presente, observando, ouvindo, levantando elementos, descrevendo, sem a preocupação ainda com a análise das diversas temporalidades existentes e sobrepostas. Aqui, a descrição do bairro é realizada tendo como base o impacto da segmentação promovida pela Estrada de Ferro Leopoldina no cotidiano dos moradores. O comprometimento da vida de bairro fica bem evidente na limitação das possibilidades de encontro em virtude da imensa barreira física formada pelos muros que margeiam a estrada de ferro e que impedem, inclusive, o contato visual entre ambos os lados do bairro.

Com relação a esse cotidiano que compromete a vida de bairro, valiosas informações foram obtidas através de questionários e entrevistas aplicadas aos moradores de Olaria. Tais instrumentos de pesquisa utilizaram critérios mais qualitativos do que quantitativos.

Entre a população adulta (25-60 anos) cem pessoas de ambos os lados do bairro responderam ao questionário cujas perguntas constam no anexo 1 (p. 133).

A fim de produzir uma base de dados que possibilitasse uma análise comparativa entre as diferentes gerações de moradores do bairro, as mesmas questões foram aplicadas à população jovem. A coleta de dados dos jovens foi realizada através da aplicação de questionários padronizados em duas escolas³ municipais localizadas uma em cada lado de Olaria. O critério de escolha dessas escolas foi a proximidade das mesmas em relação à Estrada de Ferro Leopoldina e, conseqüentemente, ao outro lado do bairro. Houve, portanto, a preocupação de abordar os estudantes que provavelmente tivessem mais contato com o

³ Escola Municipal Berlim e Escola Municipal Chile.

outro lado do bairro. O número total de entrevistados dessa faixa etária foi de cento e cinquenta estudantes de 13 a 15 anos de idade.

Com os moradores idosos, bem como com os adultos que apresentam maior tempo de moradia no bairro, foram realizadas entrevistas que possibilitaram a exploração de sua vasta experiência. As entrevistas com essa parcela da população fundamentam a reconstrução de parte da história do bairro, uma vez que são escassas as publicações acerca de Olaria, bem como dos demais bairros que compõem a Zona da Leopoldina.

Um fator decisivo na seleção de moradores para a realização de entrevistas não direcionadas, também foi a quantidade de tempo vivido no bairro. Portanto, pessoas com idade entre 30 e 60 anos que viveram boa parte de suas vidas em Olaria também deram importantíssima contribuição para a compreensão da evolução desse bairro.

Também neste capítulo é discutida a noção de bairro vinculada a um entendimento teórico da cidade e do urbano, ressaltando o conceito de espacialidade, que exprime uma organização geral de um determinado espaço num determinado tempo. Na discussão realizada a respeito do conceito de bairro, é realizada uma crítica ao conceito tradicional de bairro produzido por autores clássicos e são adotadas como referências as obras de Lefebvre (1971) e de Souza (1989).

No segundo e no terceiro capítulos é realizado um retorno ao passado para compreendê-lo e desvendá-lo. Trata-se do momento *analítico-regressivo*, no qual se procura compreender as diversas temporalidades da história que continuam presentes no atual, mas que datam de outros tempos.

São capítulos responsáveis pelo mergulho na história do processo de formação sócio-espacial de Olaria. Uma análise multiescalar de diversos eventos históricos é realizada com essa finalidade. Enquanto o segundo capítulo aborda a passagem do rural para o urbano, o terceiro trata do período em que ocorre a estruturação do bairro baseada no desenvolvimento industrial e da posterior transformação do mesmo em porção imersa na metrópole.

No quarto capítulo, que corresponde ao momento *histórico-genético*, o pensamento volta até a atualidade, a partir do passado já decifrado. O quarto capítulo é a busca do esclarecimento e da explicação através de uma análise dialética das realidades horizontal e vertical. Aqui é possível perceber que o desencontro também reproduz a vida social e que a coexistência de realidades desencontradas permite o surgimento de novas realidades. A realidade não é contemporânea, é a combinação de tempos desencontrados. Nesse capítulo será possível determinar as mais variadas espacialidades experimentadas em Olaria.

O reencontro do passado com o presente estabelece três momentos distintos sob o ponto de vista espaço-temporal analisado: o “campo” rural, o “campo” industrial e o “campo”

urbano. Cada um desses momentos é analisado à luz das contribuições teóricas produzidas por Lefebvre.

Como se vê, a metodologia adotada pela pesquisa permite uma ampla compreensão da realidade vista em sua complexidade e não a partir de uma história da simples sucessão linear dos fatos, pois o tempo é definido não só por linearidades, mas também por seus desencontros e descontinuidades.

A deterioração da vida de bairro em Olaria inicia-se justamente no desencontro do uso de dois meios técnicos de épocas distintas: o transporte ferroviário e o rodoviário.

A descontinuidade marcada por uma nova forma de deslocar-se pela cidade promoveu sérias alterações nas relações mantidas entre os moradores de Olaria e a Estrada de Ferro Leopoldina. Há tempos atrás, este foi o objeto estruturador da vida de bairro e atualmente é um elemento segmentador.

Sendo assim, a pesquisa contribui para o esclarecimento de importantes questões: a maneira através da qual esses desencontros e descontinuidades observados em Olaria corroboraram para o surgimento da realidade que se impõe atualmente; O impacto da violência no processo de diferenciação dos dois lados do bairro e a influência do processo de metropolização na deterioração da vida de bairro em Olaria.

CAPÍTULO I

OLARIA: A FRAGMENTAÇÃO DA VIDA DE BAIRRO

Ao primeiro capítulo dessa dissertação cabe uma descrição horizontal do recorte espacial a ser investigado, ou seja, Olaria. Para tanto, desenvolve-se inicialmente uma análise a respeito de distintas interpretações acerca do conceito de bairro e, logo em seguida, a descrição de aspectos observados em Olaria que colocam em dúvida o fato de sua espacialidade atual corresponder, efetivamente a essa categoria espacial.

1.1 O conceito de bairro desvinculado de ideologias

Nas produções acadêmicas de diversos autores da Geografia Urbana Clássica, o conceito de bairro foi normalmente tratado a partir do senso comum, do bairro como uma noção popular dada “a priori” ao pesquisador e de descrições e considerações funcionais realizadas de maneira acrítica.

No estudo dos bairros, as questões sociais raramente eram consideradas. Havia uma tradição de acriticismo e pouca profundidade no trato com esse conceito. Não se cogitava a análise da abordagem histórica da ocupação dos bairros a partir da luta de classes e da divisão sócio-espacial do trabalho urbano.

Os geógrafos seguidores da Geografia Tradicional ou Clássica consideravam que cada bairro ou parte da cidade era explicada por si mesma, através de seus elementos geográficos de identificação. Nessa perspectiva, desconsiderava-se o conceito de totalidade.

Segundo Jean Tricart: um bairro é caracterizado, ao mesmo tempo, por certa paisagem urbana, por um certo conteúdo social e por sua função. Assim, o bairro se define por sua paisagem urbana, isto é, tipos de casas, idade e estilo das construções, disposição das ruas etc.; seu conteúdo social, isto é, nível e modo de vida de seus habitantes; sua função, isto é seu papel dentro do organismo urbano (residência, produção, comércio, administração etc.). São esses os elementos de individualização dos bairros e uma mudança em um desses três elementos basta para fixar o limite do bairro (TRICART⁴, 1958 apud SOARES, 1987, p. 106).

No caso específico da cidade do Rio de Janeiro, segundo a interpretação de Maria Terezinha de Segadas Soares, haveria um quarto elemento, cuja importância é responsável pela individualização de certos bairros da cidade. Trata-se do sítio.

⁴ TRICART, Jean. “L’Habitat Urbain”. *Cours de Géographie Humaine*, fascicule II, 1958. p.147.

A esses elementos de caracterização acrescentaremos, no caso do Rio de Janeiro, um quarto elemento, pela importância que tem na individualização de certos bairros desta cidade. Trata-se do sítio do bairro, isto é, do local onde ele se implantou. No Rio de Janeiro, cidade tão compartimentada pelo relevo, é grande o número de bairros que têm no fator sítio uma das razões principais de sua unidade (SOARES, 1987 p. 106).

Ao eleger o bairro uma fração territorial indispensável aos geógrafos, Pierre Monbeig conceitua o bairro da seguinte forma: “Um bairro tem uma feição que só a ele pertence, uma vida particular frequentemente desenvolvida; tem sua alma. Mas, tem também suas razões de ser que a topografia e a história podem explicar” (MONBEIG, 1943 p.7).

Ainda segundo o autor, um estudo urbano não será completo, caso não seja reservado um longo espaço à descrição e ao dinamismo de cada bairro.

Comungando de perspectivas semelhantes as dos autores acima citados, Pierre George também elaborou seu conceito de bairro, segundo o qual:

O bairro é: a unidade de base da vida urbana [...] O morador refere-se ao seu bairro, quando quer situar-se na cidade; tem a impressão de ultrapassar um limite quando vai a um outro bairro. [...] É com base no bairro que se desenvolve a vida pública, que se organiza a representação popular. Finalmente, e não é o menos importante, o bairro tem um nome que lhe confere uma personalidade dentro da cidade (GEORGE, 1983 p.76).

Na verdade, os conceitos citados acima, guardam dentro de si uma ideologia de bairro. A ideologia de bairro reproduz, através do senso comum, a ideologia que interessa à elite dominante. É preciso superar a noção popular de bairro para mostrar seus problemas e limites, bem como sua submissão ao elitismo que se encontra impregnado no senso comum.

A descrição é uma das etapas fundamentais ao estudo do bairro, contudo, é necessário que essa descrição seja acompanhada da identificação dos processos sociais, políticos e econômicos que contribuíram para a formação do recorte espacial que se apresenta diante dos olhos do pesquisador. Através da identificação dos interesses de classe envolvidos na formação sócio-espacial do bairro é possível romper com a noção popular que o apresenta como algo já definido, uma realidade onde não há conflitos.

É necessário que se aborde o conceito de bairro de maneira a preservar a valorização dos aspectos culturais envolvidos na cotidianidade, na vivência do bairro, na subjetividade e intersubjetividade⁵. Contudo, é necessário que se estabeleça uma

⁵ Enquanto a subjetividade refere-se a um conjunto de percepções e interpretações que cada morador produz a respeito do bairro, a intersubjetividade refere-se a um consenso coletivo em relação a essas percepções e interpretações.

articulação entre esses aspectos com as dimensões econômicas e políticas, fazendo com que se desvende a relação dialética aí existente.

Assim como o método utilizado nesta pesquisa, o conceito de bairro adotado também foi extraído das obras de Henri Lefébvre. Este autor é contra a idéia de que o bairro é capaz de organizar a vida contemporânea, servindo como um modelo, portanto, critica a “ideologia de bairro”, que o preconiza como essência da realidade urbana, como um âmbito natural da vida social.

Começamos por recordar que existe uma *ideologia* do bairro, em decadência, mas que ainda não perdeu sua audiência nem sua influência. Como toda ideologia, esta não se mostra como tal nem como teoria. Seus partidários, de boa ou má fé, falam e se esforçam em por de manifesto suas evidências; se colocam no sólido terreno do sentido comum, o que lhes serve para compreender e apreciar os aspectos da vida urbana (...) Continuando, crêem ter verificado uma hipótese científica; a partir daí, com toda sua boa consciência, se propõem a organizar a vida urbana sob o modelo de bairro.

Para os que possuem esta ideologia, o bairro é, por sua vez, o âmbito natural da vida social e a unidade social à escala humana. Quer dizer, uma espécie de <<módulo>> social ou sociológico, verificável e ratificável dentro de uma exaltante unidade de juízos científicos e éticos, de conhecimentos e de humanismo (LEFÉBVRE, 1971 p.195).

Para Lefébvre o bairro só pode ser definido a partir da cidade entendida como totalidade. O bairro é uma unidade, contudo, não uma unidade de base da vida urbana, e sim uma unidade sociológica relativa, que só pode ser pensada sem perder de vista a cidade como totalidade. O bairro jamais pode ser considerado como uma unidade isolada e autônoma.

LEFÉBVRE, ao falar sobre o bairro, esclarece que: O único processo científico para chegar a ele, para defini-lo, determinando seus limites e seu grau de realidade, é o que se baseia na cidade como totalidade e não como conjunto de elementos ou coleção dos aspectos (e em consequência na sociedade como um todo superior às formas, às estruturas e às funções) que engloba. Sejam quais forem as dificuldades metodológicas e teóricas do acesso à totalidade e à globalidade, este processo é o único aceitável; o único que evita a inadmissível redução do conjunto aos elementos (ibidem, p.199).

É possível constatar, portanto, que o estudo isolado de um bairro, feito com base apenas em sua descrição, não é suficiente para que se possa atingir uma ampla compreensão a respeito do mesmo. Ao contrário, este tipo de perspectiva não nos possibilita enxergar o complexo conjunto de fatores que se combinaram ao longo do tempo e que foram responsáveis por estruturar a realidade visível na atualidade. É nesse sentido que se pode falar sobre uma ideologia de bairro, ou seja, uma interpretação que ao não contemplar todo um conjunto de relações estabelecidas nas mais variadas escalas

espaciais, não elucida os conflitos e interesses econômicos, políticos e sociais envolvidos no processo.

Dessa forma, ao estudar um bairro, é essencial reconhecer a cidade como totalidade e não apenas como um conjunto de fragmentos.

Ao discutir a questão da escala espacial pertinente à análise de um bairro, Carlos (2001) acaba chegando à mesma conclusão de Lefèbvre como se pode ver.

A análise do bairro nos coloca diante de duas ordens de problemas: a primeira se refere à questão da escala espacial, uma vez que o bairro não constitui uma totalidade em si, isto é, a realidade urbana não se reduz a do bairro, o que significa pensar a escala local em sua relação com uma totalidade espacial mais ampla, para que ele ganhe sentido explicativo (CARLOS, 2001 p. 245).

Para Lefebvre, a centralidade é a essência da cidade e do fenômeno urbano, uma vez que a base da vida urbana seria o centro. A centralidade constrói e torna possível a cidade e seus bairros. Dessa forma, o bairro não pode ser pensado de maneira atemporal e isolada, ou seja, ignorando a cidade, pois ele não tem um grau de realidade constante ao longo de seu processo de evolução dentro da cidade. Sua existência histórico-concreta depende da conjunção de vários aspectos da sociabilidade de um local ao longo do tempo. O bairro é, portanto, uma organização espacial mais conjuntural do que estrutural e, sendo assim, não é a essência da vida urbana.

O bairro também pode ser pensado como uma mediação entre o espaço privado e o público, entre a vida familiar e as relações sociais de maiores dimensões. Sob essa perspectiva, o bairro constitui uma sociabilidade intermediária, baseada intensamente no compartilhamento de referenciais espaciais comuns, como o espaço do encontro, construído no nível da vida cotidiana.

No caso de Olaria, observa-se a ausência de um consenso coletivo a respeito dos referenciais espaciais que mais caracterizam o bairro. De certa forma, a vida cotidiana experimentada pelos moradores não parece ser a mesma, possivelmente Olaria perdeu grande parte de sua capacidade de promover o encontro entre os moradores. Perdeu grande parte de uma das mais importantes características inerentes a um bairro.

Os bairros apresentarão graus de realidade distintos em diferentes momentos de sua trajetória histórica, de acordo com suas particularidades no interior de uma cidade. É no nível do bairro que o espaço e o tempo dos habitantes tomam forma e sentido no espaço urbano, na ausência dos bairros, tal como na ausência de ruas, não há cidade, embora possa haver tecido urbano, aglomeração e megalópoles. A partir disso Lefebvre propõe, num primeiro nível de análise, estabelecer uma tipologia dos bairros. Tal tipologia permitiria

a classificação dos bairros em diferentes tipos: os que se mantêm, os que se consolidam e os que desaparecem.

Para que se possa atingir o entendimento das diversas espacialidades acumuladas em um bairro ao longo de seu processo histórico de formação é preciso estudá-lo a partir das relações mantidas entre o mesmo e a cidade da qual faz parte. A análise da evolução dessas relações é a chave para desvendar as distintas espacialidades que lhes são inerentes.

Para que se possa alcançar uma maior compreensão a respeito de tal conceito, é necessário estabelecer o entendimento que se faz a respeito do processo de urbanização e de suas relações com a industrialização. São esses os processos que alimentam as transformações do local e de sua historicidade, portanto, é indispensável ter clara a concepção dos mesmos.

A cidade é anterior ao processo de urbanização, que teve como indutores, primeiramente, o processo de industrialização e, posteriormente, o desenvolvimento das atividades terciárias. Nas cidades pré-industriais o espaço era apropriado pelos seus cidadãos, a cidade era uma obra, no sentido de uma obra de arte, antes do advento do processo de industrialização. Até então, o valor de uso predominava em relação ao valor de troca do espaço.

A situação se inverte com a chegada da industrialização, ou seja, o valor de troca passa a predominar sobre o uso, uma vez que a cidade transforma-se em produto do capital e passa a ser utilizada de acordo com os interesses ligados a sua reprodução.

A cidade e a realidade urbana dependem do valor de uso. O valor de troca e a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir, ao subordiná-las a si, a cidade e a realidade urbana, refúgios do valor de uso, embriões de uma virtual predominância e de uma revalorização do uso (LEFÈBVRE, 1991a p.6).

Dessa forma, a cidade pré-industrial, fica submetida à generalização desse processo que se estende a grande parte da sociedade. Observa-se, então, a implosão-explosão da cidade, originando, em determinados locais, as grandes metrópoles que têm enorme poder de influência sobre vastas porções do território. Este controle está distante dos cidadãos que, nessa realidade, não se apropriam do espaço, ao contrário, ficam alienados.

A implosão-explosão (metáfora emprestada da física nuclear), ou seja, a enorme concentração (de pessoas, de atividades, de riquezas, de coisas e de objetos, de instrumentos, de meios e de pensamento) na realidade urbana, e a imensa explosão, a projeção de fragmentos múltiplos e disjuntos (periferias, *subúrbios*, residências secundárias, satélites etc.) (LEFÈBVRE, 1999, p. 26).

O processo de implosão-explosão é caracterizado pela desestruturação das características de uma realidade então vigente em determinado lugar, e a posterior projeção dessas características para áreas afastadas do seu ponto de origem.

Esse fenômeno foi observado, por exemplo, durante a Reforma Passos. Os investimentos então realizados na área central da cidade objetivavam, dentre outras coisas, a eliminação das precárias habitações da população pobre. Grande parte dessa população buscou áreas mais afastadas para construir suas novas moradias, os subúrbios ferroviários.

A urbanização, portanto, deve ser concebida como um processo de transformação da cidade e de generalização do modo de vida urbano. Grosso modo, a cidade pode ser entendida como a base material e o urbano seria o conjunto das relações sociais que, reunidas, definem o modo de vida urbano.

A distinção realizada entre a cidade e o urbano, deve, contudo, ser encarada com certa ressalva. O urbano está dialeticamente vinculado à cidade, a essa base prático-sensível⁶ indispensável que, muitas vezes, constitui um centro dessa vida urbana.

Para Lefèbvre a cidade poderia ser definida como: realidade presente, imediata, dado prático-sensível, arquitetônico – por sua vez o “urbano”, realidade social composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento (LEFÈBVRE, 1991a p.49).

No atual processo de urbanização impõe-se um novo modo de vida que submete tanto o modo de vida das cidades pré-industriais, quanto o modo de vida rural, transformando-os em resíduos de épocas anteriores dentro da sociedade urbana. Tal modo de vida que caracteriza a sociedade urbana está além da cidade, da morfologia material, está presente também fora dela, nas morfologias rurais, no campo, que se urbaniza, mesmo que a cidade não esteja nele. Dessa forma, é possível dizer que os resíduos da vida agrária se deterioram na medida em que avança o tecido urbano (conjunto das manifestações do domínio da cidade sobre o campo e não apenas o espaço edificado nas cidades).

A tentativa de identificação dos resíduos dos modos de vida anteriores ao modo de vida urbano atual é fundamental para a compreensão do processo. Dessa forma, torna-se vital desvendar as diversas espacialidades, temporalidades e sociabilidades que se encontram sobrepostas no bairro, já que ele é tido aqui como uma categoria socioespacial.

Uma espacialidade é uma forma de organização geral do espaço social que apresenta características predominantes que a qualificam e a diferenciam historicamente das outras. Portanto, a investigação de espacialidades diversas, implica em desvendar a coexistência de formas de organização espacial datadas de outros momentos.

⁶ Para Lefèbvre, o prático-sensível é o espaço da produção e reprodução das relações sociais. É a morfologia mais a prática social.

A noção de espacialidade contém a idéia de processo em movimento permanente, ou seja, trata-se do espaço na história, pensado como processo histórico, incluindo tanto aquilo que foi realizado, quanto aquilo que constitui o possível, num constante movimento dialético.

A sociabilidade, seguindo o mesmo princípio norteador, está vinculada a uma organização geral das relações sociais entre os indivíduos e entre os grupos num determinado momento.

A temporalidade, por sua vez, refere-se a uma organização geral do tempo observada entre os indivíduos e grupos num determinado momento.

O bairro, portanto, deve ser entendido como uma espacialidade que tem sua existência determinada pela relação de processos históricos mais gerais com os processos sociais que ocorrem na escala local.

1.2. Objetividade e subjetividade na análise do conceito de bairro.

Outra importante perspectiva de análise adotada pela pesquisa é a que define o bairro a partir de critérios objetivos, apurados diante do espaço sensível e, concomitantemente, a partir de critérios intersubjetivos do grupo social que nele vive e o aceita como bairro.

Segundo Souza (1989), o bairro é definido simultaneamente por uma existência concreta-objetiva e por uma existência subjetiva-intersubjetiva.

Essas duas dimensões são inseparáveis e, ao longo do processo histórico, condicionam-se e definem o bairro.

A rigor, a realidade social como um todo estabelece-se por uma dialética entre o objetivo e o subjetivo. No entanto, o bairro pertence àquela categoria de “pedaços da realidade social” que possuem uma identidade mais ou menos inconfundível para todo um coletivo; o bairro possui uma identidade intersubjetivamente aceita pelos seus moradores e pelos moradores dos outros bairros da cidade, ainda que com variações (SOUZA 1989, p.149).

Tais características do bairro destacam a importância da relação dialética objetivo-subjetivo que, em hipótese alguma, pode ser negligenciada em um trabalho de pesquisa.

Fica claro que, para o autor, uma discussão sobre o bairro deve ser encarada a partir de um enfoque holístico que seja capaz de superar a compartimentação rígida do conhecimento entre diversas disciplinas e correntes de pensamento. Assim como são inegáveis as contribuições das diversas disciplinas fragmentadas, também são notórias as limitações promovidas pela rígida divisão do trabalho acadêmico, comprometida por parcialismos analíticos.

Souza vai além ao abordar a questão dos marcos referenciais em um bairro:

as pessoas inconsciente ou conscientemente sempre “demarcam” seus bairros, a partir de marcos referenciais que elas, e certamente outras antes delas, produzindo uma herança simbólica que passa de geração a geração, identificam como sendo interiores ou exteriores a um dado bairro. Os limites do bairro podem ser imprecisos, podem variar um pouco de pessoa para pessoa. Mas se essa variação for muito grande, dificilmente estar-se-á perante um bairro, porque dificilmente haverá um suporte para uma identidade razoavelmente compartilhada, ou um legado simbólico suficientemente expressivo. Para existir um bairro, ainda que na sua mínima condição de referencial geográfico, é necessário haver um considerável espaço de manobra para a intersubjetividade, para uma ampla interseção de subjetividades individuais (SOUZA 1989, p.150).

Os bairros não são realidades recentes na história da humanidade, são anteriores à cidade capitalista, são heranças da Idade Média, momento em que se constituíam em realidades muito coesas e bastante fechadas, formadas sobre bases profissionais, com significativa unidade composicional e com presença marcante de personalidade nas relações.

O bairro clássico, didaticamente exemplificável pelo bairro medieval, tinha seu conteúdo simbólico (“personalidade” intersubjetivamente reconhecida) definido simultaneamente por um conteúdo que denominarei composicional (composição de classe, de grupo, econômico-funcional, étnica) e por um conteúdo interacional (vida de relações no bairro, vida de bairro). O conteúdo composicional singularizava-se pela relativa homogeneidade de classe, estamento ou etnia, ou pela presença expressiva e especializada de certas funções econômicas e atividades profissionais, e ainda pelas fisionomias resultantes dos conteúdos dominantes e dos resíduos de formas espaciais pretéritas. O conteúdo interacional tipificava-se pela autonomia relativa de que gozava o bairro para os seus moradores, no contexto da cidade; a intimidade, o comércio de bairro, o lazer no bairro, as visitas entre vizinhos, os festejos de rua; o bairro como um microcosmo inserido noutro microcosmo que era a cidade (SOUZA 1989, p.156).

As cidades medievais possuíam, normalmente, uma fraca centralidade interna, bem como uma fraca estratificação social, havendo uma grande mistura de segmentos à escala do bairro. Essas características atribuíam ao bairro uma vida bastante autônoma e coesa, marcada pela coexistência das funções produtiva, residencial e de consumo à escala do bairro.

Para efeito de análise, contudo, a realidade apresentada pela cidade medieval não pode ser utilizada em se tratando de contextos sociais de países de Terceiro Mundo. No caso do Brasil, algo equivalente seria a situação da cidade pré-capitalista periférica e dependente, em que a organização econômica era basicamente agrário-mercantil, a economia urbana apresentava-se sob a forma de não-industrializada e havia uma forte subsunção ao exterior.

Segundo Souza (1989), a cidade do Rio de Janeiro ilustra muito bem este momento. Havia uma coexistência entre senhores brancos e escravos, à escala do bairro, separados apenas pelo nível da moradia, assim como a presença de comerciantes, com seus empregados residindo em dependências anexas à loja ou em cortiços situados também à escala do bairro. O bairro central testemunhava a coexistência das diversas funções e classes sociais.

Os bairros secundários sofriam atração em relação ao bairro central no que se refere à oferta de bens e serviços, bem como de trabalho. O abastecimento básico das famílias pobres desses bairros podia ser feito no próprio bairro de moradia. A vida de bairro era coesa e cada bairro apresentava uma fisionomia muito particular.

Posteriormente, essa situação seria drasticamente alterada pela expansão urbana apoiada em transportes como bondes e trens, que foram utilizados para o estabelecimento de uma efetiva segregação sócio-espacial.

O capitalismo promove uma separação espacial de funções numa escala até então desconhecida, subvertendo o valor de uso em relação ao valor de troca, transformando o cidadão, que antes se apropriava da cidade, em morador, consumidor e trabalhador. Cada uma dessas funções passa a ser realizada, agora, em bairros diferentes.

Nessa fase que marca a cidade do capitalismo concorrencial, já havia a formação de um espaço central privilegiado para a realização de negócios. Nesse espaço, a função residencial, bem como a industrial, que, inicialmente estava presente em seu interior e em suas cercanias, tendem a desaparecer quase completamente. Cada vez mais este espaço torna-se exclusivo das funções de comércio e serviços.

A vida de bairro sofre certa diluição devido ao enorme crescimento que se observa desde o início do século XIX. O morador cada vez mais trabalha fora do bairro de moradia e o consumo está fortemente centralizado na área central da cidade.

Após a década de 1930, observa-se a complexificação da estrutura e da dinâmica urbana no Brasil. Além do crescimento das áreas centrais privilegiadas para a realização de negócios, começam a surgir subcentros que apresentam uma atração em relação a um conjunto de bairros próximos. À medida que as indústrias saem do centro, há a ampliação de áreas e distritos industriais que passam a absorvê-las.

Excluindo-se os bairros que se constituem como subcentros, observa-se em quase todos os demais um declínio acelerado da vida de bairro. O comércio e os serviços oferecidos pelo bairro ficam cada vez mais limitados e pouco diversificados, obrigando a população a realizar grandes deslocamentos tanto para realizar o consumo de bens e serviços mais específicos, como para trabalhar. O tempo perdido nos deslocamentos diários faz com que o cidadão vivencie seu bairro de forma cada vez mais superficial. Até mesmo o

lazer dos finais de semana e feriados é procurado em bairros específicos que possuam cinemas, teatros, praias e shoppings.

Com a complexificação das metrópoles que seguiram a tendência do capitalismo monopolista avançado, houve a manutenção da área central como centro da vida urbana e a multiplicação de subcentros. Observa-se um crescimento urbano marcado por dois aspectos fundamentais: a especialização espacial das funções e a segregação sócio-espacial. O capitalismo monopolista avançado potencializa enormemente a divisão espacial do habitante da cidade em morador, trabalhador e consumidor.

Ao abordar tal questão, Carlos (2001) considera que o processo de funcionalização dos espaços acompanha a degradação da vida cotidiana, resumindo-a cada vez mais à esfera da vida privada. Portanto a divisão espacial da cidade em diferentes funções traz uma diminuição das possibilidades de existência de uma vida de bairro propriamente dita. O morador não vive mais seu bairro como há tempos atrás, não frequenta mais seus espaços públicos. Quando está em seu bairro, o morador encontra-se a maior parte do tempo recluso em sua residência. As mais variadas necessidades (diversão, consumo, lazer, trabalho...) que antes eram saciadas no próprio bairro, agora demandam o deslocamento para locais cada vez mais afastados.

Grande parte dos bairros dessas gigantescas metrópoles experimenta uma postura cada vez menos permeada de afeto por parte de seus moradores, uma vez que apresentam pouco dinamismo econômico e não dispõem de amenidades ou de infra-estrutura de lazer satisfatória. Aqueles que têm condições de custear seu lazer fora do bairro vivenciam-no de maneira cada vez mais superficial.

O espaço da metrópole se reproduz através de uma racionalidade marcada pela separação, na vida cotidiana, dos espaços do lazer, do trabalho e da vida privada. Esse processo de separação promove a transformação da cidade em mercadoria. Novas funções são atribuídas aos lugares em decorrência da divisão territorial do trabalho, que hierarquiza os lugares na metrópole.

Muitos bairros perdem a centralidade de que antigamente dispunham, pois seus habitantes acabam sendo atraídos pela centralidade econômica e cultural exercida por outros pontos como a área central e alguns subcentros.

O crescimento da metrópole, separando de forma cada vez mais significativa as funções de cada parcela do espaço (moradia, trabalho, lazer, compras) faz com que o bairro perca sua exclusividade como elo básico de lugar da vida urbana.

A realidade original que constituía o bairro modificou-se profundamente. O capitalismo, ao se instalar e conduzir o processo de evolução das cidades passa a impor valores marcados pela velocidade, pelo desenraizamento da força de trabalho, pela recriação constante do espaço priorizando o valor de troca em detrimento do valor de uso.

O capitalismo promove um grande aumento dos contrastes de conteúdo dos bairros ao impor uma divisão espacial das classes sociais e atividades econômicas numa dimensão até então desconhecida. Surge uma complexa divisão espacial da produção, do consumo, das atividades, dos estratos sociais, dos tipos de comércio e serviços. Assim inicia-se um acelerado processo de diluição da vida de relações de bairro. Nesse sistema moderno de vida social, boa parte dos laços de união entre os habitantes de uma mesma rua ou vizinhança acabam se enfraquecendo.

O bairro passa a ganhar cada vez mais sentido na vida cotidiana ao expressar as condições da reprodução espacial no mundo moderno, revelando-se no plano do vivido. Ele nos mostra os modos possíveis de apropriação do espaço público e nos permite perceber, através das mudanças nas formas de uso, várias alterações provocadas pela degradação das formas de vida urbana na metrópole.

A contemporaneidade provoca uma forte deterioração do conceito clássico de bairro. A força dos interesses econômicos dominantes impõe um crescente retalhamento do espaço social, bem como, uma homogeneização cultural viabilizada pelas novas tecnologias da informação. As condições de vida do homem contemporâneo deixam-no impregnado de superficialidade em relação à percepção e vivência de seu próprio bairro.

A vida cotidiana passa a ser programada pela mídia, que inaugura a tendência em direção ao idêntico de modo agressivo. Os jornais e revistas explicam às pessoas como se vestir, como agir em determinadas situações, como se relacionar com os outros, como educar os filhos, onde comprar, como empregar o tempo, aonde ir nas férias, que lugares freqüentar e fundamentalmente como “morar na metrópole” (CARLOS 2001, p. 250).

As considerações sobre o conceito de bairro até aqui expostas são o ponto de partida para a compreensão mais aprofundada da realidade do bairro de Olaria. Uma vez que o bairro e a vida de bairro têm uma existência local que é datada, existem diversas espacialidades que são anteriores e outras que são posteriores a sua possível desestruturação.

A identificação dessas diversas espacialidades torna possível o esclarecimento da espacialidade que vigora atualmente e se esta configura a desestruturação do bairro de Olaria, levando-se em conta o conceito de bairro discutido anteriormente.

1.3. A descrição da realidade horizontal do bairro de Olaria.

O bairro de Olaria pertence a um conjunto de bairros conhecido como Zona da Leopoldina. É um conjunto de bairros e favelas entrecortados pela Estrada de Ferro Leopoldina e a Avenida Brasil (vide mapa 1, apêndice 1.1, p. 108). Faz parte do espaço urbano carioca, com uma área territorial de 43,9 Km² e está localizada numa faixa de planície entre a Baía de Guanabara e parte do Maciço da Carioca.

A Zona da Leopoldina é formada por um conjunto de onze bairros: Jardim América, Vigário Geral, Parada de Lucas, Cordovil, Brás de Pina, Penha Circular, Penha, Olaria, Ramos, Bonsucesso, Manguinhos (vide mapa 3, apêndice 1.3, p. 110).

Segundo a divisão político-administrativa do Município do Rio de Janeiro a Região da Leopoldina se estende por duas Regiões Administrativas. A XI R.A. - Penha e a X RA – Ramos (vide mapas 4 e 5, apêndices 1.4 e 1.5, p. 111 e p. 112), onde está inserido o bairro de Olaria.

Vale lembrar que, como o próprio nome sugere, as regiões administrativas são delimitações realizadas pela prefeitura e que possuem um caráter eminentemente administrativo, ou seja, são delimitações traçadas de acordo com a visão de técnicos e especialistas. Apesar de ambos, bairros e regiões administrativas, serem delimitações produzidas de maneira administrativa, as regiões administrativas não despertam a mesma carga de sentimentos e de identificação próprias aos bairros. Em virtude disso, o bairro foi escolhido como um dos conceitos fundamentais para essa pesquisa, enquanto as regiões administrativas foram utilizadas apenas como um recurso facilitador da localização espacial da área objeto desta pesquisa.

O bairro de Olaria caracteriza-se, assim como grande parte dos bairros que compõem a chamada Zona da Leopoldina, por apresentar um modesto desempenho econômico, e por carecer de amenidades, áreas de lazer atrativas e espaços culturais.

Pode-se considerar que o espaço mais dinâmico do bairro seja a área situada nas proximidades da estação de trem de Olaria (vide fotos 6 e 7, apêndices 2.6, p. 123 e anexo 2, p. 134). Diariamente, grande parte dos moradores converge para esse local em busca de transporte rumo, principalmente, à área central da cidade. Contudo, ao contrário do que possa parecer, a maior parte das pessoas utiliza o transporte rodoviário e não o ferroviário para ter acesso à área central da cidade. Os pontos de ônibus nos quais é possível observar um maior fluxo de moradores ficam situados às margens de ambos os lados da Estrada de Ferro Leopoldina. Um bom exemplo é o ônibus 484, cujo ponto final localiza-se nas proximidades da Estação de Olaria, no lado baixo do bairro.

Abaixo está o resultado da tabulação de um questionário aplicado a alguns moradores de Olaria entre outubro de 2007 e julho de 2008, a respeito da frequência com que os mesmos utilizam-se do trem como meio de transporte.

Tabela 1

FREQÜÊNCIA COM QUE OS MORADORES UTILIZAM O TREM COMO MEIO DE TRANSPORTE

FREQÜÊNCIA	ADULTOS		JOVENS	
	NÚMEROS ABSOLUTOS	%	NÚMEROS ABSOLUTOS	%
Nunca	54	54,0	74	49,4
Raramente	38	38,0	66	44,0
Algumas vezes ao mês	4	4,0	9	6,0
Diariamente	4	4,0	1	0,6
Total	100	100,0	150	100,0

Fonte: Questionários aplicados por amostragem.

Os resultados deixam claro que a estrada de ferro, uma das maiores infra-estruturas existentes no bairro, é muito pouco utilizada por seus moradores. Estes recorrem com maior frequência aos ônibus ou ao transporte individual.

Tanto os jovens quanto os adultos apresentaram respostas semelhantes em relação à frequência com que se utilizam desse meio de transporte, contudo, devido ao fato dos jovens não terem vivenciado a época em que o transporte ferroviário ainda era bastante valorizado, a decadência desse meio de transporte torna-se ainda mais profunda sob a perspectiva dessa parcela da população.

Apesar de se submeterem aos transtornos gerados pelos congestionamentos diários existentes na Avenida Brasil (principal eixo rodoviário de ligação entre Olaria e a área central da cidade), a maior parte dos moradores evita o uso dos trens. Os longos intervalos que separam a passagem das composições desse ramal, a falta de conservação das mesmas e à relativa rigidez do transporte ferroviário são as principais causas desse uso reduzido. Há, por exemplo, apenas um único ponto de desembarque na área central da cidade (Central do Brasil), que nem sempre se situa próximo aos locais de trabalho da maior parte dos moradores de Olaria.

Para o contato com os subcentros mais próximos, a opção de transporte mais utilizada também é o rodoviário. Este é o meio mais rápido e freqüente de acesso aos subcentros mais próximos, como Penha, Bonsucesso e Madureira.

A forte perda de sua importância como meio de transporte fez com que a Estrada de Ferro Leopoldina passasse a ser percebida por seus moradores mais como um elemento de

segmentação, como um obstáculo à vida cotidiana, do que pelo seu aspecto funcional propriamente dito.

Além de ser relativamente pouco utilizada pelos moradores do bairro, a Estrada de Ferro Leopoldina, que é margeada por um enorme muro ao longo de toda sua extensão, promove uma espécie de segmentação do bairro em dois “lados” distintos. É uma expressão comum no vocabulário dos moradores a referência ao “outro lado do bairro”.

Durante a aplicação do questionário a moradores do bairro, lhes foi perguntado se acreditavam que havia no bairro dois lados desiguais. O resultado foi o seguinte:

Tabela 2

OPINIÃO DOS MORADORES A RESPEITO DA EXISTÊNCIA DE DOIS LADOS DESIGUAIS NO BAIRRO

RESPOSTAS	ADULTOS		JOVENS	
	NÚMEROS ABSOLUTOS	%	NÚMEROS ABSOLUTOS	%
Sim	90	90,0	138	92,0
Não	10	10,0	12	8,0
Total	100	100,0	150	100,0

Fonte: Questionários aplicados por amostragem.

Como é possível perceber, a maioria esmagadora dos moradores, tanto jovens quanto adultos, acredita na existência de dois lados desiguais no bairro de Olaria, em virtude da presença da Estrada de Ferro Leopoldina.

A compreensão da relação estabelecida entre o morador e o bairro de Olaria passa, necessariamente, pela análise do processo de formação de um novo cotidiano que é imposto e que modifica as relações estabelecidas até então. Caso os trens continuassem sendo utilizados com a mesma intensidade que outrora, a fragmentação do bairro não seria tão visível aos moradores, uma vez que o elemento de separação também seria o promotor do encontro por meio da estação ferroviária.

Ao longo deste trabalho os dois lados do bairro serão classificados como lado alto e lado baixo (vide mapa 6, apêndice 1.6, p. 113). Esse critério de classificação baseia-se no sítio do bairro que no lado baixo apresenta-se plano e no lado alto apresenta-se acidentado, com a presença de elevações no terreno (vide fotos 8 e 9, apêndices 2.7 e 2.8, p. 124). No lado alto ocorre a presença do Morro do Alemão e de seu complexo de favelas, fato que justifica o grande nível de insegurança entre os moradores dessa parte do bairro (vide mapa 7, apêndice 1.7, p. 144). No lado baixo há a presença de um importantíssimo eixo rodoviário da cidade, a Avenida Brasil, fato que promove a existência de um significativo número de depósitos e estabelecimentos industriais em suas proximidades (vide foto 10, apêndice 2.9, p. 125).

É importante deixar claro que a escolha em classificar os dois lados do bairro em lado alto e lado baixo não está vinculada a nenhum princípio determinista. A escolha do sítio do bairro como elemento diferenciador foi uma estratégia adotada para tornar possível a abordagem da segmentação de Olaria da forma mais imparcial possível, ou seja, sem influenciar os pontos de referência utilizados por cada um dos moradores para mencionar cada um dos lados do bairro. Devido à sua extrema notoriedade na paisagem do bairro, o sítio foi um elemento diferenciador bem compreendido e aceito durante as abordagens realizadas.

Ao serem questionados a respeito da principal característica que diferencia os dois lados do bairro, os moradores deram as seguintes respostas:

Tabela 3
OPINIÃO DOS MORADORES A RESPEITO DA PRINCIPAL DIFERENÇA ENTRE OS DOIS LADOS DO BAIRRO

RESPOSTAS	ADULTOS		JOVENS	
	Números absolutos	%	Números absolutos	%
O lado alto é mais violento	34	34,0	43	28,7
No lado alto há favelas	22	22,0	16	10,7
No lado alto há mais comércio	-	-	30	20,0
Não vêem diferenças entre os dois lados	10	10,0	15	10,0
Existem classes sociais distintas entre ambos os lados	6	6,0	13	8,6
O lado baixo é mais movimentado	8	8,0	4	2,7
No lado baixo há mais lazer	-	-	12	8,0
O relevo	-	-	9	6,0
O lado alto é mais deserto	6	6,0	-	-
Outros	14	14,0	2	1,3
Não souberam ou não responderam	-	-	6	4,0
Total	100	100,0	150	100,0

Fonte: Questionários aplicados por amostragem.

Apesar da grande variedade de respostas apresentadas tanto pelos moradores jovens quanto pelos adultos, percebe-se que há um consenso em relação ao fato do lado alto ser mais violento (opinião de 34,0% dos adultos e 28,7% dos jovens) e de possuir favelas (opinião de 22,0% dos adultos e 10,7% dos jovens). Dessa forma, fica claro que, na opinião dos moradores, as principais diferenças existentes entre ambos os lados são a violência e as favelas que se concentram no lado alto do bairro.

As demais respostas, mesmo apresentando percentuais menos significativos, confirmam a melhor situação do lado baixo em relação à segurança, organização, lazer, renda e valorização dos imóveis.

Vale esclarecer que respostas que mencionam o fluxo de pessoas: “o lado alto é mais deserto” ou “o lado baixo é mais movimentado”, também fazem referência à violência. Ao dar tais respostas, os moradores questionados associavam o fato do lado alto ser mais violento à menor presença de pessoas circulando nas ruas, enquanto o maior fluxo existente no lado baixo evidenciava uma maior sensação de segurança.

Enquanto o lado alto apresenta uma ocupação fortemente marcada pela presença de favelas dominadas pelo narcotráfico e, conseqüentemente, por uma desvalorização dos imóveis aí existentes, o lado baixo apresenta índices de violência menores e, conseqüentemente, seus imóveis são mais valorizados. Contudo, a parte baixa também sofre com problemas de segurança, os mais graves são o roubo e o furto de automóveis, favorecidos pela proximidade com a Avenida Brasil que é utilizada como rota de fuga pelos marginais.

Olaria está cercado por dois grandes complexos de favelas. Enquanto o Complexo do Alemão limita-se com o lado alto do bairro, o Complexo da Maré limita-se com o lado baixo (vide mapa 8, apêndice 1.8, p. 115).

Curiosamente, o lado baixo de Olaria, apesar de estar bem próximo ao Complexo da Maré, não apresenta os mesmos índices de violência observados no lado alto. O fato é que o lado baixo de Olaria conta com dois grandes objetos que lhe garantem certo “isolamento” em relação aos complexos de favelas localizados próximos ao bairro. Enquanto a Estrada de Ferro Leopoldina proporciona uma amenização da violência oriunda do Complexo do Alemão, a Avenida Brasil exerce efeito semelhante em relação ao Complexo da Maré.

A princípio, é difícil acreditar que os muros da Estrada de Ferro Leopoldina tenham um poder tão grande de conter a violência no lado alto, minimizando seus efeitos no lado baixo, porém, no que se refere à violência produzida pelo narcotráfico, é isso o que de fato acontece. A travessia entre os lados do bairro só é possível através de pontos especiais, que são as passarelas, passagens subterrâneas e viadutos, portanto, o contato é limitado. Os traficantes refugiados nos morros do lado alto, dificilmente estendem seu raio de atuação para o lado baixo, uma vez que em caso de fuga e retorno ao lado alto, poderiam ser facilmente interceptados pela polícia durante a travessia da via férrea.

Os muros da Estrada de Ferro Leopoldina, além disso, também limitam o contato entre os moradores de lados distintos. Ao longo de toda a extensão da estrada de ferro em Olaria, o que se pode observar é um muro acinzentado que impede que o morador observe a paisagem do “outro lado” de seu bairro.

Durante a aplicação do questionário junto aos moradores, lhes foi perguntado a frequência com que eles deslocavam-se entre os dois lados do bairro, bem como os motivos que causavam esses deslocamentos. Os resultados foram os seguintes:

Tabela 4
MOTIVOS QUE PROVOCAM O DESLOCAMENTO DOS MORADORES ENTRE AMBOS OS LADOS DO BAIRRO

MOTIVOS	ADULTOS		JOVENS	
	Números absolutos	%	Números absolutos	%
Visitar amigos e parentes	9	9,0	25	17,0
Supermercados	13	13,0	8	5,3
Hospital Balbino	9	9,0	2	1,0
Condução	9	9,0	2	1,0
Lazer	2	2,0	8	5,3
Outros	2	2,0	17	11,3
Moradores que não se deslocam com frequência	56	56,0	88	59,1
Total	100	100,0	150	100,0

Fonte: Questionários aplicados por amostragem.

Os resultados expostos na tabela acima nos permitem concluir que a maior parte dos moradores do bairro, tanto os adultos quanto os jovens, não se desloca com frequência entre ambos os lados do bairro.

É possível perceber que os moradores adultos que se deslocam, mesmo de maneira eventual, entre os dois lados do bairro, o fazem movidos, sobretudo, por algumas necessidades impostas pelo cotidiano (consumo, trabalho, transporte ou assistência médica). Apenas uma pequena parcela dos entrevistados relacionou seu trânsito entre os dois lados do bairro com aspectos vinculados a laços de afetividade ou prazer (visitar amigos e parentes ou realizar atividades de lazer).

Já os jovens que afirmam se deslocar com frequência entre os dois lados do bairro motivados por laços de afetividade ou busca por lazer, correspondem a 17,0% e 5,3% respectivamente. Apesar do principal motivo alegado pelos jovens para seu trânsito entre ambos os lados do bairro ter sido a existência de laços de afetividade, bem como a busca por lazer, esse percentual ainda demonstra-se pequeno para que se possa afirmar que há sólidas relações de vizinhança entre moradores de ambos os lados.

Ao abordar a relação do indivíduo com o bairro e com o outro – o vizinho, CARLOS (2001) considera que a mesma é permeada por transformações que ocorrem no bairro, impedindo/permitindo o uso do espaço na vida cotidiana, em função das exigências da reprodução econômica.

Como o bairro em seu conjunto apresenta uma característica eminentemente residencial, são poucos os fatores que motivam o deslocamento de moradores de um lado para o outro do bairro. Na verdade, eles são fortemente atraídos pela área central da cidade, por subcentros relativamente próximos, ou mesmo pelos *shoppings* que se multiplicam pela cidade. São poucos os moradores que vivenciam em sua plenitude a realidade cotidiana de ambos os lados do bairro.

O bairro de Olaria sofre com as conseqüências do fato de que boa parte da infraestrutura criada para garantir a mobilidade espacial dentro das grandes metrópoles, em especial daquelas pertencentes aos países economicamente dependentes, dificulta que o indivíduo consiga se envolver com seu bairro de maneira mais intensa. A força do capital que promove a fragmentação espacial das funções econômicas na cidade contribui para uma diminuição dos locais de encontro em Olaria.

A Estrada de Ferro Leopoldina, construída no final do século XIX, foi o grande elemento organizador e estruturador do bairro de Olaria, bem como de todos os bairros que compõem a chamada Zona da Leopoldina. A construção dessa estrada de ferro foi o fator decisivo para a transição do antigo espaço rural em espaço urbano. Ao redor das estações de trem existentes ao longo dessa estrada de ferro foram sendo realizados os loteamentos que deram origem aos bairros atuais dessa parte da cidade. Nessa época, o principal meio de transporte era o ferroviário e os moradores de ambos os lados mantinham uma relação diária com a Estrada de Ferro Leopoldina, a qual utilizavam para se deslocar, prioritariamente, rumo à área central da cidade.

Contudo, uma nova matriz de transporte surge com bastante vitalidade a partir da segunda metade do século XX, ou seja, o transporte rodoviário. A fim de atender aos interesses das grandes empresas multinacionais montadoras de automóveis que se instalavam no Brasil, o Estado brasileiro passou a investir maciçamente na abertura de rodovias e praticamente abandonou o transporte ferroviário. Na medida em que o consumo de automóveis era amplamente estimulado, este tornava-se símbolo da modernidade e da expansão metropolitana, enquanto o trem passava a ser considerado cada vez mais como um meio de transporte ultrapassado e próprio das classes menos favorecidas.

A intervenção do poder público sobre a matriz de transportes trouxe como conseqüência um forte abalo naquele sentimento de domínio sobre os limites de um espaço carregado de representações, bem como nas mais variadas formas de identificação presentes no cotidiano da população. Devido ao processo de metropolização baseado na

expansão do transporte rodoviário, a Estrada de Ferro Leopoldina passou a ser percebida por seus moradores não mais como um elemento de união entre ambos os lados do bairro, mas como um elemento segmentador, um objeto limitador das possibilidades de encontro. Apesar da observação da vida cotidiana no bairro de Olaria nos levar a crer que a Estrada de Ferro Leopoldina é a responsável pela segmentação do bairro, uma análise mais cuidadosa revela que essa afirmação não é verdadeira. É importante esclarecer que a Estrada de Ferro Leopoldina em si não é a responsável pela segmentação do bairro, ao contrário, como já foi dito anteriormente, ela foi o elemento estruturador e organizador da vida de bairro na Zona da Leopoldina. O uso, ou melhor, a falta de uso da mesma é, verdadeiramente, a grande responsável pela segmentação do bairro.

A segmentação promovida pelos muros da Estrada de Ferro transforma a relação do habitante com o espaço imediato da vida, promovendo a deterioração e o enfraquecimento das relações sociais aí existentes. As impossibilidades impostas por essa estrutura que impõe um novo uso do espaço deixam evidente a produção de uma metrópole exterior aos interesses do habitante. A valorização do transporte rodoviário acompanhado do progressivo descaso com o transporte ferroviário transformou a Estrada de Ferro Leopoldina mais em um obstáculo do que em um meio de transporte propriamente dito.

O processo de metropolização baseado no transporte rodoviário promoveu a implosão de Olaria, uma vez que reduziu drasticamente a importância da Estrada de Ferro Leopoldina como meio de transporte e elemento integrador dos moradores e potencializou o efeito segmentador desse objeto urbano. Durante esse processo observou-se uma forte perda da vida de relações que dão sentido à configuração de um bairro. A implosão do bairro traz como consequência o desencontro e o descompasso percebido no plano da vida cotidiana, a sociabilidade inerente ao plano do bairro transforma-se em encontros ocasionais, ou mesmo inexistentes. Os pontos de referência comuns, tão importantes para a consolidação do bairro, acabam ficando extremamente diluídos no imaginário da população.

Ao serem questionados em relação aos principais pontos de referência existentes em ambos os lados do bairro de Olaria, cada morador citou quais (um ponto para cada lado do bairro) pontos de referência utilizava quando queria indicar cada um dos lados do bairro.

As informações da tabela abaixo apontam a existência de uma vida cotidiana cada vez mais permeada pelo desencontro em Olaria. É impressionante observar que os pontos de referência utilizados pelos moradores para referenciar cada um dos lados do bairro apresentam uma grande variação, não havendo um consenso coletivo a respeito do assunto, fato que evidencia o enfraquecimento da vida de bairro em Olaria.

Para referenciar o lado baixo, nada menos que treze pontos de referência foram citados pelos entrevistados, sendo os de maior destaque: O Olaria Atlético Clube (vide foto 11, apêndice 2.10,p. 125); O Largo das 5 bocas (vide foto 12, apêndice 2.11, p. 126); O

ponto final do ônibus 484 e o Hospital Balbino (vide foto 13, apêndice 2.12, p. 126). Para referenciar o lado alto, onze foram os pontos escolhidos, dentre os quais, os mais citados foram: o Restaurante Chopinho de Olaria (vide foto 14, apêndice 2.13, p. 127); o Supermercado Prezunic (vide foto 15, apêndice 2.14, p. 127); a Rua Uranos (vide foto 16, apêndice 2.15, p. 128); o Complexo do Alemão e o Cinema Santa Helena, antigo “Cinema de Olaria” (vide foto 17, anexo 3, p. 134 e foto 18, apêndice 2.16, p. e p. 128).

Tabela 5

OPINIÃO DOS MORADORES A RESPEITO DOS PRINCIPAIS PONTOS DE REFERÊNCIA EM AMBOS OS LADOS DO BAIRRO

	Pontos de referência citados pelos entrevistados	ADULTOS		JOVENS			TOTAIS
		NÚMEROS ABSOLUTOS	%	E.M. BERLIM (LADO BAIXO)	E.M. CHILE (LADO ALTO)	%	%
				NÚMEROS ABSOLUTOS			
LADO ALTO	Chopinho de Olaria	18	18,0	12	36	32,0	26,4
	16° Batalhão da Polícia Militar	11	11,0	2	22	16,0	14,0
	Supermercado Prezunic	11	11,0	18	5	15,3	13,6
	Rua Uranos	28	28,0	5	-	3,3	13,2
	Antigo Cinema de Olaria	9	9,0	3	1	2,7	5,2
	Complexo do Alemão	-	-	13	-	8,7	5,2
	Outros	8	8,0	2	9	7,3	7,6
	Não souberam ou responderam equivocadamente	15	15,0	20	2	14,7	14,8
	TOTAIS	100	100,0	75	75	100,0	100,0
	LADO BAIXO	Olaria Atlético Clube	30	30,0	9	18	18,0
Largo das 5 bocas		22	22,0	23	5	18,7	20,0
Ponto final do ônibus 484		16	16,0	6	20	17,3	16,8
Hospital Balbino		12	12,0	12	5	11,3	11,6
Outros		10	10,0	18	1	12,7	11,6
Não souberam ou responderam equivocadamente		10	10,0	7	26	22,0	17,2
TOTAIS		100	100,0	75	75	100,0	100,0

Fonte: Questionários aplicados por amostragem.

Algo igualmente importante que deve ser mencionado é a quantidade de pessoas, especialmente os jovens, que não souberam indicar pontos de referência ou o fizeram de maneira equivocada. Esses moradores apresentaram grande dificuldade em citar pontos de referência para o lado oposto em relação onde vivem. No lado baixo, 20 dos 75 jovens questionados não souberam ou se equivocaram ao citar pontos de referência no lado alto, da mesma forma, no lado alto, 26 dos 75 jovens questionados não souberam ou se equivocaram ao citar pontos de referência no lado baixo.

Os equívocos mencionados na tabela referem-se a indicações de pontos de referência localizados fora dos limites de Olaria, ou ainda, localizados no lado oposto do bairro ao qual o morador fazia referência. Alguns moradores jovens, por exemplo, ao serem questionados a respeito de um ponto de referência localizado no lado alto, respondiam citando um ponto localizado no lado baixo do bairro e vice-versa.

Olaria é um bairro cuja paisagem caracteriza-se pela presença predominante de construções modestas. São, em sua maioria, residências situadas em amplos terrenos, que com o passar do tempo, foram subdividindo-se para abrigar novas moradias. É comum observar em Olaria esse tipo de prática sócio-espacial. Os moradores mais antigos construíam suas casas utilizando parte dos amplos terrenos de que dispunham e, ao longo dos anos, devido à necessidade de abrigar novos membros da família ou de garantir uma renda extra através de aluguéis, promoveram a construção de novos imóveis nos fundos e na parte superior das primeiras construções. Em Olaria, assim como em vários outros bairros da Zona da Leopoldina, esse fenômeno contribuiu para o apinhamento de uma população cada vez mais numerosa.

Terrenos que a princípio abrigavam apenas uma residência, atualmente abrigam, em média, de três a quatro. A qualidade de vida proporcionada por uma maior disponibilidade de espaço vem rapidamente se perdendo.

Contudo, as moradias modestas de um ou dois andares construídas de maneira praticamente espontânea e despreocupada com normas e padrões de engenharia não são as formas exclusivas de moradia desse bairro. Apesar de menos expressiva, há também a presença de casas mais sofisticadas e edifícios residenciais. Pode-se observar o surgimento de diversos empreendimentos imobiliários que têm como objetivo a construção de prédios residenciais, em sua maioria, com o máximo de quatro andares. É interessante registrar que a maior parte desses novos empreendimentos imobiliários está sendo desenvolvida no lado baixo do bairro.

Até meados da década de 1970, não havia nenhum tipo de legislação que restringisse a construção de prédios elevados, contudo, a partir de 1976, observou-se o início de uma progressiva redução de gabaritos não só em Olaria como também em outros bairros da cidade. O decreto n.º 322/76, o Plano Diretor do Município do Rio de Janeiro e a

Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro criaram uma série de condições para autorizar a construção de edificações elevadas.

Atualmente, ao analisarmos as condições estabelecidas pela legislação vigente para as construções no bairro de Olaria, é possível dizer (grosso modo) que o gabarito do bairro situa-se entre 3 e 5 andares. Construções mais elevadas demandariam terrenos muito amplos e, devido ao alto valor desses terrenos, a construção desse tipo de edificação torna-se mais viável em outros bairros da cidade.

A violência tem promovido a mobilização de diversos moradores no sentido de instalar portões que restrinjam o acesso de pessoas estranhas às ruas em que vivem. Observa-se, então, uma nova forma de segregação sócio-espacial em Olaria. Além dos muros da estrada de ferro que dificultam o contato entre moradores do lado alto e do lado baixo do bairro, agora se observa, também, o isolamento de moradores que convivem num mesmo lado, o que restringe cada vez mais seu espaço de vivência e seus vínculos de identidade espacial com o bairro. Cada vez mais o morador perde a noção dos limites de seu bairro. As mobilizações dos moradores são pontuais e caracterizadas pela implementação de paliativos aos problemas que se impõem à realidade. O bairro aos poucos perde sua identidade.

A vida econômica do bairro é marcada por um baixo dinamismo. Várias indústrias que se localizavam às margens da Avenida Brasil foram expulsas por diversos problemas, dentre eles a violência. Em relação ao comércio, o grande destaque fica por conta de grandes redes de supermercados: Sendas e Prezunic, que se situam, respectivamente, no lado baixo e no lado alto do bairro. O comércio restante é caracterizado pela precariedade e baixa sofisticação: bares, alguns restaurantes, antigas mercearias, armazéns, padarias e lojas de artigos religiosos.

Assim como o comércio, o setor de serviços também é marcado pela precariedade, tanto em quantidade como em qualidade. São escassos os consultórios médicos e agências bancárias e inexistentes os *shoppings*, grandes redes de comércio, cinemas e teatros.

Essa situação acaba motivando a busca de serviços, mercadorias e lazer em subcentros próximos (Bonsucesso e Penha) e, sobretudo, na área central da cidade.

A falta de dinamismo econômico no bairro agrava muito o isolamento dos moradores separados pela estrada de ferro. Não há motivos para que o morador visite o outro lado do seu bairro, é comum que ele conheça mais sobre o bairro vizinho do que o outro lado do seu próprio bairro.

Através de observações empíricas, é possível constatar que no bairro da Penha, por exemplo, apesar de também ocorrer o fenômeno da segmentação promovida pela estrada de ferro, o fluxo diário de moradores que cruzam para o outro lado do seu bairro é muito maior do que o observado em Olaria. O bairro da Penha, que historicamente se constituiu

como subcentro no processo de urbanização, por possuir uma rede de comércio e serviços relativamente mais dinâmica, faz com que o morador transite mais pelos dois lados do bairro, ampliando as possibilidades de encontro e a criação de vínculos entre as pessoas. A segmentação existe, porém, seus efeitos são menos comprometedores em relação à vida de bairro.

Ao serem questionados em relação às opções de lazer disponíveis dentro e fora do bairro, os jovens moradores deram as seguintes respostas:

Tabela 6
OPINIÃO DOS JOVENS MORADORES EM RELAÇÃO ÀS OPÇÕES DE LAZER DISPONÍVEIS DENTRO E FORA DO BAIRRO DE OLARIA

OPÇÕES DE LAZER EXISTENTES NO BAIRRO			LAZER PROCURADO FORA DO BAIRRO		
RESPOSTAS			RESPOSTAS		
	Números absolutos	%		Números absolutos	%
Praças e ruas do bairro	90	60,0	Norte Shopping	63	42,0
Olaria Atlético Clube	29	19,3	Shopping da Penha	21	14,0
Largo das 5 bocas	10	6,7	Carioca Shopping	11	7,3
Outras	6	4,0	Praia de Copacabana	10	6,7
Nenhuma opção	15	10,0	Praia da Barra	8	5,3
Total	150	100,0	Outros	28	18,7
			Não responderam	9	6,0
			Total	150	100,0

Fonte: Questionários aplicados por amostragem.

É possível notar que a maior parte dos jovens (60,0%) busca lazer principalmente nas ruas e praças localizadas no bairro. Contudo, o estado de conservação desses espaços públicos, especialmente no lado alto do bairro é extremamente precário (vide foto 19, apêndice 2.17, p. 129 e anexo 4, p. 135).

Devido às restritas e insatisfatórias possibilidades de lazer disponíveis em Olaria, há uma grande procura por alternativas em outros bairros da cidade. Os destinos preferidos pelos jovens são os *shoppings centers* e as praias, principalmente das Zonas Sul e Oeste da cidade.

A reduzida possibilidade de acesso à cultura e lazer faz surgir formas improvisadas de uso do espaço. São comuns as barraquinhas de lanches, churrasquinho, refeições, doces e bebidas instaladas em praças e calçadas nos fins de semana.

Olaria vive um grave problema que é compartilhado por grande parte dos bairros da cidade: a carência de amenidades, comércio e serviços. Em um bairro tão populoso, onde vive uma população superior aos 60.000 habitantes (PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 2006), os moradores se vêem frequentemente forçados a recorrer a outros bairros a fim de satisfazer suas mais variadas necessidades. Essa população está submetida a um cotidiano que a afasta de seu bairro em virtude do trabalho e da busca pelo

lazer e a faz retornar apenas para atender, em seu espaço privado, a necessidade biológica do descanso. Em Olaria, parece que a esfera de relações dos moradores está cada vez mais restrita à sua própria residência, quando muito, à sua própria rua ou praça mais próxima.

Através da observação do estilo de vida dos moradores e do padrão residencial do bairro, pode-se considerar que o perfil econômico no qual a população se enquadra varia entre a classe baixa e a média baixa. Essa distinção poderia ser verificada espacialmente pela concentração da população da classe baixa em áreas de risco ou próximas a ela e da classe média em áreas menos vulneráveis à violência.

A forte especulação imobiliária é uma marca muito presente no cotidiano do bairro. É extremamente comum, ao consultar os classificados de imóveis dos jornais, a existência de uma absurda variação nos preços dos imóveis. O fator determinante dessa variação é o nível de vulnerabilidade à violência. Os imóveis localizados no lado alto do bairro são muito desvalorizados em relação àqueles localizados no lado baixo. É comum observar a preocupação daqueles que anunciam seus imóveis nos classificados em tentar inserir algum ponto de referência (nome de rua, estabelecimento comercial, igreja, clube) que indique em qual dos lados do bairro o imóvel está situado (vide anexo 5, p. 136-138).

Quando o bairro perde sua característica principal de ser o espaço de encontro e do convívio social, quando seus limites e pontos de referência deixam de ser comuns entre seus moradores e quando as pressões do capital impõem um cotidiano que restringe a vida de bairro e fragiliza a identidade, será que o bairro sobrevive? Será que ainda pode ser caracterizado como bairro?

Esses questionamentos surgem num contexto em que se observa a transformação da cidade em uma metrópole através do acelerado processo de urbanização.

CAPÍTULO II

OLARIA: REFLEXOS DA TRANSFORMAÇÃO ESTRUTURAL – DO RURAL AO URBANO

Realizada a descrição e a análise do recorte espacial da pesquisa empírica - o bairro de Olaria -, inicia-se nesse capítulo um mergulho na história em busca dos fatos passados que propiciaram o surgimento da realidade descrita no capítulo anterior. Ao longo dessa trajetória, são reconstituídos eventos históricos em escala local, nacional e mundial que exerceram influência na formação sócio-espacial do bairro em questão.

Para a compreensão do processo de formação do bairro de Olaria, se faz necessário um estudo do processo de surgimento e evolução da Freguesia de Inhaúma, tendo em vista que o bairro de Olaria fez parte dessa freguesia, ocupando a parte leste da mesma e compondo, com outros bairros, o território da antiga Fazenda do Engenho da Pedra.

Com o passar do tempo, o processo de crescimento da cidade promoveu uma profunda transformação do uso do solo em Inhaúma, o rural converteu-se em urbano e a Freguesia de Inhaúma fragmentou-se nos atuais bairros que dela faziam parte. Desse momento em diante, o bairro de Olaria é estudado a partir de sua função em relação ao conjunto de bairros que passam a compor a cidade.

O capítulo trata da passagem do rural para o urbano, ou seja, o processo de formação, evolução e mudança de conteúdo da Freguesia de Inhaúma, bem como o surgimento dos bairros, dentre eles, Olaria.

2.1 A passagem do rural para o urbano.

A posição geográfica da Freguesia de Inhaúma em relação às demais freguesias rurais e, principalmente, em relação à área central da cidade, será determinante para a compreensão de sua evolução histórica, social e econômica. Foi esta que, antes das demais freguesias rurais, sofreu os primeiros efeitos das transformações que emanavam da área central da cidade no decorrer, principalmente, dos séculos XVIII e XIX.

O primeiro recorte espacial dessa freguesia equivalia a uma área extremamente grande como se pode ver delimitada nos mapas 9 e 10 (apêndices 1.9 e 1.10, p. 116 e p. 117). Essa primeira delimitação compreenderia, nos dias de hoje, aos seguintes bairros: Olaria, Ramos, Bonsucesso, Manguinhos, Benfica, Jacaré, Rocha, Riachuelo, Sampaio, Engenho Novo, Lins de Vasconcelos, Méier, Cachambi, Maria da Graça, Higienópolis, Del Castilho, Todos os Santos, Engenho de Dentro, Água Santa, Encantado, Piedade, Complexo do Alemão, Complexo da Maré, Quintino de Bocaiúva, Cascadura, Engenho Leal, Cavalcante, Tomás Coelho, Pilares, Abolição, Engenho da Rainha, Inhaúma, e parte dos

bairros do Caju, de São Cristóvão, da Mangueira, de São Francisco Xavier, de Visa Isabel, do Andaraí, do Grajaú, de Jacarepaguá, da Freguesia e de Madureira. A descrição dos limites territoriais da Freguesia de Inhaúma equivalia, então, ao seguinte:

ao norte, estendia-se do Campinho (hoje em Cascadura) até a Penha, limitando-se nesses pontos com a freguesia de Irajá. A leste, partia da Penha, na freguesia de Irajá, acompanhando o litoral ou “mar de Inhaúma”, no qual se situavam suas doze ilhas, até a Ponta do Caju, então pertencente à freguesia do Engenho Velho. Ao sul, estendia-se da Ponta do Caju até as bases da serra que mais tarde receberia o nome de serra do Andaraí Grande, separando-se nesse trecho, que abrangia as terras da antiga fazenda jesuítica do Engenho Novo, da freguesia do Engenho Velho. A oeste, fazendo divisa com a freguesia de Jacarepaguá, o território de Inhaúma seguia pelas bases das serras do Andaraí Grande e de Jacarepaguá até atingir novamente o lugar denominado Campinho (SANTOS, 1987 p. 18).

As doze ilhas às quais a descrição acima faz referência, e que faziam parte do território de Inhaúma no período de sua fundação eram: Bom Jesus, Baiacu, Bom Jardim, Cabras, Catalão, Fundão, Pinaias, Pinheiro, Redonda, Santa Rosa, Sapucaia e Seca.

Parte desse conjunto de ilhas foi unida por meio de obras de aterramento, durante o governo Vargas e deu origem a atual ilha do Fundão. Desse modo essa ilha também corresponderia a uma parte do território da antiga Freguesia de Inhaúma. (GERSON⁷, 1965 apud SANTOS, 1987, p.19)

A Freguesia de Inhaúma, contudo, não preservou eternamente sua grandiosidade territorial. Ao longo do tempo teve significativas perdas, principalmente em virtude do surgimento de novas freguesias. Dessa forma, as dimensões territoriais de Inhaúma diminuíram muito em relação a sua configuração inicial (vide mapas 9, 10, 11 e 12, apêndices 1.9, 1.10, 1.11 e 1.12, p. 116, p. 117, p. 118, p. 119).

Em 1873, a freguesia sofreu sua primeira grande perda de quase 1/3 de sua área inicial em consequência da formação da Freguesia do Engenho Novo⁸, que retirou parte da Freguesia de Inhaúma, juntamente com duas outras parcelas retiradas das Freguesias do Engenho Velho e de São Cristóvão (SANTOS, 1965). A área remanescente de Inhaúma pode ser vista no mapa 11 (apêndice 1.11, p. 118). As novas dimensões territoriais resultantes duraram 30 anos, isto é, até 1903, quando sofreu nova redução como afirma Santos (1965, p. 72 e 76), através do decreto nº. 434 de 16 de março de 1903. Através desse decreto, as doze ilhas da Freguesia de Inhaúma passaram a fazer parte do território do distrito das ilhas, podendo-se notar no mapa 12 (apêndice 1.12, p. 119), o recuo dos

⁷ GERSON, Brasil. *História das Ruas do Rio*. 4ª ed. (Revista ampliada e ilustrada). Coleção Vieira Fazenda. n. IX. Rio de Janeiro: Livraria Brasileira Editora, 1965. p.477-478

⁸ A Freguesia do Engenho Novo foi fundada pelo decreto n. 2.335 de 2 de agosto daquele ano (SANTOS, 1965 p.36).

limites da Freguesia de Inhaúma na porção nordeste do território, na área correspondente à ilha do Fundão atualmente. O mesmo decreto promoveu a divisão do Rio de Janeiro em 25 distritos, dos quais o de Inhaúma era o décimo nono (ibidem, p. 72;76).

De 1903 a 1920 a Freguesia de Inhaúma ganhou um pequeno acréscimo na sua área, contudo, tão inexpressivo, que praticamente não alterou os limites do distrito de Inhaúma (ibidem, p. 76-77).

O novo território da Freguesia de Inhaúma passou a equivaler, a partir de então, aos bairros de: Olaria, Ramos, Bonsucesso, Manguinhos, Higienópolis, Inhaúma, Engenho da Rainha, Tomás Coelho, Cavalcante, Pilares, Abolição, Encantado, Engenho de Dentro, Água Santa, Piedade, Complexo da Maré, Complexo do Alemão, Quintino de Bocaiúva, Cascadura, Engenho Leal, e parte dos bairros do Caju, de Del Castilho, do Cachambí, do Lins de Vasconcelos, de Jacarepaguá, de Madureira e da Freguesia. O novo território passou a equivaler às Regiões Administrativas de n.ºs. X, XXIX, XXX e parte das Regiões Administrativas de n.ºs. XII, XIII, XIV, XV e XVI do Município do Rio de Janeiro. No mapa 13 (anexo 6, p.139), é possível visualizar a distribuição das freguesias do Rio de Janeiro no século XIX.

No ano de 1838, a Freguesia de Inhaúma já era a mais próxima da área central da cidade, constituído pelas Freguesias da Candelária (1634), de São José e de Santa Rita (1751), de Santana (1814) e do Sacramento (1826). Isso ocorreu devido à passagem do Engenho Velho e da Lagoa para o conjunto das freguesias da cidade (SANTOS, 1987 p.23).

Ao ser fundada em 1873, a Freguesia do Engenho Novo, que tomou de Inhaúma sua área mais populosa, urbanizada e próxima à área central da cidade, já era classificada como uma freguesia urbana de fora da área central da cidade. Dessa forma, Inhaúma passou a dispor de uma posição privilegiada em relação às demais freguesias rurais, pois era a mais próxima da área central da cidade.

Depois de identificada a formação espacial da Freguesia de Inhaúma e elucidada sua evolução territorial, é possível avançar na compreensão de seu processo de formação socioespacial.

Os primeiros ocupantes das terras da Freguesia de Inhaúma eram os índios tamoios, aliados dos franceses então invasores do Brasil. Isso motivou os portugueses a chamar a região de “Tapera de Inhaúma” por causa das “tabas” (antiga moradia dos índios) abandonadas.

A palavra “Inhaúma” se origina de um pássaro extinto da região chamado “Inhaúm”. Nesta região, havia um pássaro preto, então muito comum, chamado de Inhuma (*Anhima cornuta*). Uma ave preta com um chifre pontiagudo sobre a cabeça, habitante de lugares

pantanosos. Mas, na prática, ela também era conhecida por Anhuma, Inhúma, Inhaum. Dessas e outras alterações, teria surgido o termo Inhaúma (SOUZA, 2007).

Em 1565, o capitão-mor Estácio de Sá concedeu na então chamada Tapera de Inhaúma duas sesmarias: uma aos jesuítas e outra a Antônio da Costa. Esta viria a ser ocupada pela Fazenda do Engenho da Pedra, que incluía a maior faixa do litoral de Inhaúma. Esse fato mostra que suas terras foram de início não só concedidas aos jesuítas, mas também a pelo menos um proprietário leigo (FAZENDA⁹, 1940 apud SANTOS, 1987, p.27).

O Engenho da Pedra, em 1638 já havia fundado sua capela, a capela de Santo Antônio, e, em 1666, já era de propriedade do capitão Inácio de Andrade Souto Maior e limitava-se com outro engenho não pertencente à Igreja: o de Nossa Senhora do Nazareth, de propriedade do capitão Francisco de Sousa Coutinho. No Engenho da Pedra localizava-se a Olaria dos Barreiros, cujos tijolos produzidos eram escoados através do porto de Maria Angu (GERSON¹⁰, 1965 apud SANTOS, 1987, p.28).

A grande presença de olarias nessa área deu origem ao nome do bairro que surgiria no futuro, o bairro de Olaria.

De acordo com Santos (1965, p.77), em 1736, o juiz de órfãos Antônio Teles de Menezes era proprietário de parte ou da totalidade do Engenho da Pedra e, também, da ilha do Bom Jesus, situada defronte ao engenho no mesmo ano.

A fazenda Engenho do Mato, doada em 1741 por dona Maria de Abreu Rangel a seus netos, e a fazenda de Santana, pertencente em 1754 a João Barbosa de Sá Freire, são outros dois exemplos de grandes propriedades agrícolas não jesuíticas em Inhaúma (PIZZARO E ARAUJO¹¹, 1945 apud SANTOS, 1987, p.29).

Santos, M. (1987, p. 29) baseado nesse fato, refuta a afirmação de Santos, N. (1965, p. 76) segundo a qual as terras de Inhaúma pertenciam exclusivamente aos jesuítas até 1759, ano em que foram expulsos do Brasil, quando as mesmas foram parceladas e postas em leilão pela Coroa.

...desde as primeiras sesmarias concedidas em território de Inhaúma, na década de 1560 até ao ato de expulsão dos jesuítas em 1759, as terras da tapera, curato e depois freguesia de Inhaúma sempre estiveram divididas entre proprietários ligados à Igreja e proprietários leigos. Nota-se inclusive a presença marcante de militares e de um funcionário do governo entre os proprietários leigos no decorrer do período. Isso possivelmente ainda se ligava à necessidade portuguesa de assegurar o território colonial contra

⁹ FAZENDA, José Vieira. *Antiquilhas e Memórias do Rio de Janeiro*. In: Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro. Tomo 88, vol. 142. 1ª ed. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1923. p. 401.

¹⁰ GERSON, op. cit., p. 482;491

¹¹ PIZZARO E ARAUJO, José de Souza. *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*. Vol. 4. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945. p.34

invasores estrangeiros, levando em conta que as duas fazendas que se estendiam pelo litoral de Inhaúma, na área mais vulnerável àquelas incursões, pertenciam a militares em 1666 (SANTOS 1987 p.29).

A ocupação do território de Inhaúma visava não só a ocupação do litoral do Rio de Janeiro, mas também todo o litoral da colônia, que desde a década de 1530 já vinha sendo ocupado pelos portugueses no sentido de evitar que outras nações européias o fizessem.

A metrópole portuguesa, para garantir seus interesses sobre sua colônia de exploração, promoveu a instalação da agro-manufatura do açúcar em seu litoral. Como o açúcar era uma mercadoria de grande valor na Europa, passou a ser explorado no litoral brasileiro. A monocultura era desenvolvida em grandes propriedades espalhadas pelo litoral (os engenhos), utilizava uma força de trabalho escrava, em sua imensa maioria africana.

É nessa estrutura econômica que deve ser incluído o processo de formação econômica e social da tapera de Inhaúma desde os seus primeiros colonos até a segunda metade do século XVII, quando o açúcar brasileiro perde o mercado europeu para o açúcar holandês produzido nas Antilhas.

Na condição de colônia e, também, de parte do Rio de Janeiro, manteve-se subordinada tanto aos interesses maiores do capitalismo comercial português e europeu quanto da área central da cidade, através da qual a exportação do açúcar que produzia era então realizada.

Somado a sua função exportadora, a área central da cidade também era responsável pela importação e distribuição de mercadorias fundamentais à manutenção dos estabelecimentos agrícolas: manufaturas européias e escravos principalmente.

As atividades comerciais e marítimas desenvolvidas na cidade contribuíram para estimular o crescimento da agricultura, tanto para o mercado interno quanto externo, do artesanato e da própria população. No século XVII tornava-se mais freqüente o carregamento de produtos e passageiros por via marítima entre o sertão (interior) e a área central do Rio de Janeiro. Esse fenômeno foi impulsionado pelo início da construção de embarcações nos primeiros estaleiros instalados na área central da cidade (SANTOS¹², 1907 apud SANTOS, 1987, p.33-34).

O transporte marítimo exerceu papel fundamental no contato entre a área central da cidade e Inhaúma. O transporte de cargas e passageiros que era executado através de canoas e faluas entre essas duas localidades era muito freqüente. Inhaúma possuía diversos portos, tanto em seu litoral, quanto nas margens de seus rios (Jacaré, Faria e Timbó), que eram responsáveis pela manutenção desse intenso fluxo de pessoas e

¹² SANTOS, Francisco Agenor de Noronha. *Meios de Transporte no Rio de Janeiro*. Vol II. Rio de Janeiro: B. Águila, 1907. p. 267.

mercadorias. Dentre os diversos portos existentes no litoral de Inhaúma, o de maior destaque foi o porto de Maria Angu.

O transporte terrestre também foi de grande importância na manutenção do contato entre Inhaúma e a área central. Os meios de transporte, tanto de carga quanto de passageiros, eram movidos à tração animal.

No que se refere ao transporte terrestre, merece destaque especial a estrada de Santa Cruz, que ligava Inhaúma à área central da cidade. Essa estrada foi construída pelos jesuítas ainda no século XVI e XVII, com o objetivo de facilitar a comunicação entre a Cancela dos Jesuítas (depois Largo da Cancela), em São Cristóvão, e sua sesmaria ou fazenda de Santa Cruz (GERSON¹³, 1965 apud SANTOS, 1987, p.35).

As condições que propiciaram a fundação da freguesia de Inhaúma estabeleceram-se a partir do final do século XVII. A decadência da grande empresa açucareira, por exemplo, alterou substancialmente as antigas funções agro-exportadoras tanto da área central da cidade quanto de Inhaúma.

Em virtude da queda nas exportações de açúcar, os produtores passaram a utilizar esse produto como moeda para pagar seus compromissos com os comerciantes. Descontente com essa situação, a burguesia comercial, que possuía uma considerável representatividade política junto à Câmara Municipal local e também junto ao próprio Estado metropolitano, viu seus interesses atendidos na abolição da Lei de 1663 que determinava o uso do açúcar como moeda e no estabelecimento da Casa da Moeda na área central da cidade (LOBO, 1978, p.26).

Nota-se que a burguesia comercial gozava de uma posição mais favorável de ação frente aos grandes produtores de açúcar. Desenvolvia-se, então, um estímulo à atividade comercial na cidade, propiciando aos comerciantes uma autonomia frente aos grandes produtores de açúcar.

Essas mudanças alteraram tanto a vida econômica e social da tapera de Inhaúma quanto a relação que a mesma mantinha com a área central da cidade.

Em decorrência dessas alterações, seu território passou a ser instituído como Curato¹⁴ em 1684 (SANTOS, 1987 p. 36-37).

Desde 10 de fevereiro de 1647, as terras da tapera de Inhaúma passaram a fazer parte do território da primeira freguesia do sertão do Rio de Janeiro, fundada nessa mesma data: a freguesia ou paróquia de Nossa Senhora da Apresentação de Irajá (SANTOS, 1965, p. 80).

Uma das capelas existentes na tapera de Inhaúma, aquela dedicada a São Tiago, fundada antes de 1684 por Custódio Coelho, foi doada naquele ano por Agostinho Pimenta

¹³ GERSON, op. cit., p. 471-472.

¹⁴ Classificação intermediária entre Tapera e Freguesia.

de Moraes ao vigário geral Clemente Martins de Matos para que fosse erigida por este em capela curada do território de Inhaúma (PIZZARO E ARAUJO¹⁵, 1945 apud SANTOS, 1987, p.37).

Desse modo, a tapera de Inhaúma, em 1684, teve seu território instituído como Curato, mantendo-se, no entanto, sob a jurisdição da paróquia de Nossa Senhora da Apresentação, ou, como parte do território da freguesia de Irajá (SANTOS, 1987 p. 37).

Essa transformação é consequência de grandes alterações em sua vida econômica e social, bem como em sua antiga função junto à área central da cidade. A decadência da atividade agro-exportadora de açúcar refletia-se nessas alterações.

As alterações sociais e econômicas que ocorreram em Inhaúma em decorrência da decadência das exportações de açúcar, promoveram um crescimento populacional que esteve relacionado a uma nova forma de uso da terra: o arrendamento de parcelas de terra por pequenos produtores. Isto permitia aos latifundiários a obtenção de uma renda, mesmo após a crise da agro-exportação açucareira.

É possível chegar a essa conclusão quando se verifica o processo de instituição de uma freguesia. As freguesias foram sendo fundadas na medida em que sua população ia aumentando e tornando mais difícil a administração do seu território como um todo. A instituição em Curato, era o caminho legal percorrido pelas áreas que posteriormente seriam elevadas a categoria de Paróquia ou Freguesia (SANTOS, 1987, p. 37-38).

A partir do início do século XVIII, a vida econômica e social de Inhaúma modifica-se radicalmente em função da exploração do ouro e das pedras preciosas em Minas Gerais. Essa nova atividade econômica implantada na colônia exerceu forte impacto na organização da atividade agrícola em Inhaúma.

Grande parte dos benefícios decorrentes da exploração dos metais e pedras preciosas foi usufruída pelo Rio de Janeiro, uma vez que era o principal escoadouro para a Europa e, concomitantemente, abastecia a região mineira com escravos, sal, farinha, mandioca, instrumentos e outros gêneros alimentícios aqui produzidos.

Durante esse processo de alteração de funções exercidas pela área central da cidade e pela capitania do Rio de Janeiro, houve a formação da freguesia de Inhaúma na primeira metade do século XVIII.

Durante muito tempo o território de Inhaúma esteve vinculado ao movimento que envolvia a exploração dos metais e pedras preciosas. Conforme Lobo (1978, p. 28), desde o início da atividade mineradora, o caminho que ligava a área central do Rio de Janeiro às Minas Gerais, cortava o território do curato de Inhaúma. Desde o antigo caminho que

¹⁵ PIZZARO E ARAUJO, op. cit., p. 32

chegava à região das minas por São Paulo, e depois com a abertura de uma via de comunicação mais direta para aquela região promovida pelo Rio de Janeiro (ibidem).

O fato de ter seu território cortado pelas vias de comunicação que davam acesso às Minas Gerais, fez com que em Inhaúma houvesse uma expansão do pequeno comércio local, principalmente nas proximidades das estradas. Devido ao grande fluxo de pessoas e mercadorias, também se modificaram formas e funções em suas atividades econômicas e sociais.

As transformações observadas em Inhaúma correspondiam às alterações sofridas pela área central da cidade ao longo do tempo. Em um primeiro momento, tinha a área central da cidade como reguladora mais próxima de sua vida econômica e social ligada à exportação de açúcar e aguardente para a Europa. Posteriormente, passou a se relacionar com a área central também como um exportador, mas, agora, daqueles e de outros produtos de suas lavouras para a região mineira.

Inhaúma passou a ter, também, na própria área central da cidade, um mercado consumidor cada vez mais importante. O grande crescimento da cidade e de inúmeras atividades econômicas geradas em razão da dinâmica que envolvia a exploração mineral, o fisco sobre a mesma e sua coordenação, promoveu a atração de um grande contingente populacional e o aumento da demanda de gêneros alimentícios.

A formação desse mercado interno de gêneros alimentícios agrícolas em torno da mineração promoveu o surgimento, ou ao menos o reforço, do processo de arrendamento de terras que se desenvolveu concomitantemente com a expansão desse mercado (SANTOS, 1987 p. 42).

A mineração exerceu um grande impacto no uso do solo em Inhaúma, pois estimulou a recuperação de terras que se encontravam improdutivas desde a decadência do açúcar para a produção de gêneros alimentícios necessários à região mineira e ao centro da cidade. Dessa forma, a mineração proporcionou uma diversificação na produção de gêneros agrícolas produzidos em Inhaúma. Além dessa diversificação da produção agrícola atribuída à exploração das minas, essa atividade se não foi a responsável, ao menos deu um grande estímulo ao surgimento de novas relações de trabalho em Inhaúma. A partir de então, além do trabalho escravo existente nas fazendas, também havia o trabalho dos pequenos lavradores arrendatários aos quais cabia a produção dos gêneros alimentícios para o mercado consumidor mineiro e da área central da cidade.

Esse cenário também favorecia o desenvolvimento do comércio local, o comércio existente entre Inhaúma e a área central da cidade e o comércio vinculado à circulação de pessoas e mercadorias entre o Rio de Janeiro, outras capitanias e Minas Gerais.

As vias de comunicação terrestres existentes no território de Inhaúma apresentavam um grande fluxo de mercadorias. As de maior importância foram a estrada de Santa Cruz e

a Rio-Minas. O movimento de embarcações no litoral de Inhaúma também era intenso e incumbia-se do transporte de parte importante das mercadorias que circulavam no comércio entre Minas e o Rio de Janeiro, inclusive os próprios metais preciosos (SANTOS, 1987, p. 43).

Todas essas mudanças observadas no decorrer desse período exerceram forte impacto nas formas de sobrevivência e de uso da terra em Inhaúma. Houve um estímulo ao crescimento populacional e ao desenvolvimento de uma nova dinâmica sócio-econômica que lhe proporcionou uma posição de maior relevância na vida do Rio de Janeiro. Dessa forma, essas condições foram fundamentais para a transformação das terras do curato de Inhaúma em freguesia rural do Rio de Janeiro em 1743.

Apesar do curato de Inhaúma ter sido elevado à condição de Paróquia pelo alvará de 27 de janeiro de 1743, seu território só adquiriu autonomia e foi desvinculado da freguesia de Irajá em 9 de março de 1743. A partir de então foi dirigida pelo reverendo Francisco Galvão de Torboda, o qual fora nomeado pelo rei de Portugal D. João V, cumprindo-se, dessa forma, o processo habitual seguido por todas as freguesias no Rio de Janeiro ao longo do período colonial (Ibidem., p. 48).

Ao realizar uma correlação com o território atual, Santos (ibidem, p.49) afirma que as terras pertencentes à fazenda do Engenho Novo corresponderiam aos bairros de Benfica, Vila Isabel, São Francisco Xavier, Todos os Santos, Maria da Graça, Riachuelo, Rocha, Sampaio, Jacaré, Engenho Novo, Lins de Vasconcelos, Méier, Cachambí, e parte dos bairros do Caju, Andaraí, Grajaú e de Del Castilho. Essa era a fazenda da freguesia de Inhaúma que estava mais próxima à área central da cidade e ocupava quase um terço do seu território, sendo servida pelo rio Jacaré, que também lhe proporcionava comunicação com a área central.

Já a fazenda do Engenho da Pedra, corresponderia atualmente aos seguintes bairros: Olaria, Ramos, Bonsucesso, Complexo da Maré e parte de Manguinhos, ocupando, dessa forma, a maior faixa do mar de Inhaúma que se situava entre o porto de Maria Angu próximo a Penha e a Ponta do Caju. Ela era beneficiada pela presença dos rios Faria e Timbó e de um pequeno riacho, que apesar de não oferecer condições para a navegação, regava suas lavouras situadas onde hoje está o bairro de Olaria. Ao fazer referência à importância de outras fazendas, cita a de Santana, do Engenho do Mato e do Engenho de Dentro (SANTOS, 1987 p.49).

Ao longo da década de 1760, importantes transformações ocorreram tanto na vida da área central da cidade, quanto na vida da freguesia de Inhaúma. No ano de 1763, houve a transferência da capital da colônia para o Rio de Janeiro, com o objetivo de exercer um maior controle da Coroa Portuguesa sobre a exploração e o escoamento dos metais e pedras preciosas para a metrópole. A área central da cidade observou um grande

incremento populacional composto por pessoas ligadas à burocracia administrativa, política e fiscal e também pessoas ligadas a outras atividades e interesses vinculados à vida na área central da nova capital, onde passou a se instalar o centro de decisões da colônia.

Sem dúvida, a transferência da capital para o Rio de Janeiro promoveu a vinda de uma considerável quantidade de novos habitantes para a cidade, contudo, alterações econômicas ocorridas entre as décadas de 1760 e 1780, também tiveram grande peso nesse processo. Nesse período, observava-se a decadência da atividade mineradora, bem como o ressurgimento da atividade agro-exportadora no Brasil e no Rio de Janeiro.

Nas duas últimas décadas do século XVIII observou-se uma drástica queda na produção de ouro no Brasil acompanhada da recuperação das plantações e da exportação de produtos tropicais: cana-de-açúcar, café e algodão. O processo revolucionário pelo qual passava o Haiti promoveu a redução da oferta do açúcar e a melhoria dos preços desse produto no mercado Europeu (ibidem, p.52). A exportação de açúcar pelo porto do Rio de Janeiro cresceu assustadoramente entre 1775 e 1805 (LOBO, 1978, p. 41).

Nesse período, as lavouras da freguesia de Inhaúma orientavam-se não só para o mercado externo como também para o mercado interno, em especial o da área central da cidade, ao qual cabia o papel de distribuir os produtos das grandes e das pequenas lavouras para a Europa e para o restante da colônia.

Em 1779, as terras encontravam-se distribuídas em pequenas lavouras, porém seus proprietários não eram os pequenos lavradores, esses eram arrendatários das grandes fazendas. Foi durante o processo de exploração dos metais e pedras preciosas e de sua exportação pelo porto do Rio de Janeiro que houve o desenvolvimento da prática do arrendamento em Inhaúma (SANTOS, 1987 p. 55).

Os produtos mais pesados eram conduzidos aos portos e aqueles cujo transporte era mais fácil seguiam por vias terrestres. Dentre os pontos mais importantes para o transporte marítimo da época estavam: os portos da Olaria e das Mangueiras e as praias de Maria Angu e de Inhaúma (SANTOS, 1987 p. 55).

Mesmo com o retorno à economia agro-exportadora, não houve, em Inhaúma, uma redução da produção de gêneros alimentícios das pequenas lavouras para o abastecimento interno. Havia a coexistência das grandes lavouras de açúcar e café (que visavam o mercado externo) com as pequenas lavouras (que visavam o abastecimento do mercado interno). Também ocorria a convivência entre os trabalhadores escravos das grandes lavouras de exportação (que predominavam como força de trabalho local) e os pequenos arrendatários produtores para o mercado interno (ibidem, p. 63).

O retorno às lavouras de cana-de-açúcar e a introdução do café em Inhaúma representaram um importante crescimento em sua vida econômica, e ao mesmo tempo, um

importante impacto em sua vida social. Houve um grande aumento da população escrava, necessária ao trabalho nas grandes lavouras de exportação (ibidem, p. 64).

Em 1808, com a chegada da Família Real ao Brasil, a área central da cidade passou por um novo e acelerado processo de crescimento vinculado à sua posição de centro econômico e ao mesmo tempo político e administrativo da colônia.

A Corte portuguesa, além de toda a burocracia do Estado português, trouxe consigo comerciantes britânicos que representavam a hegemonia da Inglaterra, eles vieram consolidar sua posição privilegiada com a concessão da liberdade de comércio às nações amigas por D. João naquele ano. Além disso, pelo tratado de 1810, a Coroa portuguesa veio assegurar à Inglaterra tarifas preferenciais e direitos de extraterritorialidade.

A vida sócio-econômica na área central da cidade ganhou então um novo impulso devido a fatores como: a presença da Corte portuguesa, ao fim do monopólio comercial com a abertura dos portos, as tarifas protecionistas aos produtos ingleses e a instalação de companhias de comércio inglesas realizando transações diretas com os grandes proprietários do Rio de Janeiro e do restante da colônia. A área central da cidade se fortalece também com a criação de uma série de novos setores e atividades. Em virtude dessa nova dinâmica que envolvia a vida dos moradores dessa área, cada vez mais numerosos, houve uma expansão do mercado consumidor. A população e o consumo aumentaram consideravelmente, estimulando a implantação de melhorias como calçamento das ruas e construção de novas edificações para atender ao crescimento da população.

Contudo, ainda abrigava as populações mais miseráveis da cidade que dependiam de uma localização central, ou mesmo próxima à área central, para sobreviver. A estratégia de sobrevivência para essas populações era o cortiço, habitação de caráter coletivo em que as condições de salubridade praticamente inexistiam e onde epidemias de febre amarela eram comuns.

As freguesias da Candelária e São José tornaram-se local de moradia das classes dirigentes, assim como as chácaras situadas ao sul da cidade. Por outro lado, as classes menos abastadas (trabalhadores livres e escravos de ganho), com pequeno poder de mobilidade, ocupavam outras freguesias, dentre elas as de Santa Rita e Santana. Nessas freguesias, desfrutavam da proximidade em relação à área central, onde o trabalho era buscado diariamente (ABREU, 1997 p.37).

Já as freguesias rurais mais próximas à área central sofriam com o processo de parcelamento de suas terras em chácaras a fim de se transformarem em locais de residência (em princípio de fim-de-semana e posteriormente de caráter permanente) das classes dirigentes.

As freguesias rurais mais afastadas, durante esse período de consideráveis transformações na cidade, pouco modificaram sua aparência, continuando a apresentar um

aspecto rural. Contudo, apresentavam intensa atividade econômica, percebida através da instalação de olarias e curtumes na freguesia de Inhaúma, e do crescimento de pequenos portos pelos quais as mercadorias destinadas à área urbana eram transportadas (ABREU, 1997 p. 43).

Tanto as condições ao desenvolvimento das grandes lavouras voltadas para a exportação, como as condições que propiciavam a manutenção e mesmo o crescimento quantitativo das pequenas lavouras e do trabalho livre, eram favoráveis em Inhaúma. Houve, portanto, uma significativa elevação do número de habitantes entre 1794 e 1821 (um aumento de cerca de 70%). Esse grande incremento populacional era de maior proporção entre a população escrava, em virtude da necessidade de atender ao crescimento que ocorria nas atividades das grandes fazendas locais (SANTOS, 1987 p. 76).

A população da freguesia de Inhaúma em 1821 chegava a 2.840 habitantes; destes, 1.127 ou 39,7 % eram livres e 1.713 ou 60,3% escravos. Vemos, portanto, que a grande maioria de sua população era composta de escravos (ibidem, p.83).

Observando-se a proporção de habitantes livres e escravos no ano de 1856, é possível perceber uma grande alteração em relação ao que fora constatado poucas décadas atrás. Observou-se um grande aumento da população total da freguesia, elevando-se em 92%, contudo, o crescimento da população escrava e dos habitantes livres apresentou ritmos bem distintos, fazendo com que a proporção do número de escravos caísse muito em relação ao total da população da freguesia (de 60,3% em 1821 passou para 37,1% em 1856) (ibidem).

Houve, portanto, quase uma inversão em relação às proporções de habitantes livres e escravos na freguesia de Inhaúma ao longo desse período, devido, principalmente, às mudanças ocorridas na forma de organização da agricultura local que atendia as novas necessidades econômicas e sociais do Rio de Janeiro e do Brasil. A queda na participação do escravismo em relação ao trabalho livre foi um reflexo dessas novas necessidades.

No início do século XIX, as exportações do açúcar e do algodão brasileiros já apresentavam seus primeiros sinais de uma inevitável decadência. Antes apoiada na produção do açúcar e do algodão na Região Nordeste, a economia brasileira passou, a partir da primeira metade do século XIX a apoiar-se na produção cafeeira. Dessa forma, mantendo suas bases sobre o latifúndio, a monocultura para exportação e a mão-de-obra escrava, a economia brasileira instalou sua nova atividade agrícola de sustentação inicialmente nas freguesias rurais do Rio de Janeiro e posteriormente no Vale do Paraíba, Espírito Santo e Nordeste Paulista.

Com relação ao trabalho escravo era possível observar que, enquanto as lavouras de café absorviam a maior parte dessa força de trabalho, as demais lavouras agrícolas passavam a utilizá-la com intensidade cada vez menor, devido à redução das vantagens que seu uso garantia aos produtores agrícolas anteriormente.

... o trabalho escravo deixara de ser a mais eficiente forma de valorização do produto. O capital imobilizado no momento da compra do escravo não se reproduzia sempre de acordo com as expectativas, nem nas atividades econômicas rurais decadentes, nem na instabilidade da produção urbana. O próprio Estado, a partir do momento em que concede a extinção do tráfico negreiro em 1850, reconhece-se incapaz de garantir a reprodução das relações de produção escravistas. Esta atitude permitiu a realização de capitais empatados em mão-de-obra escrava subutilizada, através de sua venda para os cafeicultores. Ao mesmo tempo em que a nova atividade exportadora concentrava os estoques de escravos, as demais regiões passavam a comprar a força de trabalho livre (LOBO, 1978 p. 155-156).

A maior utilização do trabalho livre, a considerável ampliação da área habitada do Rio de Janeiro e a expansão de atividades ligadas aos setores secundário e terciário nas freguesias da cidade, elevaram consideravelmente a capacidade de consumo do mercado interno na primeira metade do século XIX.

Ocorria um crescimento do número de trabalhadores livres que se ocupavam do abastecimento de alimentos da área central da cidade e uma forte redução do número de lavouras de exportação e, conseqüentemente, do escravismo local. Para esse processo de transição que marcou a superação da utilização da mão-de-obra livre em detrimento da mão-de-obra escrava, foi de extrema importância a participação dos imigrantes estrangeiros, principalmente a partir da década de 1830.

...os habitantes estrangeiros representavam apenas 1,2% da população de Inhaúma em 1838, passando a representar 27,9% da mesma em 1856... Além disso, considerando que a população total da freguesia elevou-se em 2.631 habitantes e que, entre estes últimos 1.483 eram estrangeiros, verificamos que a participação de imigrantes estrangeiros nesse crescimento foi de 62,8%, representando portanto a grande maioria dos habitantes que ali se estabeleceram entre 1838 e 1856 (SANTOS, 1987 p.90).

A primeira fase da redução percentual do trabalho escravo na Freguesia de Inhaúma ocorreu devido ao aumento da entrada de força de trabalho do imigrante estrangeiro e de trabalhadores livres brasileiros procedentes de outros Estados, e não pela redução numérica dos escravos. Este processo foi mais palpável a partir da primeira metade do século XIX.

A segunda fase dessa perda do trabalho escravo no local seria marcada pelo amplo reforço da utilização de formas não agrícolas de uso do solo adotadas em Inhaúma a partir da segunda metade do século XIX em diante.

Amplas alterações ocorriam na vida econômica e social brasileira e, em particular no Rio de Janeiro, ditadas, em grande parte, pelo capital internacional. Um dos reflexos dessas alterações foi a expressiva redução na quantidade de escravos na Freguesia de Inhaúma em virtude das mudanças estruturais ocorridas na forma de organização da economia brasileira com reflexos no espaço local.

Entre 1856 e 1870 a população de Inhaúma passou de 5.452 para 7.190 habitantes. O número de escravos que atingia 2.023, representando 37,1% dos habitantes em 1856, reduziu-se para 1.190 em 1870 ou em 41,1% nesse período, passando a representar apenas 16,6% da população local (SANTOS, 1987 p.92).

A abolição do tráfico de escravos, através da Lei Eusébio de Queiroz em 1850, trouxe diversas conseqüências ao uso dessa mão-de-obra no Brasil. De imediato, houve um considerável aumento do preço dos escravos no mercado interno. Com a proibição da importação de mão-de-obra escrava de outras partes do mundo, iniciou-se uma dinâmica interna para a comercialização dessa mercadoria que se valorizava a cada dia, em virtude da sua rápida diminuição de disponibilidade no território brasileiro.

A forte demanda por escravos, exercida pela elevada produção de café no Vale do Paraíba, promoveu uma escassez de escravos, tanto em Inhaúma como em praticamente todas as freguesias do Rio de Janeiro. Contudo, conforme Santos (ibidem, p. 98-99), também teve papel decisivo para a diminuição do escravismo nessa freguesia, o desmembramento das grandes fazendas locais. Este desmembramento deveu-se à decadência do açúcar brasileiro no mercado internacional. Posteriormente, o deslocamento das grandes lavouras de café em direção ao interior, a elevada taxa de mortalidade (20,6% em 1860) da população escrava e a dificuldade de sua reposição após o fim do tráfico negreiro, contribuíram também para a decadência do escravismo em Inhaúma (ibidem).

No período de 1821 a 1871, grandes alterações marcaram o desempenho da economia agro-exportadora brasileira. Inicialmente, o algodão, o açúcar e o café eram os três principais produtos da pauta de exportações e, correspondiam, respectivamente, a 25,8%, 23,1% e 18,7% do total de produtos exportados (LOBO, 1978 p. 133).

Portanto, essas condições estimulavam a continuidade do plantio de cana e café em Inhaúma. Contudo, esse quadro alterou-se radicalmente, sobretudo na década de 1870, quando a participação do açúcar ficou reduzida a apenas 12,3% do total e o café, por sua vez, quase triplicou seu peso nas exportações ao tornar-se responsável por 50,2% das exportações brasileiras (ibidem).

Essa mudança de cenário foi decisiva para que fosse iniciada uma nova forma de uso do solo na Freguesia de Inhaúma, ou seja, o parcelamento das terras pertencentes às

fazendas locais. O aparente estímulo à manutenção dos latifúndios locais em virtude da extraordinária expansão das exportações de café, na verdade não ocorreu.

A grande lavoura cafeeira, por diversas razões, entre as quais a própria forma predatória de explorar a terra, levava a uma procura de áreas cada vez mais extensas e novas para o plantio, exigindo um constante deslocamento de suas plantações. Apesar da Freguesia de Inhaúma ter sido pioneira na introdução de grandes lavouras de café na zona rural do Rio de Janeiro, entre o final do século XVIII e a primeira metade do século XIX, a cafeicultura fluminense já estava iniciando seu processo de declínio (SANTOS, 1987 p. 101).

Através do sistema de arrendamento as grandes propriedades locais tiveram praticamente inalteradas as suas dimensões anteriores até as décadas de 1860 e 1870, quando se iniciou o desmembramento das mesmas por seus próprios proprietários. O desmembramento das fazendas deu-se de forma gradativa, à medida que as áreas iam sendo estimuladas por uma conjuntura de crescimento (ibidem, p. 109).

O processo de urbanização ocorria em determinadas partes do território e atraía um número crescente de pessoas desvinculadas da economia rural.

Em 1870, contudo, o processo de urbanização em Inhaúma estava em seu estágio inicial, sem colocar ainda em questão o antigo caráter rural de sua população e economia. A população ainda era predominantemente rural e a participação da freguesia na economia rural do Rio de Janeiro era muito significativa (SANTOS, 1987 p.154).

A partir de 1872, dava-se início a um processo de transição que podia ser verificado através da queda na quantidade de lavradores e do aumento do número de trabalhadores do setor secundário e terciário (ibidem, p. 166). Inhaúma era a freguesia rural que mais concentrava esses novos trabalhadores. A instalação do transporte ferroviário em Inhaúma contribuiu ainda mais para que ela se tornasse a mais importante zona rural em número de habitantes dos setores secundário e terciário. A freguesia já possuía cinco estações de trem da Estrada de Ferro D. Pedro II (depois Central do Brasil) que proporcionavam a comunicação diária entre os estabelecimentos do setor secundário e terciário no centro da cidade e o seu território (ibidem, p. 170).

Dessa forma a freguesia ia perdendo sua antiga função de fornecedora de gêneros agrícolas à cidade e adquirindo uma nova função econômica e social de caráter mais urbano: a de área residencial para a população proletária empregada na área central da cidade. Assim, a Freguesia de Inhaúma via aumentar a proporção de habitantes ligados aos setores secundário e terciário.

Os principais fatores que contribuíram para que o número de trabalhadores agrícolas em Inhaúma fosse superado pelo número de trabalhadores dos setores secundário e terciário foram: a abolição da escravatura, a expansão da manufatura e das primeiras

indústrias na área central da cidade, o desmembramento das grandes fazendas em lotes para fins residenciais na zona oeste da freguesia e o parcelamento de suas fazendas situadas na zona central e leste em pequenas propriedades.

Em 1872, os imigrantes estrangeiros, predominantemente os de origem portuguesa, representavam cerca de 20% do total de habitantes da freguesia de Inhaúma. Também era expressiva a presença de brasileiros provenientes de outras províncias como Bahia, Minas Gerais, Pernambuco, Rio Grande do Sul e Ceará (ibidem, p. 188-189).

De maneira gradativa, esses novos habitantes passaram a realizar as atividades que antes eram executadas pelos escravos, visto que estes já se encontravam em número bem reduzido na freguesia. Portanto, a participação de imigrantes estrangeiros e migrantes brasileiros foi fundamental para o processo de decadência do trabalho escravo, bem como para o início do processo de urbanização e proletarização de Inhaúma.

Portanto, a partir de 1872, é possível observar a decadência da vida rural e o despontar do predomínio da vida urbana em Inhaúma. Inicia-se com vigor nesse período a mudança de sua antiga função de produzir gêneros alimentícios agrícolas para a área central da cidade, para a de fornecer mão-de-obra aos estabelecimentos dos setores secundário e terciário situados na mesma. Essa nova função torna-se mais definida a partir de 1890.

Uma nova expansão da área central da cidade e da zona urbana do município ocorreu na segunda metade do século XIX, a fim de atender as novas necessidades de reprodução ampliada do capital, tanto nacional como estrangeiro. Este fato estreitou ainda mais as relações mantidas entre a área central da cidade e a Freguesia de Inhaúma, visto que, promoveu um grande impulso ao desenvolvimento dos meios de transporte terrestre e marítimo no Rio de Janeiro.

A introdução de meios de transporte coletivos na cidade foi um fator de extrema importância em relação à expansão física da mesma. Trens e bondes, controlados em sua maioria pelo capital estrangeiro, possibilitaram a ocupação de áreas ainda fracamente integradas à cidade, bem como fortaleceram o processo de ocupação, por parte da camada social mais privilegiada, das freguesias mais próximas à área central, que agora passavam a dispor de meio de transporte rápido e regular.

Dessa forma, os bondes e os trens possibilitaram a expansão da cidade e auxiliaram o processo de segregação espacial que já havia iniciado por volta de meados do século XIX.

Segundo Abreu (1997, p. 43-44), trens e bondes tiveram um papel indutor diferente no que se refere à expansão física da cidade. Os trens responderam a uma necessidade de localização de pessoas de baixa renda e de atividades menos nobres nos subúrbios, enquanto o bonde fez a zona sul, atendendo a uma classe social mais privilegiada. Dessa

forma, esses meios de transporte solidificaram uma dicotomia núcleo-periferia que há tempos já se esboçava.

Fernandes (1995, p. 121-122), por sua vez, acredita que para compreender o significado dos bondes e dos trens na evolução urbana da cidade, é necessário desnaturalizá-los. É importante evitar o tratamento tradicional e dualístico dado a esses meios de transporte: o bonde atendendo a zona sul destinada à elite e o trem fazendo o subúrbio, destinado ao proletariado.

O autor demonstrou que os subúrbios não foram um produto exclusivo do trem e que os bondes não foram um meio de transporte restrito e, por isto, identificado a áreas específicas da cidade. Uma forte evidência disso, segundo ele, foi a instalação, de forma generalizada, de companhias e linhas de bonde nos subúrbios durante o século XIX. O bonde penetrou profundamente no território atendido pelo serviço de trens suburbanos, mostrando sua importância na produção de um subúrbio residencial no Rio de Janeiro.

Em sua análise, ressalta a importância da Cia. Ferro-Carril Vila Isabel, responsável pela entrada dos bondes no subúrbio ferroviário. Esta e outras companhias adentraram fundo no território do subúrbio ferroviário do século XIX, considerando que havia passageiros em quantidade suficiente tanto para elas quanto para a ferrovia. A Vila Isabel não exitou em colocar seus lentos bondes puxados por burros em concorrência com as velozes locomotivas a vapor da E.F. D. Pedro II.

Fernandes (1995, p. 130), a fim de consolidar suas observações, também faz referência à formação da Boca do Mato, Méier e Cachamby, locais onde é possível constatar a destacada participação dos bondes na história dos subúrbios ferroviários da cidade. Afirma, inclusive, que o desenvolvimento das referidas localidades poderia ter corrido independentemente da ferrovia, já que os bondes da Cia. Ferro-Carril do Cachamby se conectavam com os bondes da Vila Isabel, no Engenho Novo, permitindo-lhes o acesso ao centro da cidade.

O autor também fez referência a outros subúrbios ferroviários cujo crescimento deve-se em parte ao bonde, como o caso de Cascadura.

O processo de ocupação dos subúrbios ocorreu principalmente de forma paralela à ferrovia, havendo maior concentração de residências e estabelecimentos diversos em torno das estações. Com o tempo, observou-se um processo de espraiamento desse crescimento comandado pelos proprietários de terras e por companhias loteadoras. Dessa forma, ruas perpendiculares à estrada de ferro foram sendo abertas.

Foram quatro as estradas de ferro que cortavam o território da freguesia de Inhaúma: a Estrada de Ferro D. Pedro II, a Estrada de Ferro do Norte (posteriormente, Leopoldina Railway), a Estrada de Ferro do Rio do Ouro e a Linha Auxiliar da Estrada de Ferro Central do Brasil, respectivamente. Contudo, a Estrada de Ferro mais relevante para esta pesquisa

é a Estrada de Ferro Leopoldina, pois é ela que atravessa atualmente o bairro de Olaria. (vide mapa 14, anexo 7, p. 140)

A Estrada de Ferro do Norte foi a segunda a instalar estações na freguesia de Inhaúma em 23 de abril de 1886. Inicialmente pertencente a The Rio de Janeiro Northen Railway Company, passou em 1897 ao controle da companhia inglesa The Leopoldina Railway. Essa estrada de ferro, que cortava as terras da freguesia de Inhaúma situadas próximas ao litoral, fundou quatro estações: a do Amorim, a de Bonsucesso, a de Ramos e a de Olaria. A estação inicial da Leopoldina Railway foi transferida da de São Francisco Xavier para a estação Barão de Mauá, quando esta foi inaugurada em 6 de novembro de 1926 (SANTOS, 1987 p. 122).

Essas quatro estações da Estrada de Ferro Leopoldina foram determinantes nas mudanças ocorridas nessa parte da freguesia ao longo da passagem do século XIX para o século XX.

O primeiro núcleo de habitantes dessa zona que mais acentuadamente prosperou foi Bonsucesso. Esta localidade e as de Ramos, Olaria e Penha, em pouco tempo – entre os anos de 1898 e 1902 – tiveram seus terrenos divididos em lotes, organizando-se simultaneamente empresas para a construção de prédios. Ramos transformou-se em empório comercial e um dos centros de maior atividade na zona da Leopoldina Railway (SOARES¹⁶, 1962 apud ABREU, 1997, p.53).

A ocupação considerável da área da freguesia de Inhaúma que ocorreu entre o final do século XIX e início do século XX teve como um dos maiores fatores de atração as ferrovias ali instaladas, em especial a da Estrada de Ferro Central do Brasil e a da Leopoldina Railway, as primeiras a atender o local. As localidades de Inhaúma situadas nas proximidades das ferrovias do Rio do Ouro e da Linha Auxiliar tiveram um desenvolvimento posterior.

A passagem da economia rural para a urbana ocorreu em tempos diferentes em Inhaúma, na medida em que as ferrovias iam se instalando na freguesia. Dessa forma, a perda das características rurais ocorreu primeiro nas áreas atendidas pela E.F.C.B., posteriormente, nas áreas atendidas pela Leopoldina Railway, em seguida na área da Linha Auxiliar e por último, na área da Rio do Ouro.

O transporte ferroviário, devido a sua rapidez e grande capacidade de transporte de cargas e passageiros, foi o que mais refletiu as transformações impostas pelo capitalismo ao território de Inhaúma, tanto no que se refere a sua relação com a área central da cidade, quanto no que diz respeito à nova forma de ocupação espacial. As quatro ferrovias foram

¹⁶ SOARES, Maria Therezinha Segadas. *Nova Iguaçu: Absorção de uma Célula Urbana pelo Grande Rio de Janeiro. Revista Brasileira de Geografia*. 24 (2), 1962, p.185.

importantes tanto para o desenvolvimento da freguesia de Inhaúma quanto para o fortalecimento das relações que a mesma mantinha com a cidade do Rio de Janeiro.

A instalação das linhas de bondes também foi muito importante para o surgimento de um cotidiano mais moderno em Inhaúma, bem como para a manutenção da nova relação mantida entre essa freguesia e a área central da cidade. Essas linhas quando não se comunicavam diretamente com a área central, faziam o contato entre as áreas distantes das ferrovias e as principais estações de trem, contribuindo para a baldeação ou o uso integrado por quem residia em locais afastados das mesmas na freguesia. Desse modo, novos eixos de urbanização eram abertos enquanto as companhias de bondes instalavam suas linhas.

As linhas instaladas em Inhaúma concentravam-se nas áreas mais populosas, ou seja, nas proximidades das estações da Estrada de Ferro Central do Brasil e da Estrada de Ferro Leopoldina Railway.

O início do século XX testemunhou a criação de uma infra-estrutura de comunicação entre Inhaúma e a área central da cidade muito mais densa do que aquela que existia até a primeira metade do século XIX. Essas novas condições de comunicação eram parte do processo de urbanização e industrialização que então ocorria na cidade do Rio de Janeiro. A instalação de atividades industriais de forma mais densa na área central da cidade a partir do século XIX promoveu profundas alterações nas relações mantidas entre a mesma e as freguesias de fora. Dessas freguesias, passaram a ser exigidas funções econômicas e sociais que atendiam às necessidades impostas por aquela estrutura produtiva.

Entre as razões que tornaram as diversas localidades da freguesia de Inhaúma as mais populosas e urbanizadas no início da década de 1890, uma lhes foi comum: as boas condições de comunicação com a área central da cidade. Nesse sentido, a zona oeste da freguesia, servida pela E. F. D. Pedro II, foi a primeira a se desenvolver, seguida pela zona leste, servida pela E. F. do Norte (depois Leopoldina) e, finalmente, pela zona central, servida pelas Estradas de Ferro Rio D'Ouro e Auxiliar.

Na zona rural, observava-se o destaque da freguesia de Inhaúma em ser a de maior concentração de trabalhadores da indústria em 1890. A maior parte desses profissionais que optava por residir na zona rural encontrava na freguesia de Inhaúma as condições mais favoráveis (SANTOS, 1987 p. 208).

Nos primeiros anos da década de 1890, a zona leste da freguesia de Inhaúma não apresentava ainda sinais de urbanização em suas terras, apesar de contar com quatro estações de trem da E. F. do Norte fundadas em 1886. Essas terras que haviam pertencido ao antigo Engenho da Pedra, e que nos últimos anos do regime imperial encontravam-se divididas em pequenas fazendas e sítios voltados para o abastecimento do centro da cidade em gêneros agrícolas, só começara a ser urbanizadas ao final da década de 1890 e na primeira década do século XX, quando seus proprietários viriam abrir ali as primeiras ruas.

O fato dos trens oferecerem um transporte mais barato do que os meios de transporte marítimo, que até então haviam sido de grande importância, também contribuiu para o processo de urbanização dessa parte da freguesia.

As necessidades de criação, concentração e acumulação de capital comandaram o período de grandes transformações sofridas pela cidade do Rio de Janeiro ao longo da primeira década do século XX. Uma nova organização do espaço fazia-se então necessária a fim de atender às novas necessidades impostas pelo rápido crescimento da economia brasileira, pelo aumento das atividades exportadoras e pela maior integração do país no contexto internacional.

O investimento no setor industrial tornou-se uma opção vantajosa para as pessoas que conseguiram acumular capital ao longo da boa fase do café no Vale do Paraíba, pois havia uma conjuntura favorável ao desenvolvimento do capitalismo industrial no então Distrito Federal. Destacavam-se nessa conjuntura a dificuldade de importar manufaturas entre os anos de 1889 e 1894 em virtude da desvalorização da moeda provocada por uma forte inflação; os créditos concedidos pelo governo para a importação de maquinarias; a boa rede de transportes de que a cidade dispunha; o declínio do custo da energia e a abolição da escravatura (LOBO, 1981 p.301).

O fim do trabalho escravo auxiliou o desenvolvimento industrial de duas maneiras. Ao diminuir o custo da mão-de-obra através da liberação de trabalhadores do campo para a cidade, contribuindo para a formação de um mercado de trabalho com grande abundância de oferta e, através da diminuição do custo dos gêneros alimentícios que abasteciam os trabalhadores. Nesse sentido, o fim da escravidão, ao contribuir para reforçar o declínio das grandes lavouras, estimulou a formação de grande quantidade de pequenas propriedades no Rio de Janeiro e proporcionou uma maior oferta de gêneros alimentícios que, conseqüentemente, tornaram-se economicamente mais acessíveis

Um importante problema que se colocava à época era a crise habitacional. A industrialização atraía uma quantidade tão grande de pessoas que houve o início de uma escassez de moradias. Grande parte da população espremia-se em pensões, hospedarias, casas de cômodo, cortiços e estalagens na área central da cidade.

A implementação de uma nova estrutura urbana foi desenvolvida em torno de uma ideologia higienista e modernizante, que estabelecia uma série de normas sobre habitação e atividades econômicas que atingiam de forma extremamente negativa a população mais pobre.

Os períodos de gestão de Barata Ribeiro (1892-1893) e, posteriormente, de Pereira Passos (1902-1906), representaram um grande esforço para promover a transformação urbana da área central do Rio de Janeiro. Todas as transformações implementadas exerceram forte impacto sobre a vida econômica e social tanto da população que habitava a

área central como a que estava instalada nas freguesias rurais mais próximas (SANTOS, 1987 p.224-225).

Pereira Passos, que foi prefeito do Distrito Federal no mesmo período da presidência de Rodrigues Alves, teve grande apoio para implementar a política de reestruturação urbana da cidade do Rio de Janeiro, que se apresentava como necessária aos interesses da classe dominante.

O Prefeito Francisco Pereira Passos comandou uma das maiores transformações sofridas pelo espaço carioca, uma verdadeira reforma urbana. Dar maior agilidade ao processo de importação/exportação de mercadorias e criar uma nova capital que mostrasse ao mundo que as elites econômicas e políticas nacionais desfrutavam de um modo de vida cosmopolita e moderno eram dois de seus principais objetivos. Faltavam na cidade obras imponentes que refletissem o aumento cada vez maior da importância da mesma no contexto internacional. Era necessário, também, superar antigas características coloniais tais como a existência de ruas estreitas e a coexistência, em um mesmo espaço, das sedes de poderes político e econômico com cortiços, carroças e animais. Para que o Rio de Janeiro pudesse, enfim, se tornar representante de uma nova fase pela qual passava o Brasil, era também fundamental o urgente saneamento e higienização da cidade a fim de combater os freqüentes surtos de febre amarela.

A necessidade de intervir na estrutura da cidade foi respaldada cientificamente pelo desenvolvimento da medicina social do século XIX, segundo a qual, era necessário realizar o aterro de pântanos, o desmonte de morros e o ataque às condições de higiene das habitações coletivas. As intervenções realizadas na cidade eram feitas em benefício dos interesses da elite através de argumentos que situavam as causas das doenças não no próprio corpo do doente, mas no seu ambiente.

O quadro urbanístico e social fomentava os desejos de transformação baseados no cientificismo positivista e no sanitarismo: um enorme contingente de imigrantes e escravos libertos sobrevivia em moradias superlotadas e insalubres.

Efetivamente, no alvorecer do século XX, o Rio de Janeiro sofreu uma intervenção que alterou profundamente sua fisionomia e estrutura urbanas, e que repercutiu como um terremoto nas condições de vida da população. Foram postas abaixo estruturas herdadas da colônia, criando-se uma paisagem nova que reproduzia vários traços daquela cunhada por Haussmann, em Paris, três décadas antes (BENCHIMOL, 2002 p. 126).

Seguindo esses princípios, dava-se início ao processo de renovação urbana das freguesias centrais, que atingiria principalmente os espaços ocupados pela população operária.

Com o objetivo de viabilizar uma melhor circulação, deu-se a abertura de novas vias juntamente com o alargamento das vias já existentes que constituíam importantes artérias da área central ou de suas imediações.

Com relação ao embelezamento da cidade, várias foram as intervenções implementadas pelo prefeito Pereira Passos, contudo, é importante ressaltar que ficavam restritas à área central e à zona sul da cidade, ou seja, áreas que concentravam o poder político e econômico e que abrigavam uma população de elevado poder aquisitivo respectivamente. Quanto às obras de higienização e saneamento, também se observou uma concentração de esforços nas zonas sul e central da cidade.

Nesse período, a cidade também foi alvo de pesados investimentos realizados pela União. As obras que foram fruto desse investimento, apesar de serem menos numerosas que as realizadas pela administração do Prefeito Pereira Passos, exerceram impactos sociais bem mais intensos devido à grandiosidade das mesmas.

Um exemplo ilustrativo foi a construção da Avenida Central, que demandou a demolição de milhares de casas que abrigavam famílias numerosas. A construção do porto do Rio de Janeiro, bem como das avenidas que lhe davam acesso, também foram obras atribuídas à União.

Portanto, é possível perceber que as intervenções de Pereira Passos, associadas às da União, marcaram um período que buscou revolucionar a forma urbana da cidade. Esta, a partir de então, absorveu em sua fisionomia as determinações econômicas e ideológicas contemporâneas.

A nova fisionomia atribuída à cidade foi implementada à custa da destruição dos quarteirões que abrigavam os cortiços habitados pelos proletários, bem como dos armazéns e trapiches localizados nos bairros marítimos.

Ao examinar semelhante situação em outras cidades do mundo que passaram por um processo de reforma urbana, Lefebvre analisou um fenômeno que classificou como implosão-explosão.

...aprofunda-se um processo induzido que se pode chamar de a implosão-explosão da cidade. O fenômeno urbano se estende sobre uma grande parte do território, nos grandes países industriais ... as concentrações urbanas tornam-se gigantescas; as populações se amontoam atingindo densidades inquietantes (por unidade de superfície ou de habitação). Ao mesmo tempo ainda, muitos núcleos urbanos antigos se deterioram ou explodem. As pessoas se deslocam para periferias distantes, residenciais ou produtivas. Escritórios substituem os apartamentos nos centros urbanos (LEFEBVRE, 1991b p. 10-11).

A política habitacional desenvolvida com a finalidade de modernizar a cidade promoveu a expulsão de grandes contingentes de população pobre que ocupavam os

cortiços da área central da cidade. Diante desse quadro, duas foram as principais estratégias encontradas por essa população: a ocupação dos morros como uma nova forma de moradia precária, economicamente mais acessível e próxima ao local de trabalho ou, por outro lado, a fixação de novas residências fora da zona urbana, em áreas onde o preço do solo e as limitações urbanas eram menores e as condições de vida e moradia eram relativamente melhores e mais salubres. Já a zona sul da cidade passava a abrigar, predominantemente, porém não de forma exclusiva, as classes mais abastadas da sociedade.

A remodelação da cidade que beneficiava a reprodução da riqueza e do poder das classes dominantes foi fruto de uma sólida aliança entre o Estado e o capital. Ao longo desse processo, cuidava-se dos aspectos urbanísticos e sanitários, contudo, negligenciava-se a questão social.

O grande crescimento populacional, observado nas freguesias externas à área central da cidade entre o final da última década do século XIX e a primeira década do século XX, aponta como as medidas oficiais impostas através do processo de remodelação, higienização e modernização da cidade, foram muito eficientes no sentido de promover um enorme agravamento da segregação socioespacial. A nova distribuição das classes sociais no Distrito Federal amenizava as contradições que antes representavam uma crescente ameaça à riqueza e ao poder das classes dominantes, que conviviam no mesmo espaço da área central da cidade com a população pobre.

A nova distribuição espacial das classes sociais que ocorria no território do Distrito Federal fez com que a freguesia de Inhaúma assumisse o importante papel de absorver a maior parcela da população pobre, composta, principalmente, por trabalhadores dos setores secundário e terciário. Dessa forma, o processo de remodelação da cidade fez com que Inhaúma passasse por um acelerado processo de transformação, que alterou suas antigas funções sociais e econômicas, bem como a forma de utilização do solo. A população da freguesia de Inhaúma aumentou em 287,3%, elevando de 17.421 para 67.478, ou em 50.057 o número de seus habitantes entre 1890 e 1906 (SANTOS, 1987 p.233).

A freguesia de Inhaúma agora dependia da área central da cidade como principal mercado de trabalho para a imensa maioria de sua população. Nesse sentido foi a freguesia que melhor cumpriu o papel de acolher moradores das classes trabalhadoras em decorrência das reformas urbanas e sociais impostas pela expansão industrial.

O Período Passos, ao tentar resolver as contradições do espaço que então se apresentavam, gerou novas contradições para o momento de organização social que o sucedeu. Observa-se, a partir de então, a rápida ocupação dos morros do centro da cidade, que até então eram pouco habitados. Ocorre a proliferação de uma forma urbana que constitui uma outra estratégia popular de habitação – a favela. Esta, por sua vez, era uma

alternativa à população pobre que precisava residir próximo ao local de trabalho. O desenvolvimento da indústria e da construção civil, contraditoriamente, alimentava o crescimento cada vez mais rápido dessa forma de habitação.

A grande maioria daqueles que chegava à cidade ou que era expulsa de cortiços, contudo, instalava-se nos subúrbios, contribuindo para sua efetiva ocupação. As freguesias suburbanas mais próximas do Centro, como as do Engenho Novo e Inhaúma apresentavam considerável incremento populacional, ao passo que as freguesias centrais apresentavam decréscimo ou taxas de crescimento inferiores às apresentadas pelas demais freguesias da cidade.

Utilizando como argumentos a degradação das condições de habitação e salubridade, o Estado começou a intervir. Uma das primeiras medidas implementadas foi a concessão de subsídios às indústrias, através da isenção de impostos e benefícios às indústrias que construíssem moradias higiênicas para seus operários. Várias empresas aderiram à iniciativa do Estado a fim de manter à sua volta uma força de trabalho cativa e disciplinada.

Essa medida não foi eficaz na eliminação dos cortiços. Estes continuavam a abrigar a maior parte da população miserável concentrada na área central da cidade. A alteração desse quadro foi percebida no início do século XX quando as bases ideológicas que conduziam o processo de ocupação da cidade determinaram que as áreas abertas pelas ferrovias destinar-se-iam aos pobres, enquanto a zona sul da cidade seria ocupada pelos ricos que aí desfrutariam de um moderno estilo de vida. Essa área, depois de saneada, proporcionaria tantos lucros quanto a área central, deste modo deveria ser preservada para as classes de mais alta renda.

Na época em que são realizadas as reformas urbanas do Prefeito Pereira Passos, é possível detectar a mudança do significado da categoria subúrbio e seu raptó ideológico, transformando-a naquilo que foi definido como o *conceito carioca de subúrbio*. O aparecimento de um novo significado para a palavra subúrbio reflete as transformações urbanas em curso no Rio de Janeiro.

De agora em diante, ela deixa de representar todos os espaços circunvizinhos à cidade para se fixar exclusivamente naqueles do norte e do oeste, servidos pela ferrovia. Além disso, ela passa a representar o espaço idealizado como lugar do proletariado e das indústrias, simbolizando o espaço das classes sociais e das atividades rejeitadas pela cidade, que deveria ser transformada e preservada para o uso das suas elites (FERNANDES, 1995 p. 65).

A Reforma Passos adotou uma política discriminatória do subúrbio ferroviário, que passou a ser visto como o lugar do proletariado. Essa parte da cidade passou a ser cada

vez mais excluída dos investimentos públicos e privados compatíveis não só com as demandas de sua população como também com o volume de impostos que aí eram arrecadados. Concomitantemente, observava-se um favorecimento das áreas centrais da cidade e, sobretudo, da zona sul, quando se tratava da implantação de infra-estrutura urbana.

Segundo Fernandes (ibidem, p. 104-105), a legitimação teórica do conceito carioca de subúrbio está sustentada por um veto à imaginação geográfica de um subúrbio de elite. É o caráter de classe que acaba por definir a posição do que é periférico ou suburbano.

O grande esforço em promover a transferência do proletariado para fora da área central da cidade pode ser constatado a partir da análise das alterações na localização da população do Distrito Federal durante o período mencionado.

A população do Distrito Federal entre 1906 e 1920 aumentou de 805.335 para 1.147.599, elevando-se em 42,5% ou em 342.264 habitantes. Esse aumento foi bem menor no centro da cidade (mais 22.051 ou 7,30%), do que nas zonas urbanas ao sul (mais 45.880 ou 38,86%) e ao norte do centro (mais 100.959 ou 49,99%), e principalmente do que o aumento ocorrido na zona suburbana, que chegou a 94,53% ou a 173.374 habitantes a mais no período. Além disso, enquanto as freguesias centrais reduziram de 37,49% para 28,23% sua participação em relação ao total de habitantes, e as urbanas do sul de 14,66% para 14,28%, as urbanas do norte elevaram-na de 25,08% para 26,39%, e as suburbanas de 22,77% para 31,10% no mesmo período (SANTOS, 1987 p. 255).

Ao longo do período, observa-se que o número de habitantes existente na zona suburbana superou o existente na área central da cidade, deixando claro que o processo de expulsão das camadas mais pobres do centro da cidade continuou vigoroso mesmo após o mandato do prefeito Pereira Passos. O melhor exemplo da continuidade desse processo entre 1906 e 1920 foram as obras de demolição do Morro do Castelo, durante a administração de Carlos Sampaio.

É possível perceber que o período Carlos Sampaio faz parte de um momento em que as preocupações com o valor de troca se inserem de forma contundente nos planos municipais, isso explica o grande empenho na eliminação de usos e populações não-desejadas de áreas nobres da cidade. As intervenções realizadas pela Prefeitura promoveriam a valorização de terrenos que por ela mesma seriam desfrutados.

...a cidade e a realidade urbana dependem do valor de uso. O valor de troca e a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir, ao subordiná-las a si, a cidade e a realidade urbana, refúgios do valor de uso, embriões de uma virtual predominância e de uma revalorização do uso (LEFEBVRE, 1991b, p.6).

Boa parte da massa que compunha a população pobre, tanto a que fora expulsa da área central, quanto a recém chegada à cidade, passou a residir no subúrbio, principalmente nas freguesias de Inhaúma, Irajá, e de Campo Grande.

A freguesia de Inhaúma, em 1920, era a que concentrava o maior número de habitantes, que, em sua maioria, eram trabalhadores dos setores secundário e terciário da produção e que tinham a área central da cidade como seu local de trabalho (SANTOS, 1987 p. 256).

Portanto, é possível perceber que entre 1906 e 1920, consolida-se a nova função da freguesia de Inhaúma como fornecedora de mão-de-obra para a área central da cidade.

Na área leste da freguesia o processo intensificou-se especialmente a partir da primeira década do século XX, favorecido pela existência da Estrada de Ferro Leopoldina Railway, com suas estações, em terras do antigo Engenho da Pedra (ibidem, p. 269-270).

A partir da década de 1910 observou-se um intenso processo de loteamento e abertura de ruas nos bairros de Bonsucesso, Ramos e Olaria. (vide fotos 20 e 21, apêndices 2.18 e 2.19, p. 130)

...nas proximidades da estação de Bonsucesso... enquanto Guilherme Maxwell criava, do lado direito das linhas da Leopoldina, mais de seiscentos lotes, do lado esquerdo, o francês Frontin fundava as ruas Clemenceau, Marechal Foch, Saint Hilaire, Humboldt e a General Galioni.

Já as áreas situadas ao redor da estação de Ramos foram urbanizadas pelo Coronel Joaquim Vieira Ferreira, descendente de antigos proprietários locais, e a quem coube a criação da Vila Gerson, em 1912, com uma área superior a 200 mil m² e dividida em mais de 600 lotes distribuídos em 8 ruas.

São da mesma época os loteamentos feitos por pelo menos dois proprietários de terras nas proximidades da estação de Olaria. Um deles, Custódio Nunes, além de doar terrenos para a nova igreja de São Geraldo e para o campo do Olaria Atlético Clube (na rua Bariri, onde antes guardava seus bois), abriu as ruas Filomena Nunes (sua filha), Dr. Nunes (seu filho), Carlina, Noemia Nunes e Rosalina, hoje Sargento Aquino. O outro proprietário local era João Rodrigues Mota e Eleutério Mota, com a ajuda dos Gonçalves Roma, donos da olaria que deu origem ao nome da estação da Leopoldina no local. O mesmo Custódio Nunes fundou, em 1910, o matadouro da Penha, situado na Estrada de Maria Angra, o que nos leva a crer que suas terras ultrapassavam os limites da freguesia de Inhaúma com a de Irajá (SANTOS, 1987 p. 270-271).

Esse período marcou o rápido avanço das características urbanas e o acelerado desaparecimento das características rurais na Freguesia de Inhaúma.

CAPÍTULO III

O CONTEXTO DA FORMAÇÃO DO BAIRRO DE OLARIA E DE SUA POSTERIOR TRANSFORMAÇÃO EM PORÇÃO IMERSA NA METRÓPOLE

O terceiro capítulo dá continuidade ao momento analítico-regressivo. Aqui o mergulho na história aborda o tempo do bairro, bem como sua posterior transformação em porção imersa na metrópole.

No tempo do bairro, observa-se o processo de estruturação do bairro de Olaria através da industrialização, período em que se observou o auge da vida de bairro e das relações de vizinhança. Já a transformação do bairro em porção imersa na metrópole é acompanhada pela redução das atividades industriais, pelo aumento da população favelada em decorrência de políticas habitacionais defensoras dos interesses das elites e pelo grande aumento da violência.

3.1 O tempo do bairro.

A eclosão da Primeira Guerra Mundial promoveu uma redução das exportações de café e reteve boa parte dos capitais que antes se evadiam do país através de remessas de dinheiro por imigrantes recentes, turismo das classes abastadas e importações em geral. Esses recursos foram realocados na criação de novas indústrias bem como na recuperação daquelas já existentes. Esse fenômeno foi observado com grande vigor no Rio de Janeiro, pois aí se concentrava tanto o maior parque industrial do país como também o maior mercado consumidor. Ao final da guerra, era possível observar uma profunda transformação na estrutura econômica brasileira, houve um grande incremento da atividade industrial, que usufruía dos benefícios gerados pelo funcionamento do novo porto do Rio de Janeiro e da oferta satisfatória de energia elétrica.

Duas eram as principais localizações almejadas pelas indústrias da época: as áreas próximas ao porto e os subúrbios que ofereciam terrenos mais acessíveis e servidos pela ferrovia.

O desenvolvimento industrial que se processava resultou na atração de numerosos migrantes, em grande parte, oriundos do antigo Estado do Rio de Janeiro.

Esses migrantes encontraram uma realidade que lhes possibilitava a instalação de suas moradias em locais distantes da área central, visto que as áreas suburbanas dispunham de terrenos e moradias a preços módicos e eram servidas pelo transporte ferroviário cuja tarifa era única dentro do Distrito Federal. Observou-se, nesse período um

crescimento populacional muito maior nas freguesias suburbanas quando comparadas com as urbanas, destacando-se as freguesias de Irajá e Inhaúma (ABREU, 1997 p. 80).

Os subúrbios cariocas receberam, ao longo de seu processo de industrialização, uma enorme quantidade de migrantes atraídos pelos empregos oferecidos não só pelas indústrias, como também, pelo setor de comércio e de serviços que eram impulsionados pelo crescimento populacional. Grande parte desses migrantes era oriunda da mão-de-obra que fora liberada pelo campo em decorrência da decadência de parte do setor agrário.

Posteriormente, a crise mundial do capitalismo gerado pela quebra da bolsa de Nova Iorque em 1929 abriu os caminhos para que o poder político da nação passasse para as mãos de outros setores sociais. Os banqueiros e os industriais figuravam como os mais importantes deles. A Revolução de 1930 marcava assim a ascensão do capital financeiro e industrial na economia brasileira.

Com a Revolução de 1930, a intervenção do Estado na reprodução da força de trabalho tornou-se cada vez mais freqüente. Um bom exemplo foi a criação dos Institutos de Aposentadoria e Pensão (os IAP's), criados em 1933, tinham como objetivo principal atender a demanda por habitação dos trabalhadores vinculados a determinadas características profissionais, sobretudo dos setores do transporte e da indústria, buscando garantir um bem fundamental na reprodução da força de trabalho. Amplos setores populares que não encontravam empregos no mercado de trabalho formal ficavam excluídos dessa modalidade de acesso à habitação. No Rio de Janeiro houve a construção de alguns conjuntos habitacionais desse tipo, contudo, a pequena expressão dos mesmos diante do crescimento das necessidades habitacionais, fez com que aumentasse, cada vez mais, o processo de favelização.

A consolidação de uma posição de destaque da burguesia industrial viria em conseqüência da Segunda Guerra Mundial, que, assim como a primeira, proporcionou grande ímpeto à industrialização. Dessa forma, após a guerra, a burguesia industrial associada à burguesia financeira, tomava de fato o poder econômico do país. Esse momento inaugura, também, a grande entrada de capital estrangeiro no país sob a forma de investimentos em atividades diretamente produtivas e não mais sob a forma de empréstimos quase que exclusivamente.

Esse período foi marcado pelo intenso incremento populacional da cidade, provocado, sobretudo pelo grande fluxo migratório. Dentre os fatores que contribuíram para esse crescimento populacional, aquele que mais se destacou foi o crescimento industrial, que provocou a atração de numerosa mão-de-obra de várias partes do país. O aumento populacional proporcionado pela migração contribuiu muito para o crescimento dos subúrbios.

Entre o início do século XX e a década de 1930, a fisionomia da cidade evoluiu de acordo com duas principais linhas de investimento. Enquanto os governos do Distrito Federal e da União destinaram grande quantidade de recursos para o embelezamento da zona sul e para a renovação da área central, afetando principalmente as localidades em que residia a população mais pobre, o capital industrial, que iniciou uma expansão mais acelerada em direção aos subúrbios, foi importante na geração de empregos e na instalação de infra-estrutura. Como consequência desse processo, houve a atração de importante contingente de mão-de-obra para a cidade, este, por sua vez, passou a se instalar com grande intensidade nos subúrbios, dando origem a mais favelas que passaram a se localizar nas proximidades das áreas industriais (ABREU, 1997, p. 72).

É nítido, dessa forma, que a intensidade das forças que impulsionam o desenvolvimento de distintas áreas da cidade não é a mesma. A zona sul tem como grande investidor o Estado, enquanto os subúrbios contam com a indústria.

A partir de 1930, com o apoio do Estado à atividade industrial, há uma modificação no padrão de localização da indústria, que passa, a partir de então, a intensificar sua fixação nos subúrbios. O consequente crescimento dos subúrbios passa a privilegiar as áreas servidas pelas ferrovias.

Paralelamente ao deslocamento das indústrias da área central para o subúrbio, ocorria a liberação de amplas edificações que passaram a ser ocupadas por ramos industriais que exigiam grandes espaços para a produção e comercialização de seus produtos e, também, a primeira delimitação de uma zona industrial na cidade. A nova área não contemplava bairros da zona sul, fato que promoveu a transferência ou o encerramento de atividades das indústrias que aí se localizavam, bem como o posterior loteamento e venda dos valorizados terrenos que ocupavam (ibidem).

As então oficializadas áreas industriais experimentaram um fabuloso crescimento industrial e populacional nas décadas seguintes. O advento da Segunda Guerra Mundial, ao restabelecer a necessidade de uma política de substituição de importações, promoveu a aceleração dos trabalhos de saneamento de várias áreas suburbanas, abrindo novas áreas à atividade fabril.

A grande necessidade de aumento da produção industrial a fim de suprir as dificuldades de importação durante a guerra fez com que o governo municipal permitisse a localização indiscriminada das indústrias no subúrbio. A implantação das indústrias nos subúrbios durante esse período ocorreu sem uma regulamentação e supervisão adequada, efetuando-se em terrenos baldios e através da transformação de antigos casarões residenciais. Teve início a multiplicação de pequenas e médias fábricas entre os bairros de Bonsucesso e Olaria próximo à Baía de Guanabara para onde se transferiram diversas indústrias, antes localizadas na área central da cidade. Durante os anos cinquenta

observou-se a efetiva ocupação de um novo eixo de expansão fabril, recentemente implantado pelo Estado: a Avenida Brasil, que fora inaugurada em 1946 (ibidem, p.103).

Portanto, o início do processo de formação do tempo do bairro em Olaria pode ser relacionado à conjuntura da Primeira e da Segunda Guerras Mundiais. A definitiva consolidação do bairro ocorreria a partir da construção da Avenida Brasil, ao longo da qual a instalação de indústrias seria amplamente estimulada.

Construção realizada sobre área aterrada, e a partir de obras de saneamento, esse eixo rodoviário tinha como principal objetivo a incorporação de novos terrenos à estrutura urbana, visando sua ocupação industrial. Contudo, a ocupação industrial concretizou-se, de fato, em apenas alguns pontos, pois teve que concorrer com a expansão das favelas.

As zonas suburbanas apresentaram o crescimento mais intenso da população favelada, atingindo índices superiores a 150% na zona da Leopoldina e 200% na de Madureira. Em 1960, 32% das favelas e 33% da população favelada se encontravam na zona da Leopoldina, nas proximidades da Avenida Brasil. De fato, a grande maioria das favelas que surgiu no Rio de Janeiro entre 1948 e 1960, se localizou nas proximidades da Avenida Brasil (distrito da Penha). (ABREU, 1997 p.126).

Observava-se, portanto, o processo de ocupação de áreas destinadas ao uso industrial pelo uso residencial favelado.

Entre os anos de 1946 e 1964 verifica-se a intensificação do processo de substituição de importações que visava, também, a produção de bens de capital e de consumo durável. Nesse período ocorre uma grande entrada de capitais estrangeiros no país.

A ideologia desenvolvimentista do governo de Juscelino Kubitschek considerava fundamental o investimento em indústrias de base e na infra-estrutura. Acreditava-se que a industrialização levaria o Brasil a uma fase de prosperidade ainda desconhecida, uma vez que, resolvidos os problemas econômicos, todos os demais problemas também seriam resolvidos.

Durante o período JK ocorre a transferência da capital para Brasília, processo que consumiu enorme quantidade de recursos públicos. Além dos gastos excessivos realizados pelo governo, havia um déficit permanente na trocas cambiais do país, devido ao aumento das importações de bens de capital combinado com a queda acentuada dos preços do café. A aceleração da inflação, gerada pela necessidade de emissão constante de papel moeda, promoveu uma forte redução do salário real dos trabalhadores.

Outro efeito do aumento da inflação foi a valorização crescente do solo urbano, o que afetou bastante o processo de expansão física da metrópole. A retenção dos terrenos mais próximos à mancha urbana, para serem vendidos posteriormente a preços bem mais elevados, transformou-se na estratégia dos loteadores. Tal estratégia obteve sucesso

porque o Estado não implementou uma política de uso do solo que desestimulasse a retenção dos terrenos pelos proprietários e, além disso, viabilizou empreendimentos imobiliários a grandes distâncias através do estímulo dado ao transporte rodoviário (ibidem, p. 115).

Esse novo cenário que associava a elevação do valor do solo, o aumento das distancias entre os novos loteamentos e os locais de emprego e o congelamento dos aluguéis, acabou resultando numa grave crise habitacional. Em conseqüência, houve um rápido aumento da população favelada e a proliferação das casas de cômodo.

Observa-se a falta de uma linha de ação comum e definida quanto ao que fazer com as favelas. Por um lado criavam-se organismos, leis e projetos objetivando a manutenção e recuperação de favelas, bem como a oferta de serviços assistenciais à sua população, por outro lado, havia a promulgação de leis, criação de instituições, apresentação e realização de projetos visando a eliminação das mesmas. As intervenções realizadas nas favelas do Rio de Janeiro até a metade da década de 1960 seguiam duas tendências contraditórias de ação, ou seja, a extinção ou introdução de melhorias (VALLADARES, 1978 p.24).

Entre os anos de 1945 e 1965 (período das últimas eleições diretas para governador), as favelas representaram uma área política de grande importância em virtude da sua dimensão eleitoral crescente. Os políticos voltavam-se para as favelas, intensificando suas atividades de relacionamento e propaganda, através da oferta de recursos ou favores pessoais aos moradores. Estabelecia-se uma clara relação de troca entre o voto e o favor obtido.

Na segunda metade da década 1950, ocorreu um grande aumento no número de favelas, que cresciam em decorrência da política industrializante do governo JK, que causou a urbanização, a migração interna, a inflação e a concentração de renda. Tal quadro veio a se reverter, na década de 1960, com outras posturas do Estado em relação à população favelada.

É possível constatar que o período populista foi um verdadeiro fracasso no que se refere à política habitacional. A ação do governo restringiu-se apenas à construção de alguns poucos conjuntos habitacionais pelas Caixas Econômicas e Institutos de Previdência, cujas unidades eram em número muito abaixo do necessário para que se alcançasse a solução do problema.

Apesar de não resolver os problemas habitacionais, esses investimentos realizados pelo governo tinham uma grande importância política para os governos populistas, uma vez que geravam grandes quantidades de votos que os mantinham no poder. Também era eficaz ao dar um tom popular a um governo que servia principalmente aos interesses das classes mais privilegiadas.

A construção do Conjunto Residencial do IAPC de Olaria (vide fotos 22 e 23, apêndices 2.20 e 2.21, p. 131) em 1945 foi um exemplo desse tipo de investimento. Por iniciativa do Governo Vargas - 2º mandato - fôra construído o conjunto residencial do IAPC (Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Comerciários). Possuía toda infraestrutura de um bairro de forma independente. Prefeitura, teatro, salão de baile e festas, escola, jardim de infância, posto de saúde, cooperativa de abastecimento, leiteria, lavanderia, casa de força, residência do administrador e 83 blocos residenciais cercados de jardins e com policiamento próprio e uma linda praça central contornando o mastro da bandeira. Além disso, possuía quadra polivalente e play-ground. Era tudo “de graça”. Uma utopia, que no início do pós-guerra, era o sonho de todo trabalhador.

Porém, nem todos os trabalhadores da cidade usufruíram de investimentos estatais como este. A grande estratificação da cidade acabava por gerar uma forma espacial contraditória com as necessidades de acumulação do capital. O crescimento da cidade na forma de tentáculos promoveu o aumento das distâncias entre a casa e o trabalho ocasionando deslocamentos cada vez maiores dos trabalhadores. Associado a esse processo de crescimento não havia um satisfatório desenvolvimento do transporte coletivo de massa. Desde a década de 30 a ocupação dos subúrbios e sua manutenção como reserva de valor já estavam consideravelmente avançadas. À população mais pobre restava a busca por moradia em áreas vizinhas à cidade. O paradoxo espacial que dificultava a acumulação do capital era, portanto, a necessidade de satisfazer à demanda crescente de força de trabalho por parte da indústria e dos serviços, com uma população que viesse a se localizar em áreas mais próximas.

Uma das soluções para contornar essa contradição espacial foi a proliferação ainda maior das favelas. O processo de ocupação ilegal de terrenos ainda não ocupados como morros íngremes, mangues, margens inundáveis de rios e áreas destinadas à reserva de valor já era comum há décadas, contudo, era observado quase que de maneira restrita nas áreas centrais, pois aí se concentrava quase toda oferta de emprego.

Devido ao processo de descentralização das indústrias, também se verificou a descentralização da oferta de emprego. As ocupações ilegais passaram a fazer parte também da paisagem dos subúrbios que se industrializavam. A expansão das favelas para além da área central da cidade ganhava cada vez mais força.

Nesse contexto, houve o início do processo de formação dos Complexos da Maré e do Alemão, dois grandes complexos de favelas localizados nas proximidades do bairro de Olaria.

A região da Leopoldina já havia se transformado em um núcleo industrial e suas terras tornaram-se objeto de especulação imobiliária, restando à camada mais pobre a ocupação das áreas alagadiças no entorno da Baía de Guanabara (caso do Complexo da

Maré) ou das áreas desvalorizadas ocupadas por morros e encostas (caso do Complexo do Alemão).

No caso do Complexo da Maré, seu processo de ocupação e desenvolvimento teve auxílio de um fator fundamental, a Avenida Brasil. Essa via passou a facilitar o acesso dos moradores aos locais de trabalho e possibilitou a chegada do material necessário para os aterros, bem como para a construção de casas e barracos.

A compreensão do processo de proliferação das favelas exige uma análise do contexto em que tal fenômeno se processava: as favelas pouco eram afetadas pelos controles urbanísticos devido ao comprometimento de qualquer ação coercitiva por parte do poder público em virtude do fluxo migratório que então era verificado; o acúmulo de capital por parte da indústria, do comércio e da burguesia em geral dependia dessa mão-de-obra barata; os terrenos ocupados pelas favelas eram públicos ou pouco valorizados pelas empresas imobiliárias.

Outro efeito do caráter populista da época foi a realização de uma série de melhorias nos subúrbios. As áreas com grande presença de indústrias conseguiram do governo considerável melhoria de infra-estrutura em virtude de sua participação na geração da renda interna. As demais áreas suburbanas, porém, foram alvo apenas de melhorias pontuais.

A partir da década de 1950, a necessidade de maior diversificação das opções de reprodução do capital no nível da cidade como um todo, o aumento da densidade populacional da zona sul e a concentração de numerosos investimentos particulares nessa área, constituem problemas que passam a exigir uma nova e ampla transformação da cidade. Essa transformação teria como objetivo central o combate ao problema viário através da construção de uma ampla malha rodoviária.

Para a execução dessa nova transformação da forma urbana, foi retomada a prática da cirurgia urbana, que provocou os efeitos mais perceptíveis nos bairros que estavam no caminho das novas vias expressas, túneis e viadutos.

Com o surgimento de um novo período autoritário, a evolução da cidade abandona o curso temporariamente adotado no período populista e retorna ao seu curso original, caracterizado pela separação das classes sociais no espaço.

O golpe militar de 1964, que contou com o apoio da burguesia industrial e financeira, promoveu a substituição do populismo pela tecnocracia. A política econômica do novo regime promoveu uma enorme concentração de renda no país, pois baseou o combate à inflação em critérios como a eficiência econômica e a contenção dos salários. O período autoritário foi muito útil à classe dominante, pois poderia adotar, sem qualquer reação das classes populares, as políticas urbanas mais repressivas a fim de retomar com mais ímpeto a separação espacial das classes sociais que havia sido ofuscada pelo aparecimento das favelas na área nobre da cidade.

A Administração Lacerda (1960-1965) inaugurou uma nova forma de tratamento das favelas baseada na remoção. O objetivo era eliminar as favelas e transferir suas populações para outros locais. Houve a criação da COHAB-GB (1962) que, utilizando-se das verbas da USAID (United States Agency for International Development), construiu as Vilas Kennedy, Aliança e Esperança (todas localizadas em locais muito distantes da área central da cidade), para onde foram removidos os moradores de diversas favelas da cidade (VALLADARES, 1978 p.24).

Ainda durante a administração Lacerda, houve a erradicação das favelas da Praia do Pinto, Morro da Formiga e Favela do Esqueleto. Seus moradores foram transferidos para habitações “provisórias” construídas no Complexo da Maré. Esse fato exemplifica o processo de expansão das favelas nas proximidades da Zona da Leopoldina durante a década de 1960.

A partir de 1964, o esvaziamento da vida eleitoral diante das transformações da estrutura política brasileira, acarretou a diminuição da importância do papel político-eleitoral das favelas. Houve um grande afastamento dos políticos das áreas faveladas devido aos efeitos de todas as medidas de segurança nacional que resultaram num grande número de cassações de direitos políticos, na suspensão das eleições diretas para Presidência da República e Governos Estaduais e na suspensão da prática multipartidária em consequência da instituição oficial do bipartidarismo.

Surgiu um posicionamento mais firme e decidido quanto ao que fazer com a favela, deixando para trás a ambigüidade que caracterizava o momento político anterior. O Governo Federal adotou uma política única em relação às favelas, ou seja, uma política de extinção.

Tal política seria comum ao Governo Federal, ao então Estado da Guanabara e ao Estado do Rio de Janeiro. Para isso, em 1968, foi criada pelo governo Federal a CHISAM (Coordenação de Habitação de Interesse Social da Área Metropolitana do Grande Rio), órgão do Ministério do Interior ligado diretamente ao BNH. Esse foi o período em que se assistiu a maior operação antifavela que o Rio de Janeiro jamais conheceu (ibidem, p. 29).

Foram assim reduzidas as condições de permanência das favelas. Novos interesses cobijavam os espaços que seriam liberados com as remoções. Além disso, a presença dos favelados sempre foi um incômodo para os bairros ricos da cidade.

A remoção das favelas também representaria a solução de um entrave diante dos programas de planejamento projetados ou realizados pelo Estado, bem como a eliminação de uma ameaça que as aglomerações populares de baixa renda, de considerável importância quantitativa e com forte potencial de mobilização, representavam para a ordem estabelecida. A remoção das favelas propiciaria o disciplinamento do uso do solo em muitas áreas da metrópole.

A remoção das favelas atendia aos interesses da elite que fazia uma conceituação estigmatizada do favelado, que era qualificado como parasita do Estado, marginal, que precisa ser eliminado do espaço em que se encontra e re-territorializado em outras áreas distantes, não visíveis. Acabar com as favelas também contribuía para incrementar a construção civil, que usufruiria da liberação de terrenos (sobretudo na Zona Sul) antes ocupados pelas mesmas e atenderia a demanda de construção de unidades habitacionais para as famílias removidas.

Apesar de todo o esforço de remoção de favelas, essas cresceram em número e em população, pois as causas do crescimento das favelas não foram atacadas pelos diversos programas de remoção.

As diversas intervenções governamentais não levavam em consideração as características de sua população e os fatores que a levavam a morar em favelas. Para as camadas pobres, mais que uma moradia, a favela tem outras funções importantes: facilidade de acesso aos mercados de trabalho, reduzindo os gastos com transporte e redução dos gastos com habitação.

A favela também é o resultado de uma situação em que o uso do solo é cada vez mais determinado pelo seu valor, e onde o controle do espaço urbano é exercido pelas camadas dominantes.

As intervenções realizadas no Rio de Janeiro, também não levaram em conta outras variáveis que determinam o crescimento das favelas: as migrações que sempre tiveram importante papel no crescimento da cidade e no aumento dos bolsões de pobreza; a especulação imobiliária e a deterioração das condições materiais de vida das camadas menos favorecidas.

O efeito obtido pela política de remoção de favelas foi o inverso ao que se esperava, ou seja, não ocorreu o fim das favelas, nem mesmo a sua contenção. Ao contrário, continuaram crescendo e marcando a paisagem da cidade.

A cidade do Rio de Janeiro foi, por cerca de 200 anos (entre 1763 e 1960), a capital do país. Sob essa condição, assumia uma função político-administrativa importante, que lhe assegurava permanente atenção do governo federal. Contudo, a partir de 1960, o Rio de Janeiro deixava de ser a capital do país, fato que agravou a crise de sua economia que já vinha sofrendo com a perda continuada de participação no produto industrial brasileiro.

Concomitantemente à perda de sua condição de Distrito Federal, devido à mudança da capital para Brasília, observa-se o surgimento do estado da Guanabara. Durante 15 anos, entre 1960 e 1975, a cidade do Rio de Janeiro passou por uma experiência político-administrativa singular. A transformação da cidade em Estado da Guanabara, ao possibilitar o mecanismo da dupla arrecadação, viabilizou investimentos públicos que objetivavam a

superação da estagnação econômica, além da readaptação da estrutura espacial da cidade à sua nova condição social, política e econômica.

A área do Estado da Guanabara confundia-se com a da cidade do Rio de Janeiro, o que o tornava uma espécie de cidade-estado, fato que lhe possibilitava arrecadar tributos tanto de origem municipal como estadual. Essa dupla arrecadação foi fundamental para o financiamento de uma série de investimentos em infra-estrutura urbana que deram origem a reforma urbana.

O grande número de investimentos públicos estaduais viabilizados no período de existência do Estado da Guanabara promoveu uma transformação da estrutura urbana da cidade, redirecionando os vetores de sua expansão e melhorando as opções locacionais para a indústria. A atração de investimentos industriais fazia-se urgente em virtude da necessidade de reverter um quadro de esvaziamento da economia carioca que ocorria desde o início do século XX. Diante desse quadro, o planejamento da expansão urbana surge como um instrumento para combater o esvaziamento econômico do Estado.

A indústria carioca baseava-se em setores tradicionais e dispunha de poucas e onerosas alternativas locacionais para instalar novas indústrias e para realocar as já existentes. Em virtude desse quadro, várias empresas buscavam áreas de entorno da Guanabara, já no antigo Estado do Rio de Janeiro, ou transferiam-se para outros estados mais distantes. O governo estadual, então, realizou grandes investimentos para facilitar o acesso à Zona Oeste que, até então, era escassamente ocupada e que poderia tornar-se área industrial e bairro residencial operário. A Criação das zonas industriais de Santa Cruz e Jacarepaguá tornaram-se uma alternativa de localização industrial e contribuíram para reverter o processo de esvaziamento na economia carioca (SANTOS, 2003 p. 147-148).

O Rio de Janeiro atraía grande parte dos fluxos migratórios oriundos das áreas estagnadas do Nordeste e do Estado de Minas Gerais, mesmo com a perda de dinamismo em relação às atividades industriais e em relação às funções políticas. Mesmo que a maior parte dos novos residentes buscasse localizações periféricas à metrópole, era urgente uma intervenção que orientasse o crescimento urbano ou que, ao menos, tentasse ordená-lo.

A reforma urbana dos anos 1960 resultou de poderosas intervenções públicas na construção de meios de consumo coletivos que tinham como objetivo principal a tentativa de readaptar a cidade às necessidades de reprodução social, sobretudo das frações economicamente dominantes na sociedade. Nesse contexto, os principais beneficiários foram os interesses industriais e imobiliários.

Houve a implementação de um grande número de obras viárias que já haviam sido projetadas na década anterior. Destacam-se: Túneis Santa Bárbara e Rebouças, Trevo dos Marinheiros, via expressa do Aterro do Flamengo, Avenida Radial Oeste, Elevado e Túnel do Joá, e início da abertura do Túnel Dois Irmãos. Tão importantes quanto os investimentos

na malha viária foram os relativos à infra-estrutura urbana, com obras de saneamento, como a adutora do Guandu e grande número de obras de contenção de encostas (principalmente na zona sul da cidade). (SANTOS, 2003 p.156).

A reforma urbana, ao negligenciar a oferta de moradia popular e de meios de transporte coletivos, mostrou todo seu caráter regressivo. Os interesses da classe média (com capacidade de adotar o uso do transporte individual para seus deslocamentos) eram atendidos, enquanto os meios de transporte coletivos (que atendiam a população mais pobre) não estavam na lista de prioridades.

A reforma urbana realizada nos anos de 1960 também transparecia seu viés elitista através do atendimento aos interesses industriais, especialmente aos da indústria automobilística, e aos interesses relacionados à promoção imobiliária.

A reforma, baseada numa “febre viária”, gerou impactos significativos em todas as áreas da cidade, contudo, seu principal efeito foi a de possibilitar um acesso mais fácil a Zona Oeste e a baixada de Jacarepaguá que, até então, eram áreas escassamente habitadas. Iniciava-se, assim, um novo vetor de expansão da cidade, que se torna a principal área de expansão urbana desde então.

Previa-se a descentralização espacial de parte dos serviços e do comércio, os quais acompanhariam o deslocamento da população, e a realocação da indústria, que se afastaria de localidades densamente ocupadas, como São Cristóvão e seus arredores (ibidem, p.166).

As reformas urbanas realizadas na década de 1960 teriam um grande impacto no futuro do bairro de Olaria. Elas marcaram a aceleração do processo de desvalorização da Estrada de Ferro Leopoldina em detrimento do transporte rodoviário, bem como o início do processo de saída de indústrias rumo à Zona Oeste da cidade.

No Brasil, o processo de descentralização interna das cidades ganhou bastante impulso a partir de fins dos anos 1950, com a instalação da indústria automobilística. A expansão da malha viária intra e interurbana era financiada com um fundo criado pelo governo federal para viabilizar a indústria automobilística instalada no governo JK (1956-60). A construção de uma ampla malha viária que possibilitava o uso do automóvel contribuiu fortemente para o processo de expansão física da cidade com a intensificação da urbanização da população e o estímulo cada vez maior à utilização do transporte individual.

A crescente urbanização da população brasileira e o processo de metropolização demandavam a ocupação de áreas cada vez mais distantes dos centros históricos das cidades. Nesse sentido, o planejamento urbano voltava-se para a execução de planos viários que viabilizariam a criação de novos bairros que constituiriam novos subcentros a partir dos quais se expandiria o tecido urbano.

A concentração espacial dos vultosos investimentos na Zona Sul e Oeste da cidade ao longo dos 15 anos em que o Rio de Janeiro passou à condição de Estado da Guanabara, proporcionou a essas áreas uma grande ampliação da oferta de equipamentos públicos. Além disso, a Zona Oeste tornou-se uma alternativa locacional para a indústria.

Contudo, desde meados da década de 1970, novas mudanças têm ocorrido em relação à atuação dos agentes econômicos no sentido de fragilizar os compromissos sociais estabelecidos anteriormente. Observou-se a perda de direitos trabalhistas em razão da “necessidade” de flexibilização das relações de trabalho, parcela importante da população economicamente ativa passou a não conseguir inserção formal no mercado de trabalho, observou-se o declínio dos níveis de rendimento e, finalmente, o Estado passou a assumir novamente uma postura liberal, que restringiu fortemente sua atuação em intervenções mais diretas. Isto é, o neo-liberalismo.

A exclusão da maior parte da população dos benefícios da infra-estrutura urbanística pode ser constatada, do ponto de vista espacial, através do surgimento de projetos imobiliários que primam pela ausência da população excluída pelo mercado. Apenas os consumidores com poder aquisitivo suficiente podem desfrutar de condomínios dotados de todos os equipamentos de infra-estrutura urbanística, aos demais residentes da cidade, resta o espaço público, não-privatizado, na maioria das vezes dominado pela atuação da criminalidade. Dessa forma, a população que não desfruta de uma boa colocação no mercado de trabalho ou boa condição de moradia, acaba sendo vitimada pelo processo de exclusão socioespacial.

Observa-se uma queda do prestígio do Estado como condutor da reestruturação do uso do solo urbano, de modo a melhorar o acesso aos equipamentos coletivos, tornados essenciais para a reprodução social. A distribuição espacial da infra-estrutura social e produtiva, que poderia ser um mecanismo através do qual se alcançaria uma melhor distribuição da renda real no âmbito da cidade, acaba não acontecendo. Essa ausência do Estado que atua sob uma perspectiva cada vez mais liberal promove a redução da condição de cidadania à de simples consumidor.

A primeira metade da década de 1970 testemunhou o crescente aumento da população favelada, da inadimplência dos financiamentos públicos e da crise financeira e administrativa dos órgãos envolvidos na questão da moradia. A soma de todos esses fatores mostrava o quanto a política de remoção era ineficaz em todos os sentidos.

O estudo da trajetória das políticas habitacionais adotadas na cidade do Rio de Janeiro revela que nos subúrbios ferroviários não houve grandes preocupações em conter o avanço das favelas. Na verdade, os bairros do subúrbio ferroviário muitas vezes constituíram o local de destino de grande parte das populações expulsas pelas políticas de remoção realizadas na área central e na Zona Sul da cidade. Como consequência de

sucessivas políticas habitacionais ditadas pelos interesses das elites, o bairro de Olaria via crescer em suas proximidades dois grandes complexos de favelas.

Nesse momento, apesar do acelerado processo de crescimento das favelas próximas ao bairro de Olaria, em especial as que compõem o Complexo do Alemão, a vida de bairro e as relações de vizinhança entre os moradores de ambos os lados pareciam ainda não ter sido afetadas.

“Sempre houve diferença entre ambos os lados do bairro, porém antigamente era diferente. Entre o período de 1967 até o final da década de 1970, o lado voltado para o Complexo do Alemão concentrava a maior parte das atividades culturais do bairro. Era o lado onde havia mais cinemas, atividades de lazer e convívio entre os vizinhos. No lado alto as brincadeiras e festas de rua ocorriam com muito mais intensidade e as pessoas que moravam no lado baixo iam para lá em busca dessas festas. Da mesma forma, muitas pessoas do lado alto iam para o lado baixo para pegar ônibus rumo as praias da Ilha do Governador que eram limpas na época” (DIRCE RAMOS GONÇALVES VIEIRA, entrevistada¹⁷).

Essa situação viria a se modificar significativamente nas décadas seguintes devido ao crescimento da violência registrado no lado alto do bairro em virtude da proximidade do Complexo do Alemão então tomado pelo narcotráfico.

3.2 O tempo da porção imersa na metrópole

Na década de 1980 observou-se a grande derrocada do modelo econômico vigente desde o pós-II Guerra Mundial. Vários fatores negativos combinaram-se para essa crise, dentre eles: a desvalorização do dólar em 1971, as sucessivas crises do petróleo, crise fiscal, inflação e dificuldade de retomada do crescimento econômico.

Nesse contexto ressurgiria a hegemonia do liberalismo econômico, cuja premissa básica era a reformulação do Estado no sentido de que o mesmo não mais interviesse ou planejasse um projeto social e econômico de grande impacto social. Dessa forma, os anos 1980 foram marcados por uma crise aguda das atividades de planejamento urbano.

Um contexto que combinava a forte centralização, a falta de capacitação política e financeira dos poderes executivos locais e a perda de legitimidade do Estado para implementar intervenções no espaço urbano do Rio de Janeiro, marcou a segunda metade da década de 1970 e a década de 1980.

Na década de 1980, podem-se notar os efeitos da degradação do poder de compra das classes trabalhadoras e o aumento ainda maior do número de favelas. As invasões de

¹⁷ Dirce tem 46 anos, é fisioterapeuta, moradora da Zona da Leopoldina desde 1967 e especificamente do bairro de Olaria (lado baixo) desde 1981. A entrevista foi realizada no dia 16 de junho de 2008.

terrenos tornaram-se outro recurso de habitação popular e os loteamentos irregulares e clandestinos também assumiram um papel importante.

Esse período foi emblemático no que se refere ao processo de expansão das favelas nas proximidades da Zona da Leopoldina. Nessa década, devido às suas dimensões e ao volume de moradores que abrigavam, os Complexos do Alemão e da Maré passaram a compor a XXIX e a XXX Regiões Administrativas do Rio de Janeiro em 1986 e 1988 respectivamente (PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 2008).

Percebe-se que a ilegalidade de certos tipos de moradias informais não é reprimida pelas autoridades, o que pode significar o reconhecimento de novos interlocutores na cena urbana ou o atestado da incapacidade dos poderes públicos de resolver o problema habitacional da população de baixa renda.

Apesar do comércio de drogas ilegais existir há muito tempo no Rio de Janeiro, a década de 1980 é, de maneira um pouco vaga, o marco inicial do tráfico de drogas na cidade. Esse processo está intimamente vinculado aos seguintes fatores: a deterioração da qualidade de vida dos pobres urbanos ao longo da década de 1980 (década perdida); o aumento do custo de vida; o desengajamento do Estado em áreas de interesse social e o fato do sítio urbano favorecer um complexo padrão de segregação sócio-espacial, com a presença de muitas favelas incrustadas em bairros residenciais de classe média e de classe alta, fazendo com que haja um grande aumento da visibilidade dos conflitos existentes.

Um fator que propiciou o fortalecimento do tráfico de drogas na cidade foi a política adotada pelo primeiro governo de Leonel Brizola (1983-1986), que tinha como objetivo o combate aos abusos e truculências policiais nas favelas. Brizola, ao priorizar a humanização da força policial e o respeito aos direitos humanos e civis da população das favelas, enfraqueceu a presença da polícia sem, contudo, substituí-la por uma outra forma de atuação do Estado. Aos poucos, as brechas de poder deixadas pelo Estado foram sendo ocupadas pelas organizações criminosas.

Na passagem da década de 1970 para 1980 foi possível observar a venda de drogas cada vez mais potentes e lucrativas, associadas ao uso de armamentos cada vez mais poderosos e destrutivos.

... não foi senão na passagem da década de 70 para a de 80, que, para empregar as expressões de outro líder da Mangueira, se passou definitivamente, também em outras favelas da cidade, do par “maconha e 38” (isto é, uma droga leve e não tão lucrativa + armas leves, simbolizadas pelo revólver calibre 38) ao par “cocáína e AR-15” (ou seja, uma droga pesada e altamente lucrativa + armamento pesado e sofisticado, simbolizado pelo fuzil AR-15) (SOUZA, 1986 p.30).

O recuo do Estado em relação às intervenções de cunho social, criou as condições para que o narcotráfico amadurecesse. Observou-se um grande agravamento da questão urbana no Rio de Janeiro, cada vez mais marcada pelo processo de territorialização que vem sendo submetido, pelo tráfico de drogas, um número crescente de favelas.

O próprio sítio da cidade, marcado pela grande presença de morros nos quais se instalam grande parte das favelas, facilita o esconderijo, a observação e o controle. As vielas estreitas, os labirintos e as elevações naturais fornecem vantagens para o defensor (crime organizado) e desvantagens para o invasor (força policial e facções rivais).

As favelas territorializadas pelo tráfico que ficam situadas em bairros nobres, próximo às classes sociais de maior renda, evidenciam o processo de fragmentação político-espacial do tecido urbano da cidade.

...A territorialização de favelas pelo crime organizado é, assim, um fator de fragmentação político-espacial do tecido urbano, vale dizer, de *desordem* na escala da cidade (SOUZA, 1986, p. 31).

Observa-se, cada vez mais, uma deterioração do ambiente social e da sensação de segurança, em virtude da incidência da criminalidade e da ineficácia da força policial cada vez mais corrupta. A mídia, por sua vez, alimenta ainda mais esse clima de insegurança, ao enfatizar diariamente as notícias associadas a essa temática.

Apresenta-se, dessa forma, uma nova dialética entre “ordem” e desordem” na cidade.

...se, por um lado, a “ordem” capitalista (especialmente no “Terceiro Mundo”), geradora de pobreza, segregação sócio-espacial e conflitos sociais, da “questão urbana”, portanto, vem concorrendo para produzir as legiões de jovens desempregados e frustrados que são potenciais candidatos a “olheiros”, “aviões”, “soldados” e “gerentes” do tráfico nas favelas, por outro lado, a desobrigação ainda maior do Estado do atendimento da população favelada, ou seja, a diminuição da já pequena presença “social” da “ordem” capitalista formal na esteira da crise do Estado brasileiro e do avanço da onda neoliberal, vale dizer, a desestruturação (“desordem”)/reestruturação da velha ordem, também ajudou a gerar o vácuo de poder e legitimidade do qual, em parte, nasceu a “ordem” ilegal que é o crime organizado (ibidem, p. 30).

Atualmente, o discurso político relacionado à questão habitacional em favelas vem sendo fortemente influenciado pelo movimento favelado, pelas forças progressistas e pela intelectualidade crítica, no sentido da promoção do processo de urbanização das favelas. A urbanização das favelas, seria um dos caminhos a trilhar em busca de um considerável avanço em termos de desenvolvimento sócio-espacial e de qualidade de vida para os moradores da favela. Para isso, precisa ser abrangente, tecnicamente bem executada e promovida com a participação dos moradores na tomada das decisões.

Contudo, há um sério comprometimento dessa política, em virtude da territorialização de um crescente número de favelas pelo crime organizado. Aos traficantes não interessa uma urbanização completa nas favelas, visto que esta poderia acarretar numa alteração da estrutura espacial que atualmente lhes favorece em termos estratégicos. Uma remodelação da estrutura de circulação interna de uma favela, com a pavimentação e o alargamento de ruas facilitaria a circulação dos moradores e o serviço de coleta de lixo, contudo, tornaria o local mais vulnerável a movimentação da força policial. Para os traficantes, outra desvantagem significativa gerada pela urbanização das favelas, seria a perda de sua tutela paternalista e da conseqüente dependência dos moradores em razão da diminuição das carências às quais anteriormente estavam submetidos.

O crime organizado tem ajudado a gerar profundas mudanças na dinâmica sócio-espacial do Rio de Janeiro. Mudanças que tornam cada vez mais difícil o acesso à cidadania e à democracia. O domínio dos traficantes sobre os moradores das favelas, inibe avanços sócio-políticos e conquistas em termos de desenvolvimento sócio-espacial em geral. Aos moradores das favelas e do asfalto é imposto, cada vez mais, um cotidiano marcado pela violência e pelo medo.

Os efeitos da violência gerados pelo tráfico deixaram de ser restritos apenas ao espaço das favelas e passaram a atingir também os locais ocupados pela classe média que, insatisfeita, passou a pressionar o Estado em busca de uma solução. As incursões policiais nas áreas faveladas passaram a se tornar cada vez mais freqüentes e os confrontos travados com os traficantes passaram a se tornar cada vez mais violentos. Além do confronto entre criminosos e policiais, intensos confrontos também passaram a ser travados entre criminosos de facções rivais que disputavam o controle dos pontos de venda de drogas.

A cidade passou a registrar um enorme crescimento dos índices de violência nos diversos bairros da cidade. Todas as classes sociais passaram a ser atingidas de forma direta ou indireta. Seqüestros, assaltos, arrastões, balas perdidas e várias outras situações de perigo passaram a fazer parte do cotidiano da maioria dos moradores da cidade.

Nas áreas suburbanas o efeito da violência foi extremamente danoso à atividade industrial, pois as indústrias que aí estavam instaladas viram as favelas crescerem ao seu redor e passaram a sofrer cotidianamente com a insegurança gerada pelo narcotráfico. Grande parte delas abandonou essas localidades, promovendo uma grande decadência nos bairros do subúrbio.

Atualmente, a ausência do Estado, a decadência da atividade industrial e o aumento crescente da violência, são os aspectos mais marcantes de boa parte dos bairros do subúrbio carioca.

A combinação desses fatores em Olaria fez aumentar cada vez mais as diferenças existentes entre os dois lados do bairro. O lado alto, próximo ao Complexo do Alemão, passou a registrar um crescente aumento da violência desestimulando a presença dos moradores oriundos do lado baixo. Progressivamente os muros da estrada de ferro tornavam-se o limite entre a segurança e a violência.

“A estrada de ferro transformou-se em um muro de proteção, uma barreira física que contém a violência. O muro me dá uma extrema sensação de segurança” (DIRCE R. G. VIEIRA, entrevistada).

A diminuição de frequência com que os moradores do lado baixo passaram a se deslocar para o lado alto promoveu a corrosão das relações de vizinhança. Paralelamente a esse processo ocorria também o aumento das desigualdades sociais entre os moradores de ambos os lados.

“Antigamente não havia distinção entre as pessoas que moravam do lado alto ou do lado baixo. O contato entre os moradores de ambos os lados do bairro era muito maior do que atualmente. A vida cotidiana das pessoas se integrava muito bem. Hoje se observa uma grande diferença social e cultural”. (Ibidem)

A violência crescente na parte alta do bairro afasta as possibilidades de qualquer tipo de investimento. Vários moradores entrevistados mencionaram a existência de uma espécie de “taxa” cobrada pelos traficantes a alguns comerciantes do lado alto do bairro. Como se não bastasse, também fazem parte da rotina dos comerciantes as ordens dos traficantes para fechar os estabelecimentos quando lhes convém. Os constantes prejuízos assim como o temor fazem com que os comerciantes acabem se evadindo do local.

Outro fato relatado por diversos moradores durante as entrevistas é a grande dificuldade que os moradores do lado alto do bairro encontram para ter acesso a serviços de entrega em domicílio e a serviços de táxi, principalmente durante a noite. Da mesma forma que os comerciantes, os moradores da parte alta que conquistam alguma ascensão social também migram, transferem-se para o lado baixo de Olaria ou simplesmente para outro bairro.

A partir da década de 1990, emergiram transformações sociais, políticas e econômicas que tornaram necessária uma reestruturação urbana na metrópole carioca, até mesmo pelo sucateamento físico e tecnológico da infra-estrutura existente.

A Nova Constituição Federal, de caráter descentralizador, possibilitou a retomada dos investimentos públicos no plano local ao permitir a redistribuição da arrecadação tributária em favor dos municípios e a possibilidade de que eles tivessem legislação

tributária própria. A partir de então, cidades como o Rio de Janeiro puderam ampliar consideravelmente suas receitas.

Apesar da retomada dos investimentos em infra-estrutura urbana a partir da década de 1990, esses investimentos continuaram seguindo o mesmo padrão daqueles observados ao longo da história da cidade, ou seja, o caráter elitista. É possível observar que os investimentos mais vultosos foram reservados a áreas específicas da cidade, como a área central e a Zona Sul, bem como na Zona Oeste, a qual tem representado a área de maior crescimento urbano da cidade, principalmente através de grandes empreendimentos imobiliários de alto padrão. As áreas suburbanas continuaram com seus equipamentos urbanos deteriorados e defasados em relação ao restante da cidade.

CAPÍTULO IV

A CONSOLIDAÇÃO DE UMA PORÇÃO IMERSA NA METRÓPOLE EM OLARIA

O quarto capítulo busca um entendimento da dinâmica do bairro de Olaria, levando-se em conta o conceito de bairro discutido no primeiro capítulo, bem como a reconstituição histórica feita nos dois capítulos anteriores. Na tentativa de compreender o movimento desse espaço durante a trajetória de sua formação e evolução, são considerados tanto os aspectos internos que o particularizam, quanto aqueles referentes às suas relações com a cidade do Rio de Janeiro.

A fim de realizar o resgate das diversas espacialidades experimentadas em Olaria, é necessário esclarecer como o método lefebvriano trata a questão da evolução do eixo espaço-temporal.

Lefebvre (1999) considera que essa evolução se processa ao longo de três “campos”: o rural, o industrial e o urbano, aqui ele se refere à existência de três espacialidades com características bem particulares que corresponderiam a distintos modos de pensamento, de ação e de vida. Ao relacionar o processo de evolução do eixo espaço-temporal com o conceito de cotidiano (história do cotidiano), Lefebvre (1991a) também destaca a existência de três momentos: o momento em que há estilos; o fim dos estilos e o começo da cultura (século XIX), e o momento em que se observa a consolidação da cotidianidade. Resgatando aspectos das duas análises realizadas por Lefebvre, Ramos (2002), ao analisar a questão da historicidade e espacialidade do “bairro” da Água Branca (em São Paulo), propõe, também, a existência de três momentos: o primeiro seria a *localidade* (período em que predominam aspectos rurais); o segundo seria o *bairro* (que nasce com a industrialização) e o terceiro seria a *porção imersa na metrópole* (que surge com a intensificação da urbanização).

A partir da união das três formas de análise expostas acima, é realizado o resgate das espacialidades de Olaria.

4.1 A análise dos três “campos” e a superação do “campo cego”

O termo “campos” não corresponde apenas a camadas sucessivas ou superpostas de fatos ou fenômenos, mas, sobretudo, a modos de pensamento, de ação, de vida. Eles estão inseridos em uma concepção global e formam uma espécie de triplicidade que se reencontra e que coexiste nas práticas sociais.

Três camadas. Três épocas. Três “campos”, não apenas de “fenômenos sociais”, mas de sensações e de percepções, de espaços e de tempos, de imagens e de conceitos, de linguagem e de racionalidade, de teorias e de práticas sociais: o rural (camponês), o industrial, o urbano, com emergências, interferências, desencontros, avanços e atrasos, desigualdades de desenvolvimento e, sobretudo, transições dolorosas, fases críticas. Eis, portanto, o que se evidencia do balizamento do eixo espaço-temporal, das hipóteses teóricas em curso de verificação (LEFEBVRE, 1999, p. 37).

Todavia, a epistemologia contemporânea, ao tratar dos diferentes “campos”, realiza uma série de “cortes” que ofuscam uma visão nítida sobre o assunto. A análise, em geral, é norteada por um pensamento fragmentário e especializado que não dá conta da compreensão de toda a complexidade da realidade social. Há, assim, a formação de “campos cegos”.

Em que consiste tal cegueira? No fato de olharmos atentamente o campo novo – o urbano -, vendo-o, porém, com os olhos, com os conceitos, formados pela prática e teoria da industrialização, com um pensamento analítico fragmentário e especializado no curso desse período industrial, logo, *reductor* da realidade em formação. Desde então, não vemos essa realidade. Opomo-nos a ela, a afastamos, a combatemos; impedimo-la de nascer e de se desenvolver (ibidem, p. 38).

Por vezes, o “campo cego” está associado a um conjunto de ideologias que produzem representações que mascaram determinados aspectos da realidade, em favor da manutenção da hegemonia da classe dominante. Os conhecimentos gerados pela ciência surgem ao nível de superestruturas relacionadas com as ideologias.

E o que é uma ideologia? Essa mistura de conhecimentos, de interpretações (religiosas, filosóficas) do mundo e do saber, enfim, essa mistura de ilusões pode chamar-se “cultura”. Mas o que é uma cultura? É também uma práxis. É um modo de repartir os recursos da sociedade e, por conseguinte, de orientar a produção. É uma maneira de *produzir*, no sentido forte do termo. É uma fonte de ações e de atividade ideologicamente motivadas (LEFEBVRE, 1991a, p. 38).

As ideologias, ao promoverem a interpretação dos fatos no sentido de legitimar a estrutura social baseada na hierarquia de classes sociais, acabam promovendo uma espécie de cegueira que reduz as possibilidades de compreensão da realidade em formação.

A cegueira, o não-ver e o não-saber, implicam uma ideologia. Os campos cegos instalam-se na re-presentação. Há, de início, a *apresentação* dos fatos e dos conjuntos de fatos, o modo de perceber-los e de agrupa-los. Em seguida, há a *re-presentação*, a interpretação dos fatos. Entre esses dois momentos, e em cada um deles, intervêm desconhecimentos, mal-entendidos. O cegante (os conhecimentos que se adotam dogmaticamente)

e o cegado (o desconhecido) são complementares na cegueira (LEFEBVRE, 1999, p. 39).

A maior parte da população assimila as interpretações produzidas pelas ideologias como verdadeiros dogmas. Não percebe as relações de dominação das quais é alvo diariamente. Está imersa num complexo e elaborado conjunto de regulações que condicionam seus gestos, suas ações, seus momentos de lazer, seu trabalho, seu pensamento, em fim, sua vida. São vítimas das inúmeras opressões que compõem a cotidianidade. Absorvem sem questionamento os signos transmitidos pela imprensa, rádio, televisão e cinema. Ratificam os comentários e interpretações produzidas por terceiros, pois não conseguem ser intérpretes ativos da realidade. A revelação da cotidianidade, mascarada e legitimada pela modernidade, poderia mudar essa situação. É impossível compreender o cotidiano de forma ampla, aceitando-o passivamente, sem realizar um distanciamento crítico.

Tentemos nos colocar na situação daquele que vê a sua cotidianidade sem conhecimentos históricos, sociológicos, econômicos, e até sem lucidez crítica particularmente vigilante. Nessa situação, alguma coisa imediatamente chama atenção, espanta, pede uma nova análise. Ele (esse "sujeito" do cotidiano vivido, homem ou mulher, membro deste ou daquele grupo social) não suspeita de nada ou de quase nada do que já descobrimos e revelamos. O que ele verifica, o que ele vê e percebe, o que ele vive, para ele é muito normal. Acontece aqui e agora. Para ele talvez não seja nem justo, nem justificado, nem justificável, mas é assim. As coisas são o que elas são. Mas presente ele (salvo casos de estado patológico ou anômico), abaixo, a profundidade do desejo; acima, os astros que o governam. Ele não levanta nem abaixa muitas vezes os olhos; olha em torno de si mesmo, para a superfície que lhe parece a "realidade". Este ser da cotidianidade vive numa dupla ilusão: a da transparência e da evidência ("é assim") e a da realidade substancial ("não pode ser diferente"). Assim se define a ilusão do imediato no cotidiano (LEFEBVRE, 1991a, p. 198).

A alienação social produz uma consciência passiva que afasta o cotidiano de sua riqueza. As ideologias encobrem o potencial criador do cotidiano em favor da produção e do consumo de produtos industrializados, atribuem a ele uma racionalidade ilusória. A sociedade se vê expropriada de sua consciência. Nesse sentido, descortinar essa cotidianidade produzida pelas ideologias e contradições, apoiadas em uma racionalidade oriunda das ciências parcelares, torna-se fundamental. É através desse caminho que serão percebidas as opressões e regulações existentes na vida cotidiana.

O cotidiano aparentemente se apresenta como um conjunto de atividades corriqueiras, modestas e insignificantes, contudo, ele promove a interação dialética de vários momentos: necessidades, trabalho, diversão, passividade, criatividade, opressões, apropriações etc.). É um ponto de partida riquíssimo na busca da compreensão da

realidade. Aqueles que desconhecem a importância do cotidiano, considerando-o banal e irrelevante, vivem a alienação cotidiana, vivem uma realidade sem verdade.

O estudo da vida cotidiana oferece um ponto de encontro para as ciências parcelares e alguma coisa mais. Mostra o lugar dos conflitos entre o racional e o irracional na nossa sociedade e na nossa época. Determina assim o lugar em que se formulam os problemas concretos da *produção* em sentido amplo: a maneira como é *produzida* a existência social dos seres humanos, com as transições da escassez para a abundância e do precioso para a depreciação. Essa análise crítica seria estudo das opressões, dos determinismos parciais. Ela visa a virar pelo avesso esse mundo em que os determinismos e as opressões passam por racionais, ao passo que a razão sempre teve como sentido e fim o domínio dos determinismos. Tornar patentes as virtualidades do cotidiano não é restabelecer os direitos da *apropriação*, esse traço característico da atividade criadora, pela qual o que vem da natureza e da necessidade se transforma em obra, em um “bem” para e pela atividade humana, e em liberdade? (LEFEBVRE, 1991a, p. 29-30).

Através da superação das representações produzidas pelas ideologias, é possível compreender em toda sua plenitude a realidade inerente à atual sociedade urbana.

4.2 O “campo” rural e a localidade

A primeira das espacialidades existentes em Olaria foi marcada pelo domínio generalizado de aspectos rurais, ou seja, foi o momento relacionado ao “campo” rural.

O “campo” rural corresponderia a um período onde há o predomínio da necessidade, a produção é limitada e submetida à natureza, a fome, a escassez e as catástrofes são constantes.

Outras características marcantes desse período são: a capacidade de se apossar dos sítios e de nomear os lugares; a forte presença de laços comunitários organizados, sobretudo pelo trabalho agrícola; a grande influência de aspectos místicos, de forças ocultas, magia e religião; a adoção de ritmos e ciclos simples (ditados pela natureza: dias, estações do ano); a aldeia como agrupamento tradicional da vida camponesa; o trabalho de caráter material.

Vimos que Olaria constituiu-se, num primeiro momento, num espaço rural amplo (fazia parte da então Freguesia de Inhaúma), no qual os poucos moradores encontravam-se dispersos em fazendas, sítios e chácaras. O tempo era lento e o ritmo dos acontecimentos era ditado pela natureza, pela chuva, pelo sol. Apesar das distâncias serem maiores e, conseqüentemente, os encontros serem menos freqüentes, as relações então estabelecidas, possivelmente, eram mais pessoais.

Como mencionado anteriormente, era uma localidade importante em relação ao conjunto da cidade. Fazia parte da freguesia rural, depois urbana, mais próxima da área

central da cidade, à qual forneceu gêneros agrícolas destinados tanto ao abastecimento do mercado interno, quanto à exportação, bem como materiais necessários à construção (tijolos, telhas, cerâmicas...). Este foi um espaço que marcou uma forma datada e específica de espacialidade: a da *localidade*, onde era ainda possível observar a presença de estilos¹⁸.

Todo o processo de surgimento e evolução da Freguesia de Inhaúma foi comandado pelos interesses que emanavam da área central da cidade (representante do poder político e econômico). No curso desse processo, as atividades econômicas desenvolvidas, as formas de uso do solo, os meios de transporte e as relações sociais foram se transformando de acordo com as necessidades da área central ao longo de diversos contextos históricos.

Inicialmente, as atividades econômicas concentraram-se no desenvolvimento de grandes lavouras monocultoras de cana-de-açúcar, baseadas no trabalho escravo e destinadas à exportação. Em momentos posteriores, observou-se o crescimento do cultivo de gêneros alimentícios destinados ao mercado interno, em virtude do crescimento econômico e populacional da área central da cidade, bem como de outras áreas da colônia. Inhaúma passou a manter, concomitantemente, áreas destinadas à exportação e áreas destinadas ao abastecimento do mercado interno.

Assim como as funções exercidas por Inhaúma, o uso do solo também apresentou significativas mudanças ao longo do tempo. Inicialmente, a estrutura fundiária baseava-se em grandes propriedades controladas por um pequeno número de proprietários, posteriormente, contudo, intensificou-se a prática do arrendamento que, apesar de não alterar o caráter concentrador da estrutura fundiária, possibilitou o acesso à terra por parte de um grande número de pequenos produtores, bem como incentivou o crescimento populacional na freguesia.

As relações sociais também sofreram grandes transformações. A presença numerosa de escravos que marcou o período inicial do processo de formação da freguesia foi declinando na medida em que as funções desempenhadas pela mesma foram sendo modificadas. Foram fundamentais para esse processo o declínio das lavouras destinadas à exportação, a desestruturação dos grandes latifúndios existentes na freguesia e a chegada de imigrantes estrangeiros e brasileiros vindos de várias partes do país.

Os meios de transportes marcaram um capítulo à parte no processo de evolução dessa freguesia. Inicialmente, as principais formas de acesso ao centro eram baseadas no transporte marítimo realizado através da Baía de Guanabara e no transporte terrestre realizado por veículos movidos à tração animal que utilizavam estradas que davam acesso à área central. Posteriormente, contudo, observou-se um forte declínio da importância desses meios de transporte em detrimento da construção das modernas estradas de ferro, dentre

¹⁸ O estilo é um conjunto bem particular de gestos, palavras, objetos, vestimentas, instrumentos entre outras coisas, que caracteriza os mínimos detalhes de uma dita sociedade numa determinada época.

elas, a Estrada de Ferro Leopoldina em 1886, que estava localizada na zona leste da freguesia, passando pelo território que atualmente corresponde a Olaria.

A construção da Estrada de Ferro Leopoldina marcou a chegada da modernidade e o início da instalação da cotidianidade nessa freguesia.

Houve uma intensa valorização das terras próximas à estrada de ferro, principalmente nas proximidades das estações de embarque e desembarque, fato que promoveu o intenso parcelamento e loteamento dos imóveis rurais aí existentes. Observava-se a transição de uma espacialidade rural para uma nova espacialidade que assumia características urbanas. Nesse contexto, houve a dissolução de Inhaúma nos atuais bairros que compõem a cidade, inclusive o bairro de Olaria.

Os bairros assumiam uma nova função, a de servir como local de moradia para a população operária que trabalhava nas atividades industriais, de comércio e de serviços instaladas na área central da cidade.

A transição dessa espacialidade, marcada pela predominância dos aspectos rurais, para uma espacialidade diferente, foi conduzida pela atividade industrial que então se instalava na área central da cidade e submetia as demais freguesias às suas exigências e necessidades.

Ganhava força o processo de generalização do mundo da mercadoria e a conseqüente subversão do valor de uso em relação ao valor de troca. Os hábitos, costumes, comportamentos, enfim, o modo de vida particular daquela localidade, seu estilo, foi aos poucos sendo deteriorado a fim de dar lugar a uma nova cultura, a um novo cotidiano.

A partir do momento que o mundo experimenta a generalização do mercado de produtos e capitais, os estilos desaparecem diante de uma homogeneização que submete as coisas, as pessoas e as relações ao mundo da mercadoria.

O Estilo se degrada em cultura, que se cinde em cultura cotidiana (de massa) e alta cultura, cisão que o arrasta para a fragmentação e a decomposição (LEFEBVRE, 1991a, p. 43).

A deterioração do estilo próprio àquela localidade, marca a transição de uma situação em que havia, de fato, apropriação, para uma outra realidade marcada pelas opressões reguladoras ditadas pelas ideologias.

O estilo foi *apropriação*: uso de objetos apropriados não para uma determinada necessidade classificada, isolada como tal, mas para o conjunto da vida social. Que possa haver consumo sem essa apropriação, por correspondência prescrita, termo a termo, entre necessidade e bens, é o postulado da sociedade dita de consumo, é a base de sua ideologia, e da publicidade como ideologia (ibidem, p. 99).

Os moradores dessa localidade, a partir de então, ao sofrer a progressiva deterioração de seu estilo, tornavam-se cada vez menos capazes de conduzir, de maneira autônoma, a sua própria produção como ser humano.

Até o século XIX, até o capitalismo de concorrência, até o desdobramento desse “mundo da mercadoria”, não tinha chegado o reino da cotidianidade, insistamos sobre esse ponto decisivo. Está aí um dos paradoxos da história. Houve *estilo* no seio da miséria e da opressão (direta). Durante os períodos passados houve *obra* mais que produtos. A obra quase desapareceu, substituída pelo produto (comercializado), enquanto a exploração substituiu a opressão violenta. O estilo conferia um sentido aos mínimos objetos, aos atos e atividades, aos gestos, um sentido sensível e não abstrato (cultural) tirado diretamente de um simbolismo (LEFEBVRE, 1991a, p. 45).

Dessa forma, as transformações sofridas por essa localidade em consequência do desenvolvimento industrial da época, marcaram a instalação da cotidianidade. O estilo de vida próprio ao meio rural passa a ser substituído pelo ritmo imposto pelo capitalismo industrial. A construção da Estrada de Ferro Leopoldina simbolizou a chegada da modernidade e a superação dos aspectos rurais diante da imposição de uma racionalidade técnica que objetivava a ampliação da reprodução do capital.

4.3 O “campo” industrial e o surgimento do bairro

A espacialidade que antes era marcada pelo domínio dos elementos rurais e pela presença de estilo, foi sendo substituída por uma nova espacialidade. Essa espacialidade, que então se impunha sobre a anterior, era conduzida pelo processo de industrialização e tinha como características marcantes: o predomínio de uma racionalidade técnica; a degradação dos estilos; o rigor burocrático; o constante estímulo à produção e consumo de bens industrializados; o predomínio do valor de troca em detrimento do valor de uso; o controle da vida cotidiana (que era dirigida não mais pelos ritmos naturais) e a forte presença de ideologias e repressões.

Antigamente, num “mundo” ainda preso à natureza, ainda fortemente marcado pelas antigas privações, o medo dominava invisivelmente: medo da escassez, medo da doença, medo das forças ocultas, pânico diante da mulher e da criança, medo diante da sexualidade, e não apenas medo da morte mas também dos mortos. Esses medos suscitavam mecanismos de defesa e de proteção: encantamento, magia... O terror substituiu o medo; terror diante dos perigos de guerra atômica, diante das ameaças de crise econômica. Não mais terror da natureza, mas terror da sociedade, apesar da passagem à racionalidade ideológica e prática. O terror não suprime os medos, mas sobrepõe-se a eles. As pequenas superstições da cotidianidade são então não precisamente suprimidas, mas “superdeterminadas”, suplantadas por grandes elaborações ideológicas, inverso de racionalidade: horóscopos, revivescências de religião. Isso não

impede, mas, ao contrário, estimula uma necessidade de “segurança”, de moralismo e de ordem (moral). A partir de uma certa época a segurança torna-se institucional (LEFEBVRE, 1991a, p. 51).

O tempo já não é o mesmo tempo lento de uma localidade. O tempo, nesse momento, passa a ser cada vez mais comandado pelo apito das fábricas, pelas longas jornadas de trabalho árduo, enfim, pela corrida diária em busca da sobrevivência.

O “campo” industrial corresponderia ao momento do trabalho e da produtividade que devasta a natureza, inclusive a natureza humana. A homogeneidade substitui as particularidades naturais do período anterior, há uma busca constante pela legitimação da lógica da mercadoria, enfatiza-se a divisão social do trabalho, tanto nos trabalhos produtivos materialmente como no trabalho improdutivo (intelectual, científico). Há a pulverização das disciplinas, das leis, dos fatos.

Esse momento é representado, na cidade do Rio de Janeiro, pelo advento da Reforma Passos, que realizou uma enorme transformação na cidade a fim de atender às necessidades de concentração e acumulação de capital ao longo da primeira década do século XX.

Tal reforma urbana, baseada no cientificismo positivista e no sanitarismo, tinha o objetivo de retirar da área central da cidade a população operária que vivia amontoada em condições degradantes em cortiços e cabeças de porco, contudo, não havia uma preocupação com o destino desses trabalhadores expulsos. O que de fato interessava era a liberação dos terrenos por eles ocupados.

Era necessário superar os aspectos coloniais que ainda figuravam na cidade, a fim de transformá-la numa nova capital que marcasse a integração do país no novo contexto internacional. Objetivava-se, portanto, uma ocupação “racional” da área central da cidade através da abertura de novas vias de circulação e do alargamento das vias antigas, da liberalização de terrenos (antes ocupados pela população operária) para a instalação de atividades econômicas e do embelezamento da cidade.

A Reforma Passos concentrou os investimentos na área central e na zona sul da cidade (destinadas ao uso da elite) e negligenciou quase que totalmente as áreas suburbanas, para onde se dirigiam grande parte dos trabalhadores que eram expulsos.

A remodelação da cidade a serviço dos interesses do capital, promoveu uma segregação espacial das classes sociais: aos pobres restou a ocupação dos morros existentes no próprio centro da cidade ou a transferência para freguesias localizadas fora da zona urbana, enquanto aos ricos estava reservada a ocupação de locais privilegiados como a área central da cidade e a zona sul. Dessa forma, a antiga estrutura urbana geradora de obstáculos aos interesses da burguesia industrial era dissolvida.

A convivência entre as mais variadas camadas sociais na área central da cidade foi resolvida com a expulsão da população pobre. Nesse sentido, a freguesia de Inhaúma assumiu papel fundamental, pois absorveu a maior parte da população pobre, composta, principalmente, por trabalhadores dos setores secundário e terciário. Durante esse contexto histórico, Inhaúma aos poucos assumia novas funções sociais e econômicas, bem como uma nova forma de utilização do solo.

A indústria estava à frente do processo de urbanização, induzindo-o e fortalecendo a generalização da mercadoria. Nas freguesias rurais o estilo degradava-se cada vez mais na medida em que o espaço era comandado em função dos interesses da indústria. Olaria, antes uma *localidade* pertencente à Freguesia de Inhaúma, convertia-se em *bairro*.

A cidade passa a servir à formação de capital, à realização da mais-valia. Através de todo um aparato técnico, quase tudo passa a ser calculável, mensurável e previsível.

Estabelece-se uma ordem baseada em coações e opressões, na valorização do Estado e no coroamento da mercadoria e do dinheiro.

A industrialização e o crescimento econômico passam a se tornar, ao mesmo tempo, causas e razões supremas. Observa-se um processo de concentração populacional que acompanha a expansão dos meios de produção.

Ocorre a deterioração dos resíduos de vida agrária na medida em que uma nova forma de produção e de utilização do solo se instala através da atividade industrial. A substituição das atividades agrícolas, que ocorreu paralelamente à chegada das indústrias e ao loteamento das terras para fins residenciais, representou o fim do estilo de vida próprio do meio rural e sua substituição por um modo de vida urbano. Esse processo ocorre paralelamente ao desenvolvimento do tecido urbano e à ampliação do consumo generalizado de bens industrializados.

O crescimento da produção industrial potencializa as trocas comerciais, multiplicando-as.

O tecido urbano prolifera, estende-se, corrói os resíduos de vida agrária. Estas palavras, “o tecido urbano” não designam, de maneira restrita, o domínio edificado nas cidades, mas o conjunto das manifestações do domínio da cidade sobre o campo. Nessa acepção, uma segunda residência, uma rodovia, um supermercado em pleno campo, fazem parte do tecido urbano (LEFEBVRE, 1999, p. 17).

Essa sociedade experimenta um notável crescimento acompanhado por um fraco desenvolvimento. O desenvolvimento, ou seja, o enriquecimento das relações sociais inerentes à vida urbana, é negligenciado em favor do equilíbrio do crescimento (econômico). O domínio técnico tem como objetivo o crescimento econômico e não o desenvolvimento social. A mudança verificada no uso da Estrada de Ferro Leopoldina, através de sua

desvalorização em relação ao transporte rodoviário, pode ser apontada como um exemplo de uso da técnica que atua nesse sentido. Está a serviço do crescimento, contudo compromete o desenvolvimento.

É no “campo” industrial que ocorre o surgimento da cotidianidade. Este é um importantíssimo instrumento de controle fabricado segundo as coações da produção industrial e do consumo dos produtos da indústria. Dele fazem parte as moradias funcionais, as vizinhanças, as relações, os trajetos monótonos e obrigatórios. As regulações são impostas conforme as necessidades das empresas e conduzidas dentro de uma racionalidade empresarial. A sociedade promoveu a programação da cotidianidade num ambiente urbano construído e adaptado para essa finalidade. A organização generalizada da cotidianidade faz com que caminhemos rumo a uma iminente homogeneidade mundial. A cotidianidade seria o principal produto dessa sociedade, assim como a sua moldura, a modernidade. Lefebvre (1991, p. 31) ao referir-se ao conceito de modernidade, afirma: “por esta palavra é preciso entender o que traz o signo do novo e da novidade: o brilho, o paradoxal marcado pela tecnicidade ou pelo mundano”.

A sociedade que então surgia caracterizava-se pelo consumo extraordinário de bens industrializados, pelo rigor administrativo da máquina estatal, pelas pressões e opressões fundamentadas em uma racionalidade tecnicista e, principalmente, pela construção de uma cotidianidade que submetia a vida das pessoas à lógica do capital. Com a introdução da cotidianidade, observa-se um rigoroso controle do tempo. O tempo do trabalho, o tempo do lazer e o tempo imposto, aquele consumido com o transporte, burocracias, formalidades etc. Não há dúvidas que o tempo imposto aumenta em ritmo muito mais acelerado quando comparado ao tempo do lazer. A organização controlada e minuciosa do tempo promove a administração do cotidiano e sua subdivisão (vida privada, trabalho, lazer etc.), regulando a vida dos habitantes da cidade. À essa sociedade, foi atribuída a classificação de sociedade burocrática de consumo dirigido.

“*Sociedade burocrática de consumo dirigido*”, tal é a definição proposta aqui para “nossa” sociedade. Marcam-se assim tanto o caráter racional dessa sociedade, como também os limites dessa racionalidade (burocrática), o objeto que ela organiza (o consumo no lugar da produção) e o *plano* para o qual dirige seu esforço a fim de se sentar sobre: o cotidiano. A essa definição atribuímos então um caráter *científico* (LEFEBVRE, 1991a, p. 68).

A fim de manter-se, essa sociedade assume um caráter extremamente repressivo. Ela reprime e estimula a repressão (entre indivíduos e grupos) da espontaneidade, das possibilidades reais de apropriação. Essa sociedade tem nas ideologias suas armas de

persuasão e nas opressões (punições, leis, códigos, tribunais, violência etc.) suas armas de controle. Todos estão submetidos a uma vigilância constante, a um verdadeiro terrorismo.

Na “sociedade terrorista” reina um terror difuso. A violência permanece em estado latente. As pressões se exercem de todos os lados sobre os membros dessa sociedade; eles têm uma enorme dificuldade para se desembaraçar delas, para afastar esse peso. Cada um se torna terrorista dos outros e seu próprio terrorista; cada um aspira a tornar-se terrorista exercendo (nem que seja por um momento) o poder. Não é preciso ditador, cada um se denuncia a si mesmo e se pune. O terror não se localiza... A tese constante aqui exposta é que a sociedade terrorista, caso extremo da sociedade repressiva, não pode se manter por muito tempo. Ela visa à estabilidade, às estruturas, à manutenção de suas próprias condições e de sua sobrevivência. Mas é em vão, pois no final das contas ela explode. Ela tem como suporte e como objetivo a organização da cotidianidade. Essa organização faz reinar o terror. As infrações à cotidianidade tornam-se proscritas, rejeitadas à demência, à marginalidade. O cotidiano se faz a regra, e, no entanto ele não pode erigir-se em valor, nem sistematizar-se, nem mesmo aparecer como sistema (LEFEBVRE, 1991a, p. 158-159).

Nessa sociedade, a produção de bens industrializados é vista como um fim em si mesmo e não como um meio através do qual seriam atendidas as necessidades da sociedade urbana em busca da produção de uma vida urbana plena. Sem a percepção de que é a vida urbana que dá sentido à industrialização, essa sociedade não faz mais que produzir por produzir. A fim de estimular a produção de produtos industrializados, promove a manipulação das motivações, dos desejos, das necessidades. Adota-se a obsolescência como método para tornar o cotidiano rentável. A efemeridade das coisas é manobrada no sentido de se atingir uma rápida deterioração dos objetos e, conseqüentemente, o surgimento de um novo conjunto de necessidades. O tempo passa como se as pessoas não tivessem nada para dar sentido à sua vida cotidiana, a não ser a publicidade e seu constante incentivo ao consumo.

As ideologias inseridas no “campo industrial” contribuem com a manutenção do ritmo de crescimento da produção e do consumo de bens industrializados, submetendo a satisfação dos desejos e realizações humanas ao simples consumo de objetos. A eficiência de tais ideologias consiste na forma sutil com que as mesmas se manifestam no imaginário popular. Nunca deixam transparecer a verdadeira intenção das opressões, regulações, a fraca capacidade de apropriação e a magnitude dos conflitos e problemas reais presentes na cotidianidade.

Hoje as ideologias mudaram; elas têm nome: funcionalismo, formalismo, estruturalismo, operacionalismo, cientificismo. Elas se apresentam como *não-ideologias*, misturando-se mais sutilmente que antes ao imaginário. Elas mascaram o fato fundamental, isto é, o fundamento de fato: tudo importa, tudo tem peso sobre a cotidianidade, que revela o “tudo” em

questão (ou seja, que sua análise crítica mostra o “tudo” colocando-o em questão) (LEFEBVRE, 1991a, p. 81).

As formas adquirem um papel fundamental na consolidação da sociedade terrorista. Ao seguirem a lógica da racionalidade técnica, instituem-se como um espaço puro, formal. Restringem a possibilidade de manifestação de desejos e atos humanos. O espaço público é utilizado como meio e mediação para a realização do valor de troca, é encarado sob a ótica da mercadoria e se torna ele mesmo mercadoria. Esses espaços homogêneos estão submetidos a um poder superior que os mantém nessa ordem.

A dupla existência das formas, assim concebida (mental e social), convida a reflexão a ir até o fim dessa oposição, que dissimula uma ambigüidade, a qual, por sua vez, dissimula um movimento dialético (conflituoso). Compreender esse duplo aspecto, ou melhor, esses duplos aspectos, permite captar outras relações, como a do real e do possível, do produto e do ato (o que os filósofos chamam de relação entre o objeto e o sujeito). É também a relação da forma com o conteúdo. A forma se esforça por existir no estado puro como abstração mental e como coisa social. No entanto, ela não pode existir no estado puro sem conteúdo. O esforço da forma em busca da pureza, que impõe sua lei e seu rigor, faz parte da sua força. Ela dá uma força à pureza: a sua capacidade terrorista (LEFEBVRE, 1991a, p. 190).

Um excelente exemplo do papel das formas em racionalizar o cotidiano em favor da lógica do capital, foram as inúmeras reformas urbanas implantadas ao redor do mundo que verdadeiramente arrasaram os antigos centros históricos com o objetivo de abrir amplas ruas e avenidas que serviriam à circulação de bens e pessoas. Nessa nova configuração, um objeto ganhou lugar de destaque: o automóvel. Em função dele, boa parte do cotidiano encontra-se estruturado.

O Automóvel é o Objeto-Rei, a Coisa-Piloto. Nunca é demais repetir. Este Objeto por excelência rege múltiplos comportamentos em muitos domínios, da economia ao discurso. O Trânsito entra no meio das funções sociais e se classifica em primeiro lugar, o que resulta na prioridade dos estacionamentos, das vias de acesso, do sistema viário adequado. Diante desse “sistema”, a cidade se defende mal. No lugar em que ela existiu, em que ela sobrevive, as pessoas (os tecnocratas) estão prestes a demoli-la.... Concebe-se o espaço de acordo com as pressões do automóvel... De fato e na verdade não é a sociedade que o Automóvel conquista e “estrutura”, é o *cotidiano*. O Automóvel impõe sua lei ao cotidiano, contribui fortemente para consolidá-lo, para fixá-lo no seu *plano*: para planificá-lo. O cotidiano, em larga proporção hoje em dia, é o ruído dos motores, seu uso “racional”, as exigências da produção e da distribuição dos carros etc. (ibidem, p. 110-111).

Em Olaria, a construção da Avenida Brasil marcava o predomínio da “racionalidade” técnico-burocrática existente naquele momento. Para a instalação desse eixo rodoviário foram necessárias onerosas obras de aterro e saneamento.

Essa sociedade, aparentemente racional, esconde sua irracionalidade sob uma racionalidade técnica e burocrática. Tal racionalidade, claramente inserida na disputa de classes (obviamente em favor da classe dominante) tem sua eficiência garantida pela legitimação fornecida pelas mais variadas ideologias.

Somente a profunda análise e crítica do cotidiano poderia desmascarar tais ideologias, revelando a irracionalidade escondida sob o discurso da racionalidade.

Assim se estabelece, se consolida, se programa a *cotidianidade*, espaço social e solo do consumo organizado, da passividade mantida pelo terrorismo. Esse espaço social pode ser descrito. A análise descobre nele uma irracionalidade latente sob o racionalismo manifesto, uma incoerência sob a ideologia da coerência (LEFEBVRE, 1991a, p. 208).

Cabe ao pesquisador descrever e analisar o cotidiano a fim de desvendar a cotidianidade. É necessário mostrar sua dualidade, sua decadência e fecundidade, sua miséria e riqueza. Há a necessidade de um novo tipo de ciência.

Assim se delinea um conhecimento (ou, se não hesitarmos no uso das palavras) uma *ciência*. Esta ciência descobriria a situação cotidiana em sua relação com as formas e as instituições. Ela desvendaria essas relações implicadas na cotidianidade, mas implícitas e veladas no seio do cotidiano (LEFEBVRE, 1991a, p. 199).

A modernidade mais uma se faz presente, contudo, dessa vez, simbolizada pela Avenida Brasil. A construção dessa avenida marca a instalação de uma nova lógica, ou seja, a superação do meio de transporte ferroviário pelo rodoviário. Esse novo símbolo de modernidade, que estava totalmente vinculado aos interesses industriais, foi construído no sentido de deslocar a atividade industrial da área central da cidade em direção aos subúrbios proletários.

Os moradores do bairro de Olaria passam a testemunhar a coexistência de duas grandes infra-estruturas de transportes de épocas e concepções distintas. Com isso, a racionalidade técnica a serviço da reprodução do capital industrial causa um grande impacto na vida de bairro em Olaria.

A Avenida Brasil, que então representava a forma mais rápida e eficiente de acesso à área central da cidade, promove uma grande diminuição da importância da Estrada de Ferro Leopoldina como meio de transporte. A progressiva redução do uso dessa estrada de ferro pelos moradores do bairro de Olaria contribuiu mais tarde para o processo de deterioração da vida de bairro, uma vez que essa estrutura cada vez mais perderia seu caráter integrador, representado pela convergência dos moradores de ambos os lados do

bairro rumo à Estação de Olaria e passaria a ver potencializada sua natureza segmentadora, representada pelos muros que a margeiam.

Contudo, a vida de bairro ainda não havia sido seriamente comprometida. Os moradores dos dois lados ainda mantinham intensas relações de vizinhança e desfrutavam da vida cultural do bairro, que na época era bem dinâmica.

O processo de industrialização e a urbanização por ele induzida, marcam o tempo da estruturação do bairro. Um espaço específico, que surge à luz do processo de industrialização pelo qual passava a cidade, mas que permite uma determinada sociabilidade associada ao sentimento de vizinhança.

Em Olaria, a vida de bairro era ativa e dinâmica. A vida cultural e as possibilidades de lazer eram variadas e acessíveis em ambos os lados do bairro (os relatos dos entrevistados apontam ainda que o lado alto do bairro, hoje desvalorizado e dominado pela violência, era o local em que as possibilidades de diversão e acesso à cultura eram mais abundantes). Os moradores divertiam-se principalmente nos cinemas, nos bailes e nas festas de rua existentes no passado. As praças eram locais constantemente freqüentados e ainda havia o hábito de, no finalzinho da tarde, presenciar várias famílias com cadeiras nas calçadas de suas casas conversando enquanto apreciavam o movimento da rua.

Durante o “campo” industrial observa-se na cidade o fenômeno da implosão-explosão e o surgimento de uma zona crítica. Inicialmente dependente da industrialização, a urbanização passa a ganhar autonomia. A industrialização converte-se em realidade dominada diante da urbanização.

...aprofunda-se um processo induzido que se pode chamar de a implosão-explosão da cidade. O fenômeno urbano se estende sobre uma grande parte do território, nos grandes países industriais... as concentrações urbanas tornam-se gigantescas; as populações se amontoam atingindo densidades inquietantes (por unidade de superfície ou de habitação). Ao mesmo tempo ainda, muitos núcleos urbanos antigos se deterioram ou explodem. As pessoas se deslocam para periferias distantes, residenciais ou produtivas. Escritórios substituem os apartamentos nos centros urbanos (LEFÈBVRE, 1991a p.10-11).

A zona crítica marca a passagem do “campo” industrial para o “campo” urbano. A partir daqui, a urbanização torna-se um processo autônomo, independente da industrialização.

A *cidade industrial* (em geral uma cidade informe, uma aglomeração parcamente urbana, um conglomerado, uma “conurbação”, como o Ruhr) precede e anuncia a *zona crítica*. Nesse momento, a implosão-explosão produz todas as suas conseqüências. O crescimento da produção industrial superpõe-se ao crescimento das trocas comerciais e as multiplica. Esse crescimento vai do escambo ao mercado mundial, da troca simples entre dois indivíduos até a troca dos produtos, das obras, dos pensamentos, dos

seres humanos. A compra e a venda, a mercadoria e o mercado, o dinheiro e o capital parecem varrer os obstáculos. No curso dessa generalização, por sua vez, a consequência desse processo – a saber: a realidade urbana – torna-se causa e razão. O induzido torna-se dominante (indutor) (LEFEBVRE, 1999, p. 26).

É nesse contexto que ocorre uma profunda decadência da vida de bairro em Olaria. A partir década de 1980, a combinação de diversos fatores promoverá uma dramática redução da vida cultural e das relações de vizinhança até então existentes.

4.4 O “campo” urbano e o surgimento da porção imersa na metrópole

Esse é o momento marcado pelo processo de desindustrialização, vinculado a diversos fatores: a valorização dos imóveis localizados nas áreas mais privilegiadas do bairro; a violência concentrada próximo às áreas industriais e, sobretudo, a expansão da metrópole com a intensificação da urbanização. Este conjunto de fatores marca um novo tempo e uma nova espacialidade: a da *porção imersa na metrópole*.

O processo de implosão-explosão da cidade desestruturou o bairro e a vida de bairro a partir do novo modo de vida e da nova sociabilidade introduzida pela intensa urbanização.

Esse é o tempo marcado pelas relações impessoais, em que o grande mediador é a mercadoria, triunfo do capitalismo em sua fase monopolista avançada. O consumo passa a ser um fim em si mesmo e ocorre em locais cada vez mais específicos, verdadeiros templos fechados: os *shopping centers*.

O avanço da urbanização acompanhado do processo de configuração da imensa aglomeração urbana que compõe a metrópole carioca, fizeram com que o bairro e a vida de bairro que este até então suportava, desaparecesse.

A reforma urbana da década de 1960 marcou o processo de expansão acelerado da metrópole carioca. Mais uma vez a cidade buscava novos espaços para seu processo de expansão, dessa vez rumo à Zona Oeste da cidade.

Grandes investimentos foram realizados na Zona Oeste da cidade a fim de transformá-la em área industrial e local de residência dos operários. Assim, novamente presenciava-se uma intervenção urbana na cidade com o objetivo de apresentar uma nova opção locacional rentável à instalação de indústrias.

A transferência compulsória da população favelada para conjuntos habitacionais distantes das oportunidades de emprego foi a principal solução adotada pelo governo em relação à questão da moradia popular.

A concentração dos investimentos na Zona Sul da cidade, bem como na baixada de Jacarepaguá, mostrava o caráter elitista da reforma urbana. Outro fator que denunciava o elitismo da reforma foi a valorização do deslocamento através do transporte individual,

possibilitado pela verdadeira “febre viária” (com a construção de túneis, elevados e rodovias) e pela instalação das grandes montadoras de automóveis multinacionais.

O planejamento da expansão urbana na década de 1960, ao criar possibilidades locais mais atrativas para a indústria, promoveu o crescimento industrial da Zona Oeste e um esvaziamento industrial da Zona da Leopoldina.

Grande parte dos terrenos localizados às margens da Avenida Brasil, destinados a receber numerosos investimentos industriais, foram na verdade ocupados por favelas. Os anos de 1960 testemunharam um grande crescimento da população favelada na Zona da Leopoldina, tanto nas áreas próximas à Avenida Brasil, quanto nos morros presentes na área. A partir desse momento observou-se o avanço da ocupação das favelas que compõem os Complexos da Maré e do Alemão (que situa-se nas proximidades de Olaria).

Nas décadas seguintes, a histórica negligência governamental perante os graves problemas habitacionais para as classes populares passou a ser marcado pela permissividade quanto ao crescimento das áreas faveladas da cidade. A política governamental baseava-se numa total ausência e descompromisso com essas áreas. Abria-se, dessa forma, um perigoso espaço para a penetração de uma outra forma de poder: o crime organizado sustentado mais recentemente pelo narcotráfico.

A expansão do crime organizado foi acelerada e estendeu-se a muitas áreas faveladas da cidade, inclusive ao Complexo do Alemão, área considerada uma das mais importantes em relação ao narcotráfico na cidade. Drogas pesadas foram sendo cada vez mais democratizadas, os lucros com a venda das mesmas cresceram assustadoramente e o poder bélico possibilitou aos traficantes uma capacidade de ação assustadora sobre as demais áreas da cidade.

A violência na cidade do Rio de Janeiro passou a ser um fator tão ou mais importante que a impessoalidade gerada pelo reforço do modo de vida metropolitano, para promover a desestruturação do bairro e da vida de bairro. O medo parece dominar as pessoas, principalmente nas áreas mais próximas dos locais controlados pelo narcotráfico (é o caso do “lado” alto de Olaria).

Os moradores vivem cada vez menos o bairro, pois além da perda da centralidade que o mesmo possuía (cinemas, festas de rua, bailes de carnaval) devido ao intenso processo de especialização espacial das funções na cidade, a violência conduz a uma vida cada vez mais reclusa e cada vez mais avessa aos espaços de encontro do bairro: ruas e praças, antigamente muito freqüentadas, atualmente são espaços pouco procurados pela população, principalmente durante à noite.

O modo de vida metropolitano reforça de maneira evidente a oposição entre o público e o privado, entre a rua e a casa, entre o social e o individual. A impessoalidade se impõe cada vez mais. É possível, hoje, realizar tarefas variadas do dia-a-dia sem a

necessidade de sair de casa, sem ter que ir à rua, local cada vez mais visto como feio, violento e perigoso.

Não há dúvidas de que a cidade do Rio de Janeiro, assim como várias outras metrópoles, teve seu modo de vida profundamente alterado desde o final do século XIX até os dias atuais. Há uma grande mudança nas relações que ocorrem no bairro antes do processo de urbanização configurar a metrópole e depois disso, quando o bairro transforma-se em porção imersa na metrópole.

No bairro de Olaria, entendido como parte da cidade do Rio de Janeiro antes da consolidação da metrópole, havia, com maior intensidade, relações sociais mais próximas das comunitárias, já na porção imersa, ao contrário, as relações comunitárias existem de maneira muito mais residual.

Segundo relatos de antigos moradores de Olaria, os muros que margeiam a Estrada de Ferro Leopoldina foram construídos entre as décadas de 1950 e 1960. Provavelmente construídos para evitar o acesso aos trens sem o devido pagamento da tarifa, bem como para evitar acidentes gerados pela constante travessia de pedestres, os muros também contribuíram para a fragilização da vida de bairro.

Os muros, impregnados de toda uma “racionalidade”, mostram sua dimensão irracional ao bloquear a visão do outro lado do bairro por parte de seus moradores. Na paisagem, o muro acinzentado esconde o que antes fazia parte do cotidiano. O outro lado do bairro começa a ser um local cada vez mais distante.

A situação que se iniciou em Olaria a partir da década de 1980 e que se agravou de forma acelerada até os dias de hoje, é a combinação de diversas medidas adotadas em benefício da reprodução ampliada do capital. Medidas que provocaram uma profunda segregação sócio-espacial e a deterioração das condições de vida das camadas menos favorecidas da população.

O histórico processo de expulsão dos pobres para os subúrbios, a diminuição da importância da Estrada de Ferro Leopoldina como meio de transporte, o processo de expansão da metrópole carioca, o acelerado crescimento das áreas ocupadas por favelas em virtude da ineficácia das políticas habitacionais adotadas pelo Estado e a escalada da violência em virtude do fortalecimento do narcotráfico, foram os fatores que, combinados, promoveram a forte deterioração da vida de bairro em Olaria bem como sua transformação em uma porção imersa na metrópole.

Dessa forma, quando atribuímos à Olaria a classificação de porção imersa na metrópole como uma nova espacialidade, isso significa que, ao contrário de quando era bairro, Olaria não é mais individualizado com facilidade diante do todo (metrópole). A porção imersa não se comporta como um todo no todo, como o bairro. Trata-se simplesmente de uma fração, uma porção do todo, e uma fração que é composta de fragmentos. Claro que

uma porção com características próprias, diferentes das outras porções que também compõem o todo metropolitano, contudo, sem a vida de bairro típica de outrora.

Olaria vive o conflito de ter sido um bairro, cuja gênese se encontra no início do século XX, no sentido de ter tido vida de bairro, e estar atualmente imerso na metrópole, configurando-se como uma porção da mesma. Não se trata apenas de uma porção física, mas sobretudo de uma área que sofreu significativas mudanças no seu modo de vida, marcado cada vez mais pelo individualismo e pela impessoalidade.

CONCLUSÃO

O processo de formação e evolução de Olaria esteve inicialmente ligado à Freguesia de Inhaúma, que sempre teve suas funções econômicas e sociais vinculadas com as exigências demandadas pela área central da cidade do Rio de Janeiro.

Em sua origem, as terras de Inhaúma estavam estruturadas em grandes propriedades voltadas para a agro-exportação do açúcar, contudo, de acordo com o processo de evolução da área central da cidade, a forma de utilização do solo, as relações de trabalho, a composição social e as funções econômicas foram se modificando a fim de atender às novas necessidades.

Progressivamente, os grandes latifúndios monocultores passaram a coexistir com um crescente número de pequenas lavouras vinculadas ao abastecimento alimentar da população que vivia na área central da cidade. Da mesma forma, além do trabalho escravo utilizado nos latifúndios, uma nova relação de trabalho passou a ganhar cada vez mais importância: o arrendamento de terras por parte de pequenos produtores.

Posteriormente, observou-se a decadência das grandes lavouras, bem como o rápido declínio da utilização da mão-de-obra escrava. A função econômica da freguesia cada vez mais voltava-se para o abastecimento do crescente mercado situado na área central da cidade, fato que incentivou ainda mais o sistema de arrendamento de terras.

Finalmente, deu-se início ao processo de decadência das atividades rurais em Inhaúma e o surgimento de uma nova função. A partir de então, houve um grande declínio do número de habitantes vinculados às atividades agrícolas e o aumento da proporção daqueles vinculados aos setores secundário e terciário. A Freguesia de Inhaúma passava a assumir função de fornecer mão-de-obra aos estabelecimentos localizados na área central da cidade.

Portanto, a configuração espacial de Olaria correspondia a de uma localidade, com o predomínio de um ritmo lento, marcado pelos ciclos simples (ditados pela natureza: sucessão dos dias, estações do ano) e a existência de uma vida comunitária em que as relações eram mais face-a-face. Um conjunto bem particular de hábitos caracterizava os mínimos detalhes da vida local.

O início do processo de transição das características rurais em urbanas ocorreu com a construção da Estrada de Ferro Leopoldina em 1886, essa estrutura simbolizava na época, a chegada da modernidade.

A valorização das terras em razão da construção da Estrada de Ferro Leopoldina impulsionou o processo de loteamento para fins residenciais. Os primeiros loteamentos foram realizados nas áreas próximas à Estação de Olaria, originando então a formação de uma nova configuração espacial: o bairro.

As mudanças ocorridas na área central da cidade continuavam ditando as transformações em Olaria. As reformas urbanas realizadas na área central da cidade promoveram a progressiva expulsão da atividade industrial, bem como da população mais pobre para os subúrbios.

Durante o Período da Primeira e da Segunda Guerras Mundiais houve um expressivo aumento da atividade industrial em Olaria, bem como um importante incremento da sua população.

A construção da Avenida Brasil em 1946 potencializou ainda mais a atividade industrial e marcou o processo de valorização do transporte rodoviário em detrimento do ferroviário. A Estrada de Ferro Leopoldina progressivamente passou a perder importância como meio de transporte para os moradores de Olaria.

As intervenções urbanas da década de 1960 trouxeram algumas mudanças importantes. Os novos investimentos, baseados em uma “febre viária”, concentraram-se nas Zonas Sul e Oeste da cidade. A Zona Oeste tornava-se a nova alternativa locacional para a indústria, que passaria progressivamente a se afastar de áreas densamente povoadas como a Zona da Leopoldina.

A concentração populacional crescia de maneira acelerada na Zona da Leopoldina, especialmente nas áreas não atingidas pela especulação imobiliária, ou seja, as encostas dos morros e as áreas alagadiças junto à Baía de Guanabara. Foi o período que marcou a rápida ocupação dos Complexos da Maré e do Alemão, dois grandes complexos de favelas localizados próximo à Olaria.

Até o início da década de 1980, a vida de bairro em Olaria era dinâmica e o convívio entre moradores de ambos os lados do bairro era freqüente. Havia uma boa disponibilidade de opções culturais e de lazer. Não havia significativa distinção social entre moradores de ambos os lados, Olaria era um bairro que possibilitava o encontro e uma intensa vida comunitária entre seus moradores.

Contudo, o enorme crescimento da violência registrado a partir desse momento alterou esse quadro. Esse período marcou o início da transição do bairro em uma nova configuração espacial: a porção imersa na metrópole.

Devido à expansão da metrópole carioca, Olaria, assim como vários outros bairros da Zona da Leopoldina, perdem boa parte da centralidade que possuíam em relação a seus habitantes. A complexificação da metrópole passou a promover a especialização espacial das funções, obrigando os moradores de Olaria a realizar grandes deslocamentos para ter acesso a determinados tipos de lazer, variadas atividades culturais e bens e serviços mais específicos. A partir desse momento, os moradores passam a vivenciar o bairro de maneira cada vez mais superficial.

Dessa forma, a mudança do papel da Estrada de Ferro Leopoldina em razão da valorização do transporte rodoviário, o processo de crescimento da metrópole e o aumento das relações impessoais no mundo contemporâneo contribuíram para a decadência da vida de bairro em Olaria. O grande aumento da violência foi o elemento final da combinação de fatores responsáveis pela transformação do bairro de Olaria em uma porção imersa na metrópole.

A partir desse momento foi possível observar a efetiva desestruturação das relações de vizinhança que até então existiam entre os moradores de ambos os lados de Olaria.

A vida cotidiana de cada um dos lados do bairro passa a ser cada vez mais diferente, observa-se uma significativa distinção social entre os moradores dos dois lados. A forte desvalorização imobiliária registrada no lado alto fez com que ele passasse a concentrar uma população de classe social inferior à existente no lado baixo.

Os fluxos freqüentes observados anteriormente entre ambos os lados foram extremamente reduzidos em virtude da drástica diminuição das possibilidades de acesso à cultura e ao lazer, muitos deles localizados no lado alto. A elevação dos índices de violência observados especialmente neste lado do bairro em razão da proximidade com o Complexo do Alemão também foi decisiva para a consolidação desse cenário.

A Estrada de Ferro Leopoldina que, em sua origem, representava o elemento agregador da vida de bairro através da Estação de Olaria, passou a representar para muitos moradores o limite entre a segurança e a violência.

Portanto, é possível concluir que atualmente a dinâmica social existente em Olaria não configura mais a existência de uma espacialidade própria à classificação de bairro e sim a de uma porção imersa da metrópole.

Para que se possa saber se esta conclusão pode ser estendida aos demais bairros da Zona da Leopoldina, novas pesquisas se fazem necessárias.

REFERÊNCIAS

ABREU, Mauricio de Almeida. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 3ª ed. 1997.

BENCHIMOL, Jaime Larry. O Haussmanismo na Cidade do Rio de Janeiro. *Anais do seminário Rio de Janeiro: capital e capitalidade*. Rio de Janeiro: UERJ, 2002.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Espaço-Tempo na metrópole*. São Paulo: Contexto, 2001. p. 244-252.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. *O rapto ideológico da categoria subúrbio*. Rio de Janeiro, 1995. 213 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1995.

GEORGE, Pierre (1983) *Geografia urbana*. Tradução Grupo de Estudos Franceses de Interpretação e Tradução. São Paulo, Difel, 1983. 236 p.

LEFÈBVRE, Henri H. *De lo rural a lo urbano*. 3.ed. Barcelona, Ediciones Península. 1971. 268 p.

_____. *Lógica formal, lógica dialética*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

_____. *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo, Editora Ática, 1991a.

_____. *O direito à cidade*. Tradução R. E. Frias. São Paulo, Editora Moraes, 1991b. 145 p.

_____. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte, Editora UFMG, 1999.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. História do Rio de Janeiro (Do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro). 1º vol. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978, p.26

_____, Eulália Maria Lahmeyer. Condições de Vida dos Artesãos e do Operariado do Rio de Janeiro da Década de 1880 a 1920. In: Nova América, nº 4. Torino: Universita degli Studi, 1981. p. 301.

MARTINS, José de Souza. As temporalidades da história na dialética de Lefebvre. In: MARTINS, José de Souza (Org.). *Henri Lefebvre e o retorno à dialética*. São Paulo: Hucitec, 1996. 151 p. cap. 1, p. 9-23.

MONBEIG, Pierre. *O estudo geográfico das cidades*. In: Boletim Geográfico 1 (7) 1943. p. 7-29.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Regiões Administrativas. Apresenta o mapa da cidade do Rio de Janeiro dividido em Regiões Administrativas. Disponível em: <<http://www.rio.gov.br>> Acesso em: 30 ago. 2006.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. X Administração Regional – Ramos. Apresenta um breve histórico da Região Administrativa. Disponível em: <<http://www.rio.gov.br>> Acesso em: 30 ago. 2006.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. XXIX Administração Regional – Complexo do Alemão. Apresenta um breve histórico da Região Administrativa. Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/governo/complexoalemão.cfm>> Acesso em: 30 jul. 2008.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. XXX Administração Regional – Complexo da Maré. Apresenta um breve histórico da Região Administrativa. Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/governo/complexomare.cfm>> Acesso em: 30 jul. 2008.

RAMOS, Aluísio Wellichan. Espaço-tempo na cidade de São Paulo: historicidade e espacialidade do “bairro” da água branca. *Revista do Departamento de Geografia*, São Paulo: USP, n. 15, 2002.

SANTOS, Francisco Agenor de Noronha. *As Freguesias do Rio Antigo*. Rio de Janeiro: Edições O Cruzeiro, 1965.

SANTOS, Joaquim Justino Moura dos. *Contribuição ao Estudo da História do Subúrbio do Rio de Janeiro*. A Freguesia de Inhaúma de 1743 a 1920. Rio de Janeiro, 1987. 413 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1987.

SANTOS, Ângela Moulin S. Penalva. *Economia, espaço e sociedade no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FGV, 2003. 228p.

SOARES, Maria Terezinha de Segadas. O Conceito Geográfico de Bairro e Sua Exemplificação na Cidade do Rio de Janeiro. In: BERNARDES, L. e SOARES, M.T.S. *Rio de Janeiro: Cidade e Região*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1987. p. 101-120.

SOUZA, Daniele. *Você conhece Inhaúma?*. Rio de Janeiro. FIOCRUZ. Disponível em <<http://www.museudavida.fiocruz.br/publique/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=488&sid=6>>.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. O tráfico de drogas no Rio de Janeiro e seus efeitos sobre o desenvolvimento sócio-espacial. *Cadernos IPPUR/UFRJ*, Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, ano 1, n.1, jan./abr., 1986.

_____. O bairro contemporâneo: ensaio de abordagem política. *Revista Brasileira de Geografia*. n. 51, abr./jun. 1989. p. 139-172.

VALLADARES, Licia do Prado. *Passa-se uma casa: Análise do Programa de Remoção de Favelas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: ZAHAR, 1978.

ANEXO 1**MODELO DE QUESTIONÁRIO APLICADO A MORADORES DE OLARIA**

Idade: _____ Data: _____

1. Você acredita que no bairro de Olaria existem dois “lados” desiguais?

() Sim () Não

2. Em qual dos “lados” do bairro de Olaria você vive

Lado alto () Lado baixo ()

3. Você vai com muita frequência ao outro “lado” do bairro? Por que motivo?

() Sim _____ () Não

4. Com que frequência você utiliza a estrada de ferro como meio de transporte?

() Diariamente () Algumas vezes no mês () Raramente () Nunca

5. Quais são os pontos de referência que você utiliza para identificar cada um dos lados de Olaria?

1. _____ **(parte alta)**2. _____ **(parte baixa)**

6. Em sua opinião, qual é a principal diferença existente entre os dois lados do bairro de Olaria?

QUESTÕES APLICADAS EXCLUSIVAMENTE AOS MORADORES JOVENS

1. Você estuda do mesmo “lado” do bairro em que vive?

() Sim () Não

2. Quais são as opções de lazer disponíveis no bairro de Olaria?

3. Em quais bairros você procura as opções de lazer (cinema, teatro, praia, shopping) que o bairro de Olaria não lhe oferece?

ANEXO 2 - FOTO 7



Estação de Olaria, em seus primórdios chamada à época de Estação Pedro Ernesto.

OBS: foto sem informação de autoria/data, cedida por morador antigo.

ANEXO 3 - FOTO 17



Fachada do Cinema Santa Helena, conhecido popularmente como Cinema de Olaria, em foto antiga. Localiza-se no lado alto do bairro.

OBS: foto sem informação de autoria/data, antiga, cedida por morador antigo.

ANEXO 4

Reportagem publicada no dia 4 de julho de 2008.

Em Olaria, moradores têm que sair do bairro para se divertir.

O RJ-Móvel foi ao subúrbio da Leopoldina e mostrou as poucas opções de lazer e cultura na região, em um dos locais conhecido pelas rodas de samba.

O bairro de Olaria, nas décadas de 70 e 50, reunia rodas de samba reuniam artistas ainda desconhecidos do público, como Beth Carvalho, Zeca Pagodinho e Dudu Nobre. Agora, os moradores sofrem a diminuição das áreas de lazer da região, um problema antigo.

O único cinema que existia em Olaria está fechado há mais de 15 anos. Antigos moradores do bairro, quatro amigos se divertem jogando carteadado na única mesinha coberta da Praça Clomir Teles. “O único pedacinho melhor é esse aqui”, afirma um senhor.

Na praça, não há um brinquedo que não esteja enferrujado e quebrado. Quando chove, a brincadeira termina na lama.

Quando criança, Carla já sofria com a falta de opções de lazer. Agora, é o filho dela que não tem onde brincar. “Falta muito lazer para todo mundo”, conta a jovem.

Na área da Leopoldina existem três cinemas, que ficam na Penha, dois teatros, em Bonsucesso, um museu sobre ciência em Manguinhos, na Fundação Oswaldo Cruz, e uma Vila Olímpica, no Conjunto de favelas do Alemão.

Seu Reinaldo, morador de Olaria, quando quer diversão: “aqui em Olaria eu não procuro diversão. Eu saio do bairro”, revela o senhor.

A Praça André Ernesto, também conhecida como Praça do Rato, fica entre a Vila Cruzeiro e o Morro do Alemão. Um time tenta jogar futebol, mas a grade está cheia de buracos. Volta e meia, a bola escapa. As traves do gol apodreceram e tombaram na semana passada.

A Fundação Parques e Jardins e a Comlurb informaram que vão fazer uma vistoria ainda esta semana nas duas praças e consertar os brinquedos. Na semana que vem, o RJ-Móvel vai circular pela região central do Rio e mostrar as queixas e preocupações dos moradores do Centro e da Zona Portuária.

Fonte:

<http://rjtv.globo.com/Jornalismo/RJTV/0,,MUL636084-9097,00-EM+OLARIA+MORADORES+TEM+QUE+SAIR+DO+BAIRRO+PARA+SE+DIVERTIR.html>

ANEXO 5

Anúncios de imóveis localizados no bairro de Olaria

Anúncios consultados no dia 20 de julho de 2008.

Imóveis localizados no lado alto do bairro de Olaria

Código identificador:	2-2402
Bairro:	Olaria
Tipo Imóvel:	Apartamento
Endereço:	Rua Major Rêgo
Descrição:	Bom apartamento, composto por, varanda em piso cerâmica, sala em piso ardósia com madeira, 01 parede em textura, 02 quartos em piso ardósia, banheiro social em piso cerâmica e azulejos ao teto, cozinha em piso cerâmica azulejos ao teto pia de mármore, armários sob pia. 01 vaga de garagem, interfone e 01 lance de escadas. BOA OPÇÃO!
Preço:	RR\$ 47.000,00
Fonte:	http://www.bm3imoveis.com.br/envia_compra.cfm

Código identificador:	2-2344
Bairro:	Olaria
Tipo Imóvel:	Apartamento
Endereço:	Rua Paranapanema
Descrição:	Ótimo apartamento, junto ao chopinho de Olaria, sala, 02 quartos, cozinha, área de serviço conjugada, banheiro, 01 vaga de garagem.
Preço:	RR\$ 75.000,00
Fonte:	http://www.bm3imoveis.com.br/envia_compra.cfm

Código identificador:	3-805
Bairro:	Olaria
Tipo Imóvel:	Apartamento
Endereço:	Rua Delfin Carlos
Descrição:	Bom apartamento, bem localizado, próximo ao comercio, supermercado, farta condução, composto de sala em 02 ambientes, 03 quartos todos com armários embutidos, banheiro piso cerâmica e azulejos ao teto, com box blindex e amplo espelho sobre a pia , área de serviço com armário embutido, banheiro de empregada e 01 vaga de garagem.
Preço:	RR\$ 87.000,00
Fonte:	http://www.bm3imoveis.com.br/envia_compra.cfm

Apartamento 2 Quartos	
Endereço:	R. MINISTRO MOREIRA DE ABREU
Bairro:	Olaria
Valor:	R\$ 47.000,00
Área útil:	53 m ²
Garagem:	1 Parqueamento
Posição:	Frente
Vista:	Livre
Sol:	Manhã
Playground:	Sim
S. de Festas:	Sim
Piscina:	Não
Sauna:	Não
Localização:	CHOPPINHO DE OLARIA, DIR / FINAL ESQ
Benefícios:	COND FECHADO, C/ PORTEIRO 24H, PLAY, S. FESTAS, QUADRA E ELEVADORES.
Fonte:	http://www.etica.com.br/revenda.php#

Apartamento 2 Quartos

Endereço: R. JORGE MARTINS
Bairro: Olaria
Valor: R\$ 57.000,00
Área útil: 89 m²
Garagem: 0 Sem Garagem
Posição: Fundos
Vista: Livre
Sol: Manhã
Playground: Não
S. de Festas: Sim
Piscina: Não
Sauna: Não
Localização: AO LADO DO BATALHÃO DA PM, PRÓX. AO CHOPPINHO DE OLARIA.
Benefícios: APTO VAZIO, 2SALAS, 2QTS, S.FESTAS.
Fonte: <http://www.etica.com.br/revenda.php#>

Apartamento tipo casa 2 quartos

Endereço: R. DOUTOR ALFREDO BARCELOS
Bairro: Olaria
Valor: R\$ 65.000
Área construída: 90m²
Localização: COLADO A ESTAÇÃO, EM FRENTE AO BANCO BRADESCO. - APTO TIPO CASA, 2QTS, TERRAÇO, ÓTIMA LOCALIZAÇÃO
Fonte:
<http://www.zap.com.br/imoveis/detalhes.aspx?Imovel=D720215&Imobiliaria=11210&tran=3&conta=&contato=&foto=>

Imóveis localizados no lado baixo do bairro de Olaria**Código identificador:**2-2453**Bairro:** Olaria**Tipo Imóvel:** Apartamento**Endereço:** Rua Antônio Rego

Descrição: Ótimo apartamento, bem localizado, em rua residencial, próximo à quadra azul, com ampla sala em piso cerâmica, 2 quartos em piso carpete, todas as paredes revestidas em politex, banheiro social em piso cerâmica, azulejos decoradas ao teto, bancada em granito com armário em madeira, cozinha em piso formiplac azulejos decorados ao teto, pia em inox, com armários em alvenaria sob a pia e em 1 das paredes, área de serviço acoplada com tanque e armário em alvenaria com portas em esquadrias de alumínio em 1 das paredes, 2 áreas em piso cerâmica cobertas, que podem ser usadas como varanda. Pronto para morar.

Preço: RR\$ 107.000,00**Fonte:** http://www.bm3imoveis.com.br/envia_compra.cfm**Código identificador:**2-2308**Bairro:** Olaria**Tipo Imóvel:** Apartamento**Endereço:** Rua Leopoldina Rego

Descrição: Ótimo apartamento, bem localizado, composto de: Ampla sala, 02 quartos, banheiro social com box blindex, azulejo ao teto, pia em granito com armário em madeira, cozinha em piso cerâmica, azulejo ao teto, pia inox, dependências de empregada, ampla área de serviço, 01 vaga de garagem no estacionamento ao lado do prédio com controle remoto. Prédio com infra-estrutura, porteiro 24hs + 01 segurança à partir das 18hs, 02 elevadores sociais + 01 de serviço, play, salão de festas.

Preço: RR\$ 90.000,00**Fonte:** http://www.bm3imoveis.com.br/envia_compra.cfm

Código identificador:3-765

Bairro: Olaria

Tipo Imóvel: Apartamento

Endereço: Rua Plínio Bastos

Descrição: Bom apartamento, em ótima localização de olaria, composto de: Ampla sala em 02 ambientes, piso tábuas corrida, 03 amplos quartos, em piso tábuas corrida, sendo (01) dos quartos revertido para o acréscimo da sala, todos os ambientes em esquadrias de alumínio, copa-cozinha em piso cerâmica, azulejo ao teto, bancada em granito, banheiro social em piso cerâmica, azulejo ao teto, boa área de serviço.

Preço: RR\$ 92.000,00

Fonte: http://www.bm3imoveis.com.br/envia_compra.cfm

Apartamento 2 Quartos

Endereço: R. PROFESSOR PLÍNIO BASTOS

Bairro: Olaria

Valor: R\$ 57.000,00

Área útil: 50 m²

Garagem: 0

Posição: Lateral

Vista: Livre

Sol: Manhã

Playground: Sim

S. de Festas: Sim

Piscina: Sim

Sauna: Não

Localização: EM FRENTE AS SENDAS

Benefícios: ÓTIMO APTO, COMPACTO, MAS BEM ACONCHEGANTE

Fonte: <http://www.etica.com.br/revenda.php#>

Apartamento 2 Quartos

Endereço: R. LEOPOLDINA REGO

Bairro: Olaria

Valor: R\$ 107.000,00

Área útil: 66 m²

Garagem: 1 Escritura

Posição: Frente

Vista: Livre

Sol: Tarde

Playground: Sim

S. de Festas: Sim

Piscina: Não

Sauna: Não

Localização: EM FRENTE PASSARELA OLARIA

Benefícios: EXCELENTE APARTAMENTO, VARANDA, SALA, 2QTOS., COZINHA, PLAY, S.FESTAS, GARAGEM

Fonte: <http://www.etica.com.br/revenda.php#>

Apartamento 2 Quartos

Endereço: R. DRUMOND

Bairro: Olaria

Valor: R\$ 87.000,00

Área útil: 0 m²

Garagem: 1

Posição: Fundos

Vista: Livre

Sol: Manhã

Playground: Não

S. de Festas: Não

Piscina: Não

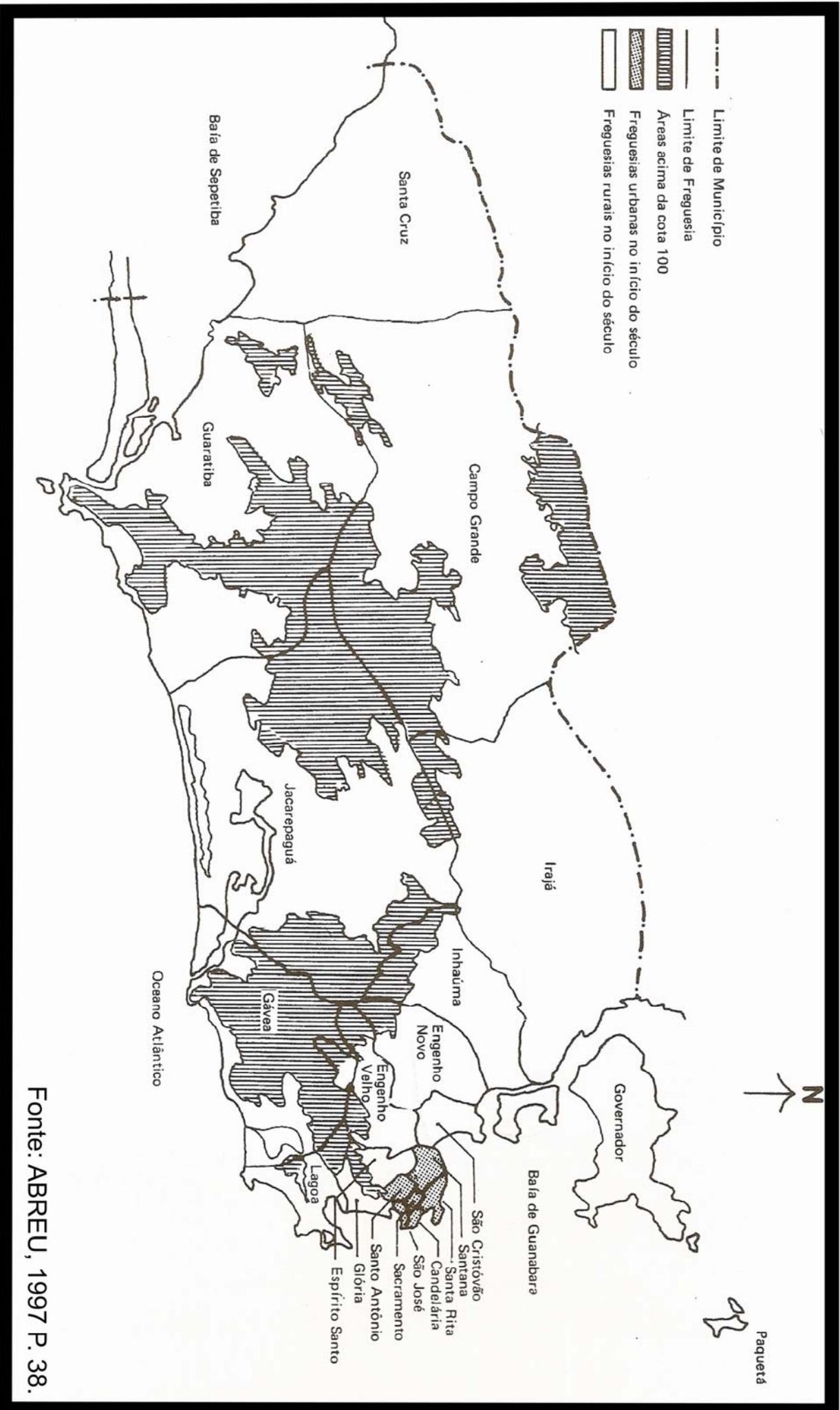
Sauna: Não

Localização: PROX A RUA BARREIROS E LARGO DAS 5BOCAS

Benefícios: POSSUI PISO CERAMICA VITRIFICADO E PORTAS DOS QUARTOS ENVERNIZADAS

Fonte: <http://www.etica.com.br/revenda.php#>

ANEXO 6 - MAPA 13 - Município do Rio de Janeiro: as freguesias do Rio de Janeiro no século XIX



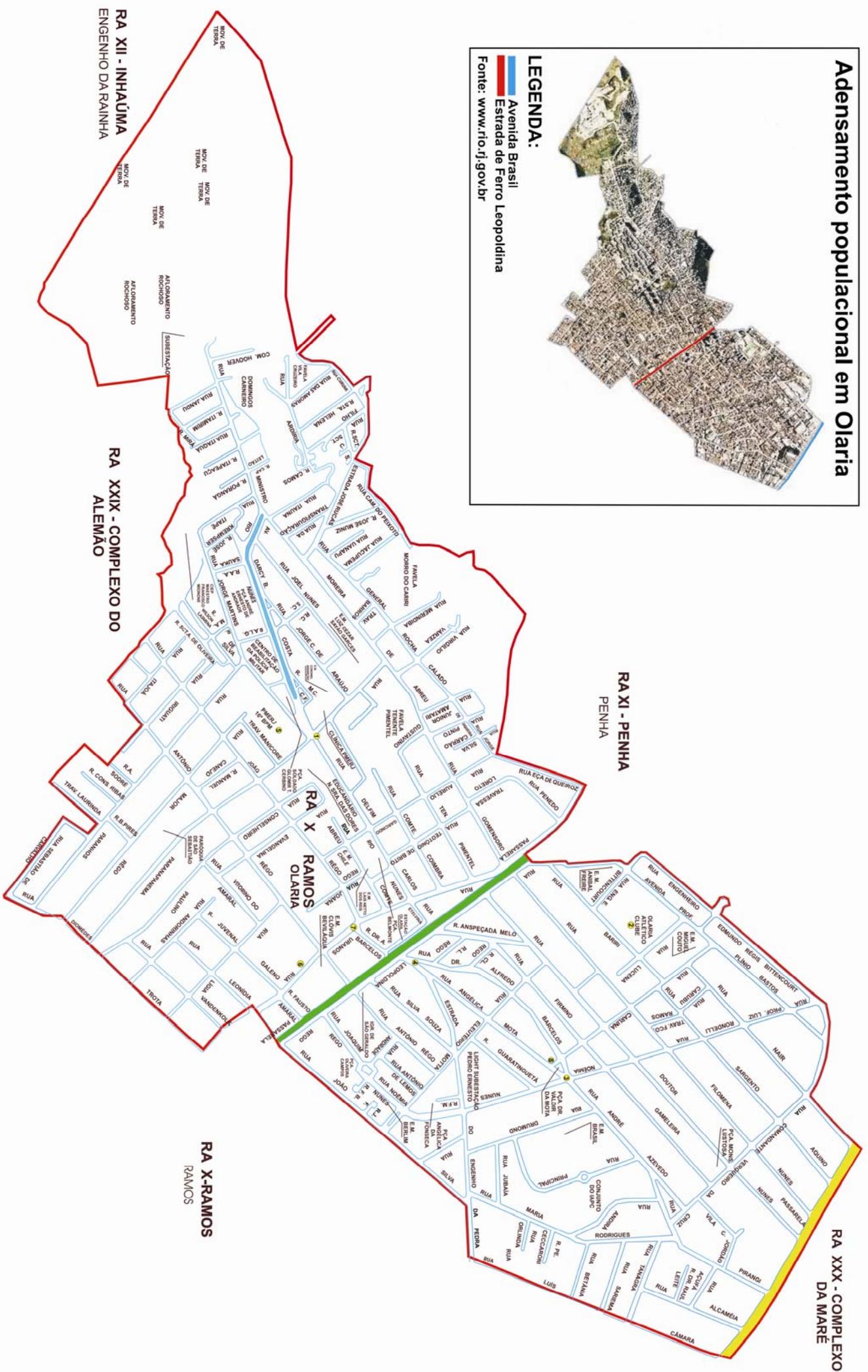
Fonte: ABREU, 1997 P. 38.

APÊNDICE 1.1 - MAPA1 - Arruamento do bairro de Olaria

Adensamento populacional em Olaria



LEGENDA:
 Avenida Brasil
 Estrada de Ferro Leopoldina
 Fonte: www.rio.rj.gov.br



LEGENDA:

- █ DELIMITAÇÃO DO BAIRRO
- █ ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA
- █ AVENIDA BRASIL
- █ DELIMITAÇÃO DOS QUARTEIÕES DO BAIRRO
- █ ÁREAS OCUPADAS POR MORROS

PONTOS DE REFERÊNCIA:

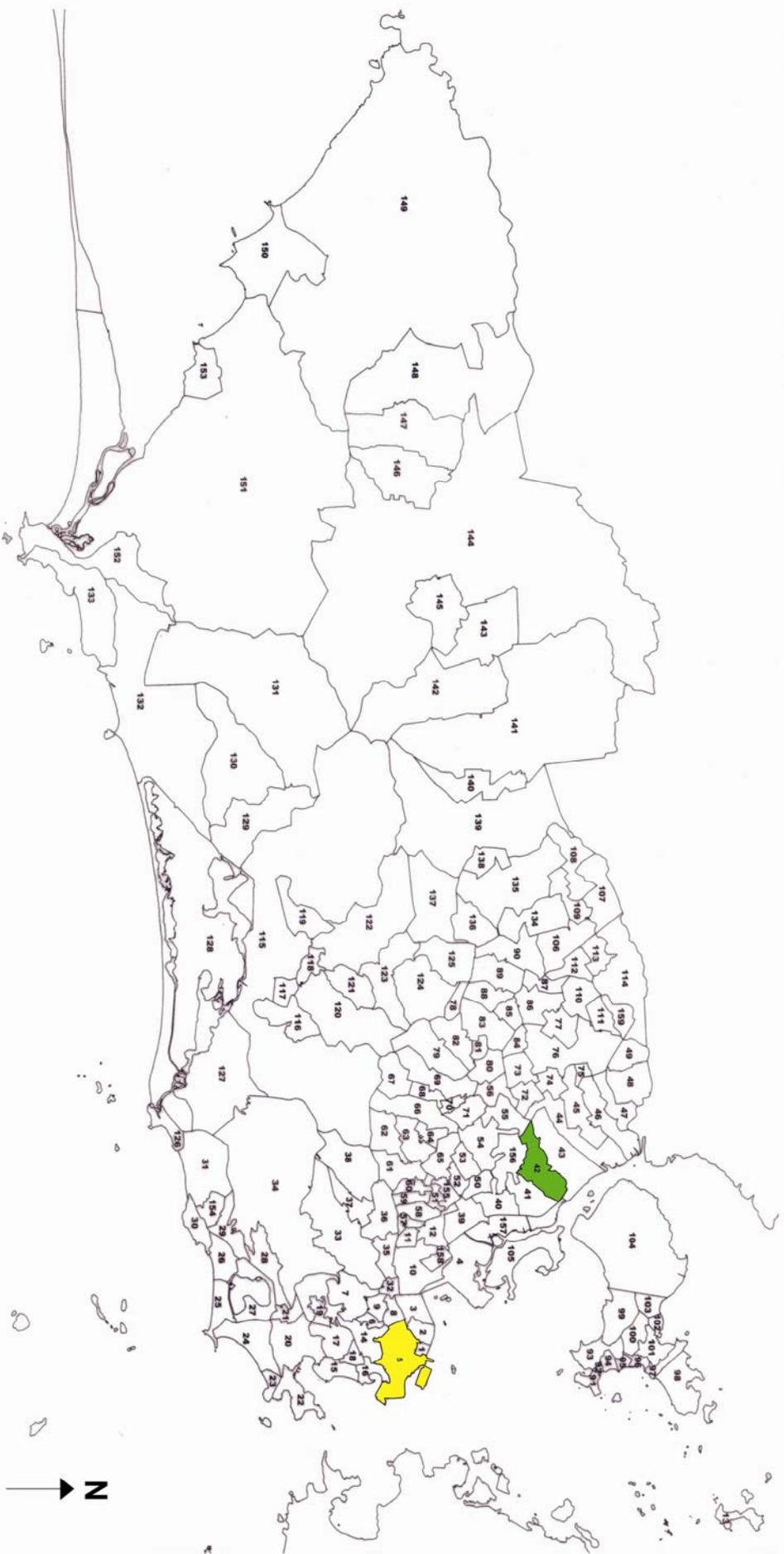
- 1- CHOPPINO DE OLARIA
- 2- OLARIA ATLÉTICO CLUBE
- 3- LARGO DAS 5 BOCAS
- 4- PONTO FINAL DO ÔNIBUS 484
- 5- 16º BATALHÃO DA POLÍCIA MILITAR
- 6- SUPERMERCADO PREZUNIC
- 7- RUA UFRANOS
- 8- HOSPITAL BALBINO

ESCALA: 1:12.000

FONTE: Mapa elaborado pelo autor

N

APÊNDICE 1.2 - MAPA 2 - A localização do bairro de Olaria em relação ao Centro da Cidade do Rio de Janeiro



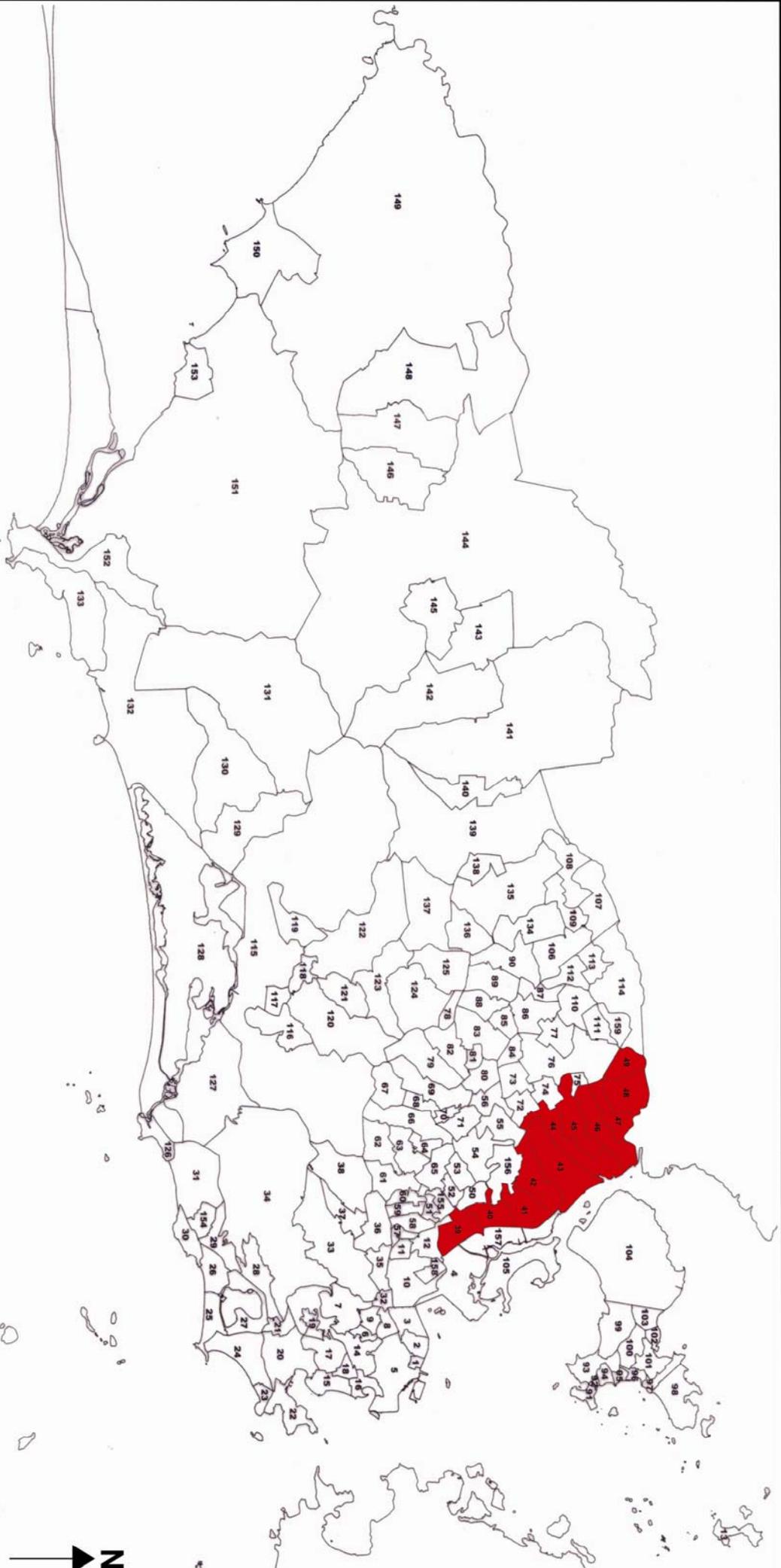
Fonte: Instituto Pereira Passos - IPP/DIG - Geoprocessamento - 1999

- | | | | | | | | | | |
|---------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------------|---------------------------|-------------------------|------------------------------|--------------------------------|---------------------------|--------------------------|
| 001 - Saúde | 018 - Cajuê | 035 - Maracanã | 052 - Maria de Graça | 069 - Piedade | 086 - Rocha Miranda | 103 - Portuguesa | 120 - Freguesia | 137 - Jardim Silveira | 154 - Rocinha |
| 002 - Gamboa | 019 - Cosme Velho | 036 - Vila Isabel | 053 - Du Castelinho | 070 - Abolição | 087 - Honório Gurgel | 104 - Galvão | 121 - Pechincha | 145 - Senador Vasconcelos | 146 - Inhaíba |
| 003 - Santo Cristo | 020 - Botafogo | 037 - Andaraí | 054 - Itanema | 071 - Plicás | 088 - Osvaldo Cruz | 105 - Cidade Universitária | 122 - Paqueta | 147 - Cosmos | 148 - Paciência |
| 004 - Caju | 021 - Humaitá | 038 - Grajaú | 055 - Engenho da Rainha | 072 - Vila Cosmos | 089 - Bento Ribeiro | 106 - Guadalupe | 123 - Tanque | 149 - Santa Cruz | 150 - Seprêtha |
| 005 - Centro | 022 - Urca | 039 - Mangunhos | 056 - Tremás Coelho | 073 - Vicente de Carvalho | 090 - Marechal Hermes | 107 - Anchieta | 124 - Praça Seca | 151 - Guaratiba | 152 - Barra de Guaratiba |
| 006 - Catumbi | 023 - Leme | 040 - Bonsucesso | 057 - São Francisco Xavier | 074 - Vila da Penha | 091 - Ribeira | 108 - Parque Anchieta | 125 - Vila Valqueire | 153 - Vila Militar | 153 - Pedra de Guaratiba |
| 007 - Rio Comprido | 024 - Copacabana | 041 - Ramos | 058 - Rocha | 075 - Vista Alegre | 092 - Zumbi | 109 - Ricardo de Albuquerque | 126 - Joá | 154 - Campo Grande | |
| 008 - Cidade Nova | 025 - Ipanema | 042 - Olaria | 059 - Riachuelo | 076 - Ináia | 093 - Cajuca | 110 - Coelho Neto | 127 - Iambanã | 143 - Campo Grande | |
| 009 - Estácio | 026 - Lapa | 043 - Penha | 060 - Sampaio | 077 - Colégio | 094 - Piquetins | 111 - Avareí | 128 - Barra da Tijuca | 144 - Campo Grande | |
| 010 - São Cristóvão | 027 - Laga | 044 - Penha Circular | 061 - Engenho Novo | 078 - Campinho | 095 - Praia da Bandeira | 112 - Barros Filho | 129 - Camorim | 145 - Senador Vasconcelos | |
| 011 - Mangueira | 028 - Jardim Botânico | 045 - Brits de Fina | 062 - Lins de Vasconcelos | 079 - Quintino Bocaiuva | 096 - Cocotá | 113 - Costa Barros | 130 - Vargem Pequena | 146 - Inhaíba | |
| 012 - Berritta | 029 - Gavea | 046 - Cordovil | 063 - Méier | 080 - Carvalcanti | 097 - Borechtos | 114 - Pavuna | 131 - Vargem Grande | 147 - Cosmos | |
| 013 - Paqueta | 030 - Vidigal | 047 - Parada de Lucas | 064 - Todos os Santos | 081 - Engenheiro Leal | 098 - Freguesia | 115 - Jacarepaguá | 132 - Recreio dos Bandeirantes | 148 - Paciência | |
| 014 - Santa Teresa | 031 - São Cristóvão | 048 - Virgílio Geral | 065 - Cabumbi | 082 - Cascadura | 099 - Jardim Guanabara | 116 - Anil | 133 - Grumari | 149 - Santa Cruz | |
| 015 - Flamengo | 032 - Pica da Bandeira | 049 - Jardim América | 066 - Engenho de Dentro | 083 - Madureira | 100 - Jardim Carioca | 117 - Gardênia Azul | 134 - Doador | 150 - Seprêtha | |
| 016 - Glória | 033 - Tijuca | 050 - Higienópolis | 067 - Água Santa | 084 - Vaz Lobo | 101 - Taubá | 118 - Cidade de Deus | 135 - Vila Militar | 151 - Guaratiba | |
| 017 - Laranjeiras | 034 - Alto da Boa Vista | 051 - Jacaré | 068 - Encantado | 085 - Turicui | 102 - Monó | 119 - Curicica | 136 - Campo dos Afonsos | 152 - Barra de Guaratiba | |

- Legenda:**
- Olaria
 - Centro

ESCALA: 1:216.400

APÊNDICE 1.3 - MAPA 3 - Zona da Leopoldina



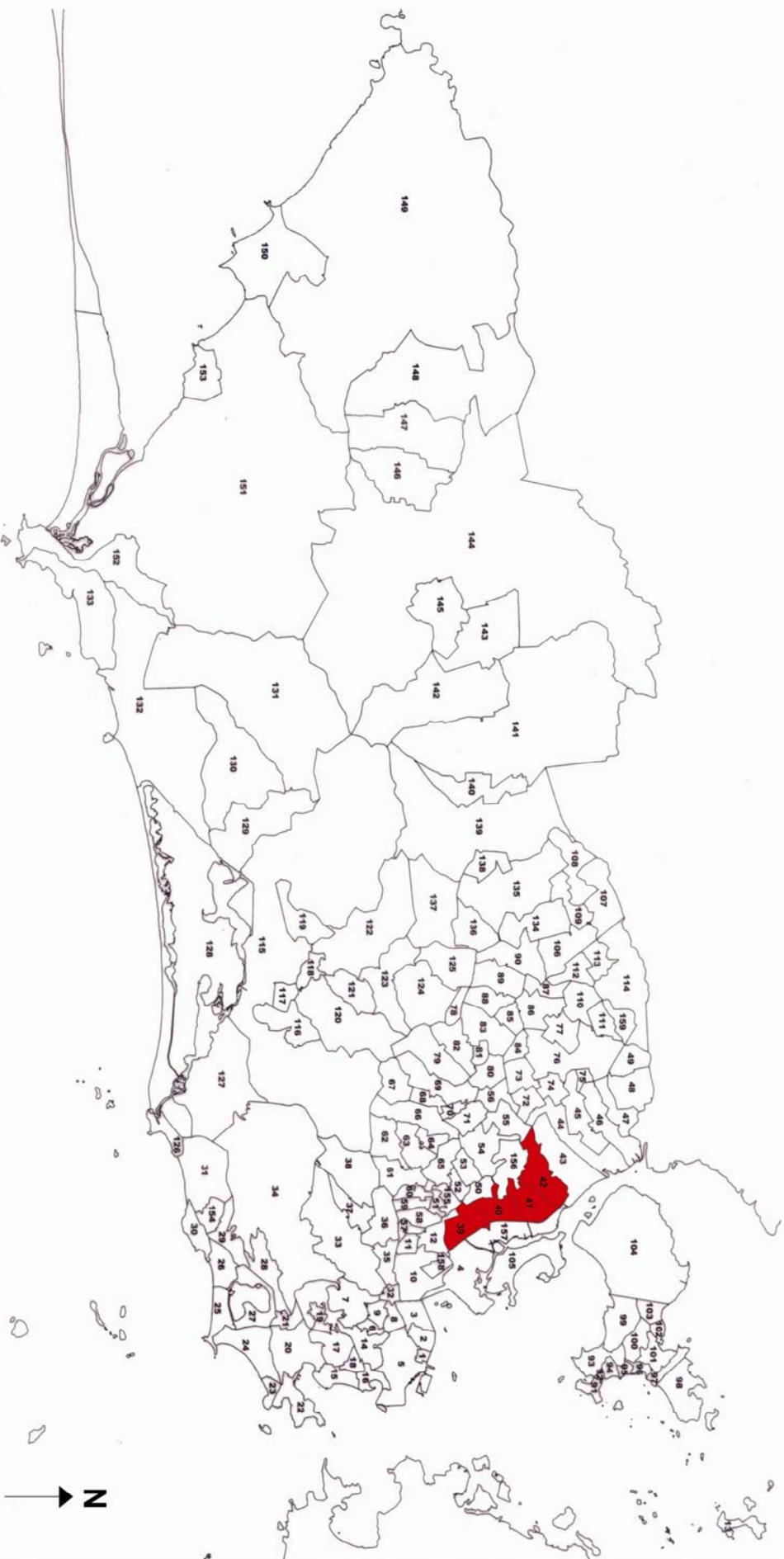
Fonte: Instituto Pereira Passos - IPP/DIG - Geoprocessamento - 1999

001 - Saúde	018 - Cateie	035 - Maracaná	052 - Maria de Graça	069 - Piedade	087 - Honório Gurgel	104 - Galeão	121 - Pechincha	138 - Magalhães Bastos	155 - Jacarezinho
002 - Gambaex	019 - Cosme Velho	036 - Vila Isabel	053 - Del Castilho	070 - Abolição	088 - Oswaldo Cruz	105 - Cidade Universitária	122 - Taquara	139 - Realengo	156 - Complexo do Alemão
003 - Santo Cristo	020 - Botafogo	037 - Andaraí	054 - Inhamuna	071 - Pílitas	089 - Bento Ribeiro	106 - Guadalupe	123 - Tanque	140 - Padre Miguel	157 - Complexo da Maré
004 - Caju	021 - Humaitá	038 - Grajaú	055 - Engenho da Rainha	072 - Vila Cosmos	090 - Maracá Hermes	107 - Anchieta	124 - Praça Seca	141 - Bangü	158 - Vasso da Gama
005 - Centro	022 - Urca	039 - Mangueiras	056 - Trinas Coelho	073 - Vicente de Carvalho	091 - Ribeira	108 - Parque Anchieta	125 - Vila Valqueire	142 - Senador Gama	159 - Parque Colúmbia
006 - Catumbi	023 - Leme	040 - Bonsucesso	057 - São Francisco Xavier	074 - Vila da Penha	092 - Zumbi	109 - Ricardo de Albuquerque	126 - Iolá	143 - Santíssimo	
007 - Rio Comprido	024 - Copacabana	041 - Ramos	058 - Rocha	075 - Vista Alegre	093 - Cacia	110 - Coelho Neto	127 - Ipanhangü	144 - Campo Grande	
008 - Cidade Nova	025 - Ipanema	042 - Olaria	059 - Riachuelo	076 - Injü	094 - Piranguetras	111 - Acari	128 - Barra da Tijuca	145 - Senador Vasconcelos	
009 - Estácio	026 - Leblon	043 - Penha	060 - Sampaio	077 - Colégio	095 - Praia da Bandeira	112 - Barros Filho	129 - Camorim	146 - Inhoíba	
010 - São Cristóvão	027 - Lagoa	044 - Penha Circular	061 - Engenho Novo	078 - Campinho	096 - Cocotá	113 - Costa Barros	130 - Vargem Pequena	147 - Cosmos	
011 - Mangueira	028 - Jardim Botânico	045 - Brás de Pina	062 - Lins de Vasconcelos	079 - Quatro Bocuiva	097 - Bancairos	114 - Pavuna	131 - Vargem Grande	148 - Paciência	
012 - Bantica	029 - Gävea	046 - Cordovil	063 - Méier	080 - Cavalcanti	098 - Freguesia	115 - Jacarepaguá	132 - Recreio dos Bandeirantes	149 - Santa Cruz	
013 - Piquetá	030 - Vidigal	047 - Parada de Lucas	064 - Todos os Santos	081 - Engenheiro Leal	099 - Jardim Guanabara	116 - Anil	133 - Gramari	150 - Sepetiba	
014 - Santa Teresa	031 - São Cristóvão	048 - Vigário Geral	065 - Cachoambi	082 - Cascadura	100 - Jardim Carioca	117 - Gardênia Azul	134 - Doodoro	151 - Guaratiba	
015 - Flanengo	032 - Praia da Bandeira	049 - Jardim Amêrica	066 - Engenho de Dentro	083 - Mandureira	101 - Traú	118 - Cidade de Deus	135 - Vila Militar	152 - Barra de Guaratiba	
016 - Glória	033 - Tijuca	050 - Higienópolis	067 - Água Santa	084 - Vaz Lobo	102 - Monerü	119 - Curcica	136 - Campo dos Aloncos	153 - Pedra de Guaratiba	
017 - Laranjeiras	034 - Alto da Boa Vista	051 - Jacaré	068 - Encantado	085 - Turruçu					

Bairros que compõem a Zona da Leopoldina

Fonte: Instituto Pereira Passos - IPP/DIG - Geoprocessamento - 1999

ESCALA: 1:216.400



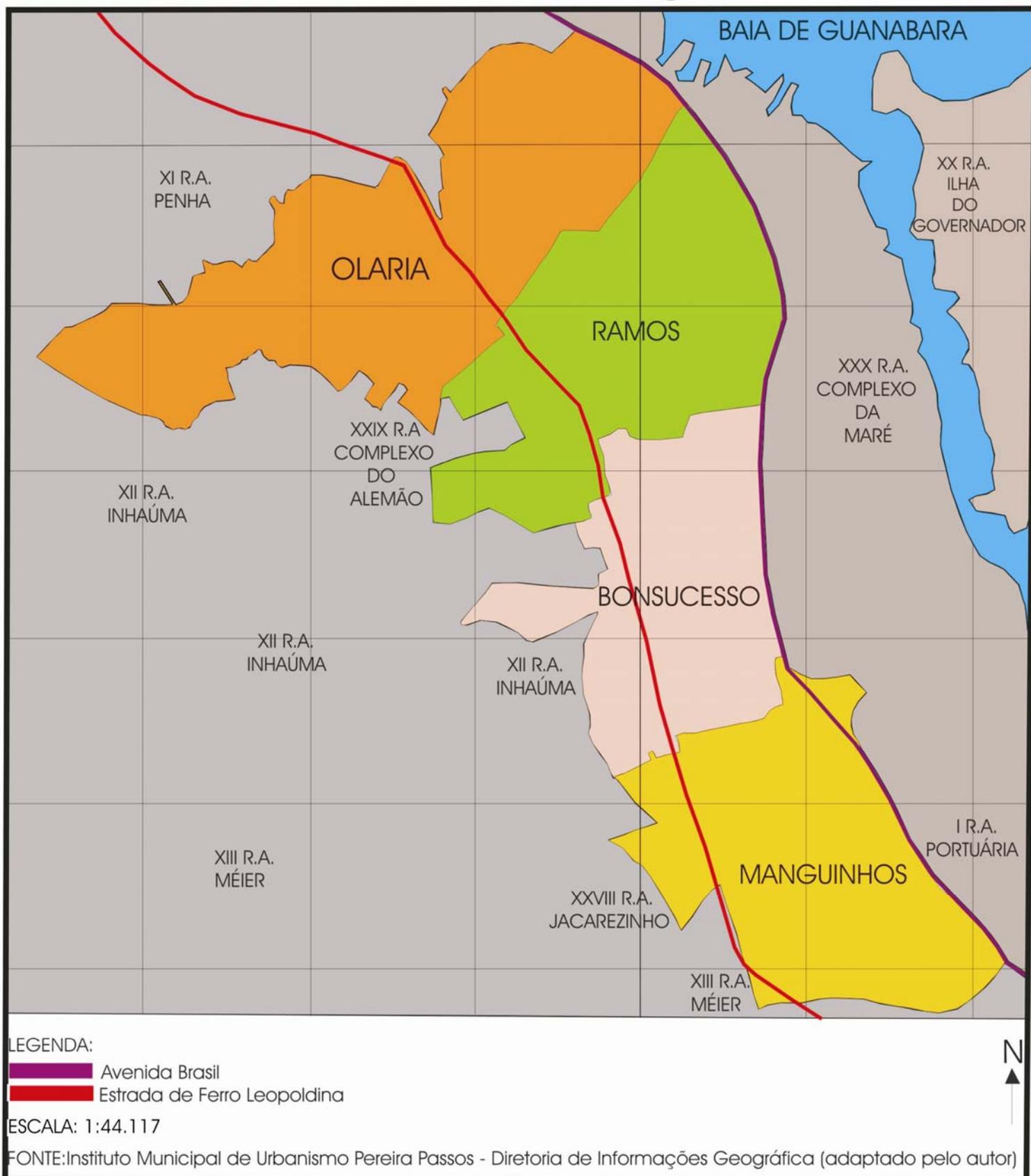
Fonte: Instituto Pereira Passos - IPP/DIG - Geoprocessamento - 1999

- | | | | | | | | |
|---------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------------|-------------------------|------------------------------|--------------------------------|---------------------------|
| 001 - Saúde | 018 - Catec | 035 - Maracanã | 069 - Piedade | 086 - Rocha Miranda | 103 - Portuguesa | 120 - Freguesia | 137 - Jardim Sulacepe |
| 002 - Gamboa | 019 - Cosme Velho | 036 - Vila Isabel | 070 - Aboitijo | 087 - Honório Gurgel | 104 - Galvão | 121 - Pedrinha | 138 - Magalhães Bastos |
| 003 - Santo Cristo | 020 - Botafogo | 037 - Andaraí | 054 - Inhamitã | 088 - Oswaldo Cruz | 105 - Cidade Universitária | 122 - Tijuca | 139 - Realengo |
| 004 - Capu | 021 - Hamarã | 038 - Grajaú | 055 - Engenho da Rainha | 089 - Bento Ribeiro | 106 - Guadalupe | 123 - Tanque | 140 - Padre Miguel |
| 005 - Centro | 022 - Urca | 039 - Marquinhos | 056 - Fpinas Coelho | 090 - Marechal Hermes | 107 - Anchieta | 124 - Praça Seca | 141 - Bangú |
| 006 - Catumbi | 023 - Leme | 040 - Bonsucesso | 057 - São Francisco Xavier | 091 - Ribeira | 108 - Parque Anchieta | 125 - Vila Valqueire | 142 - Senador Carnarã |
| 007 - Rio Comprido | 024 - Copacabana | 041 - Ramos | 058 - Roacha | 092 - Zumbi | 109 - Ricardo de Albuquerque | 126 - Joá | 143 - Santíssimo |
| 008 - Cidade Nova | 025 - Panamã | 042 - Olaria | 059 - Riachuelo | 093 - Cacia | 110 - Coelho Neto | 127 - Ipanhangá | 144 - Campo Grande |
| 009 - Estácio | 026 - Lelton | 043 - Penha | 060 - Sampaio | 094 - Piquetires | 111 - Avari | 128 - Barra da Tijuca | 145 - Senador Vasconcelos |
| 010 - São Cristóvão | 027 - Lagoon | 044 - Penha Circular | 061 - Engenho Novo | 095 - Praia da Bandeira | 112 - Barros Filho | 129 - Camorim | 146 - Inhotera |
| 011 - Mangueira | 028 - Jardim Botânico | 045 - Bras de Pina | 062 - Lins de Vasconcelos | 096 - Cocota | 113 - Costa Barros | 130 - Vargem Pequena | 147 - Cosmos |
| 012 - Benfica | 029 - Gávea | 046 - Cordovil | 063 - Meier | 097 - Banerios | 114 - Pavuna | 131 - Vargem Grande | 148 - Praticia |
| 013 - Paqueta | 030 - Vidigal | 047 - Parada de Lucas | 064 - Todos os Santos | 098 - Freguesia | 115 - Jacarepugui | 132 - Recreio dos Bandeirantes | 149 - Santa Cruz |
| 014 - Santa Teresa | 031 - São Cristóvão | 048 - Vigário Geral | 065 - Cachoambi | 099 - Jardim Guanabara | 116 - Anil | 133 - Grumari | 150 - Sepetiba |
| 015 - Planalto | 032 - Praea da Bandeira | 049 - Jardim América | 066 - Engenho de Dentro | 100 - Jardim Carioca | 117 - Gardênia Azul | 134 - Desodoro | 151 - Guaratiba |
| 016 - Glória | 033 - Tijuca | 050 - Higienópolis | 067 - Água Santa | 101 - Trauí | 118 - Cidade de Deus | 135 - Vila Militar | 152 - Barra de Guaratiba |
| 017 - Laranjeiras | 034 - Alto da Boa Vista | 051 - Jacaré | 068 - Encantado | 102 - Monomó | 119 - Curicica | 136 - Campo dos Afonsos | 153 - Pedra de Guaratiba |

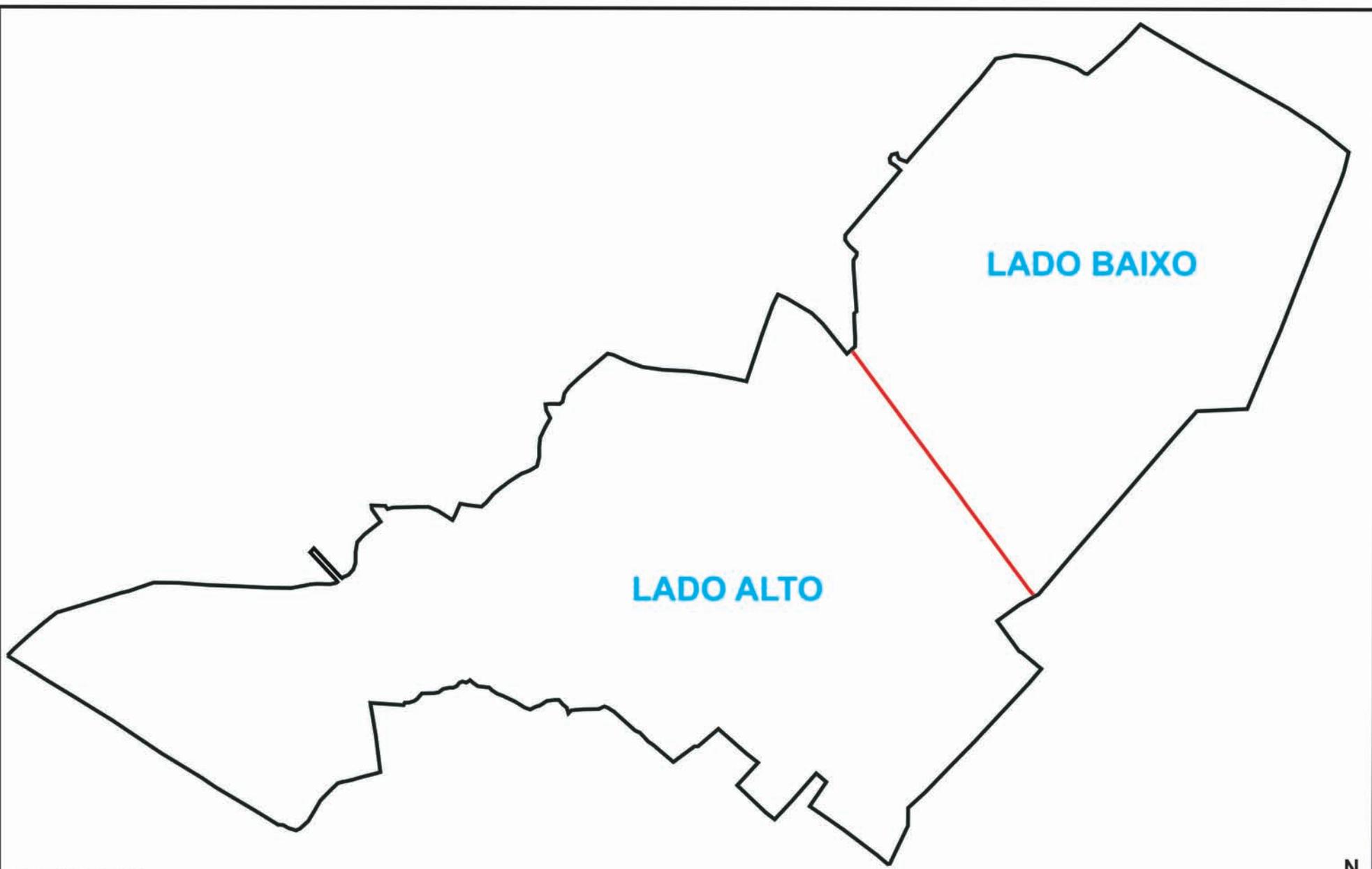
Legenda:
 X Região Administrativa

ESCALA: 1:216.400

APÊNDICE 1.5 - MAPA 5 - X Região Administrativa



APÊNDICE 1.6 - MAPA 6 - Olaria dividido em dois lados: “alto” e “baixo”

**LEGENDA:**

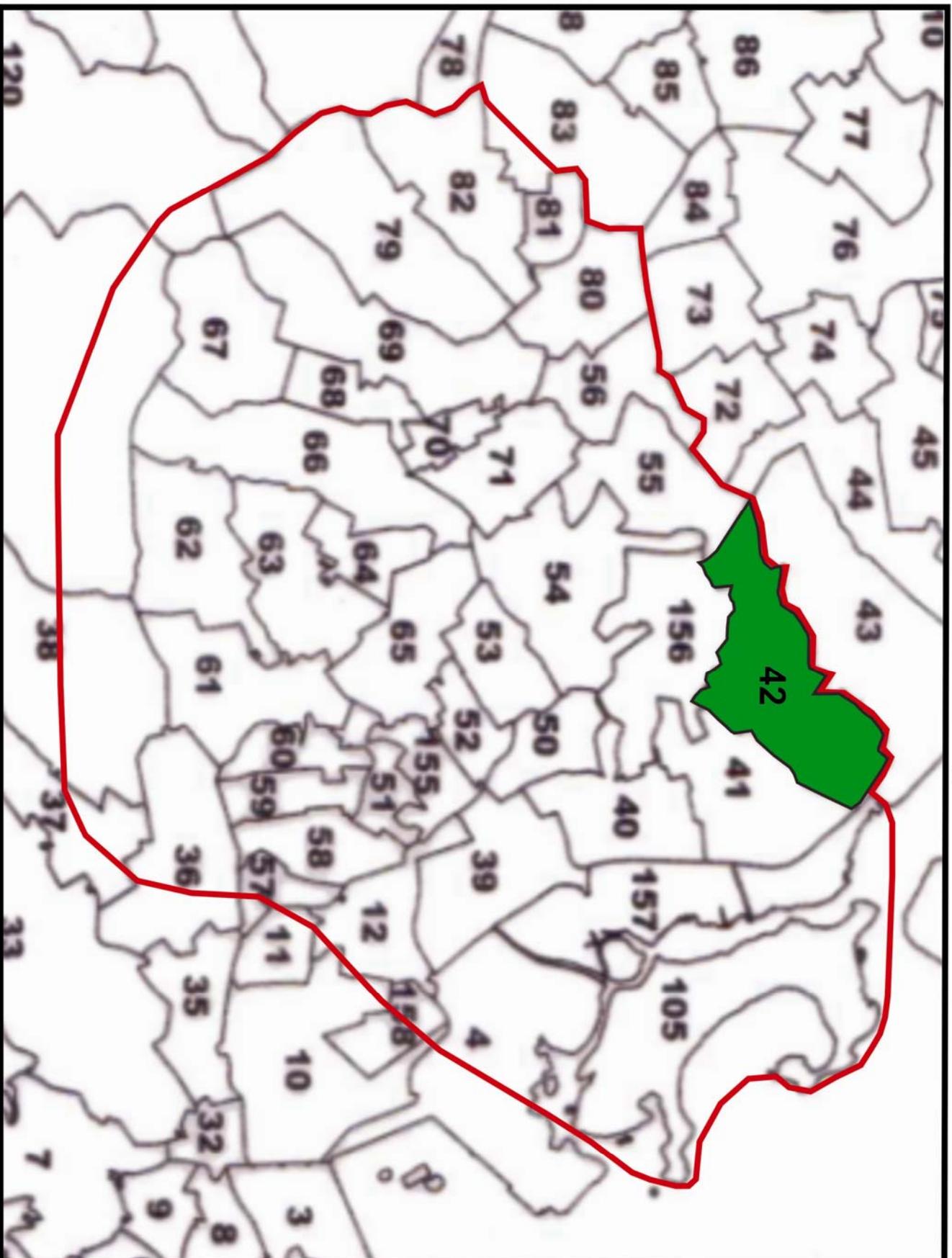
— Estrada de Ferro Leopoldina

FONTE: Mapa produzido pelo autor

ESCALA: 1:15.454



APÊNDICE 1.10 - MAPA 10 - Limites da Freguesia de Inhaúma até 1873



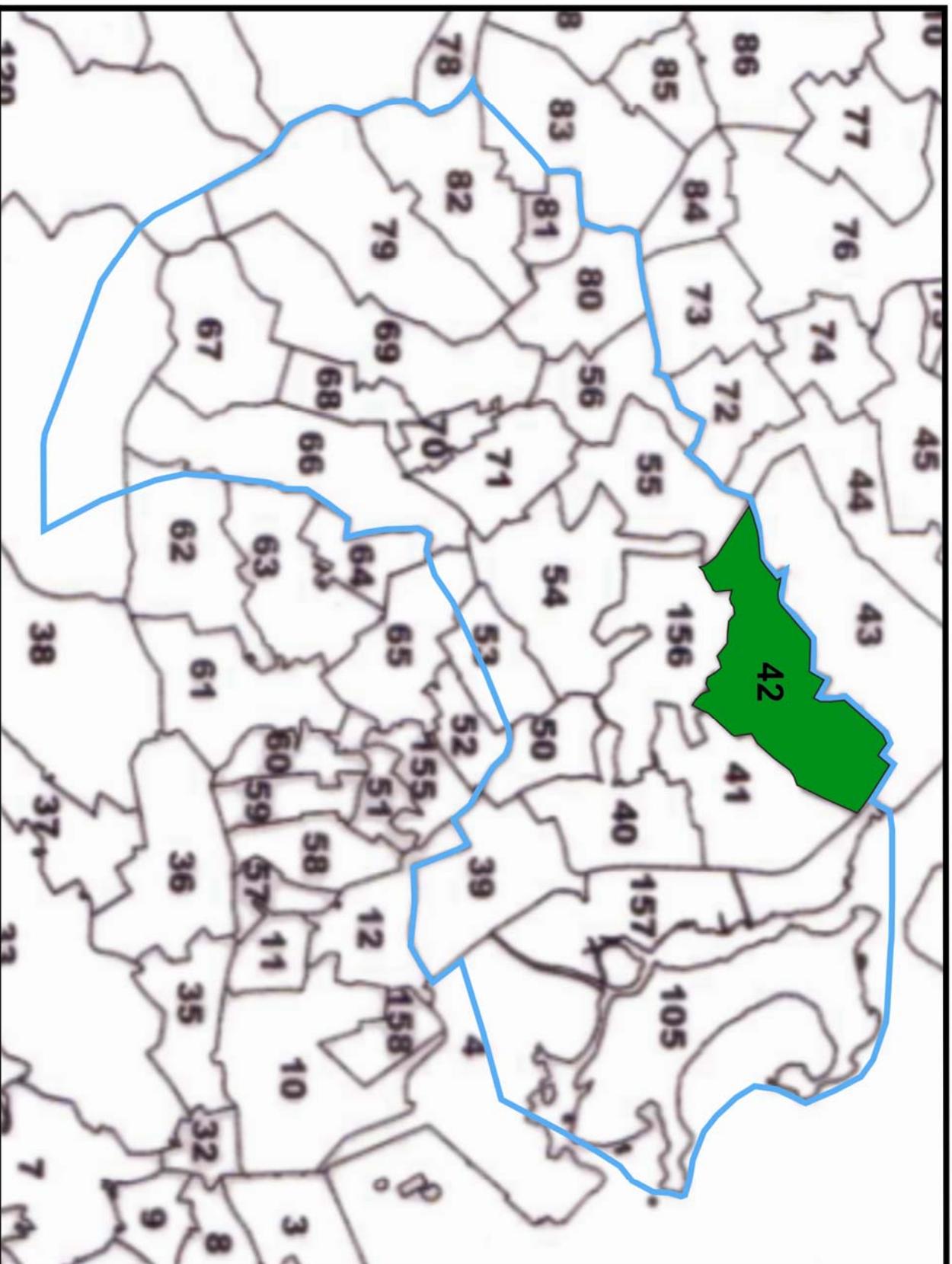
Legenda:

— Limites da Freguesia de Inhaúma até 1873

ESCALA: 1:73.350

Fonte: Mapa base do Município do Rio de Janeiro - Instituto Pereira Passos, 1999

APÊNDICE 1.11 - MAPA 11 - Limites da Freguesia de Inhaúma de 1873 a 1903



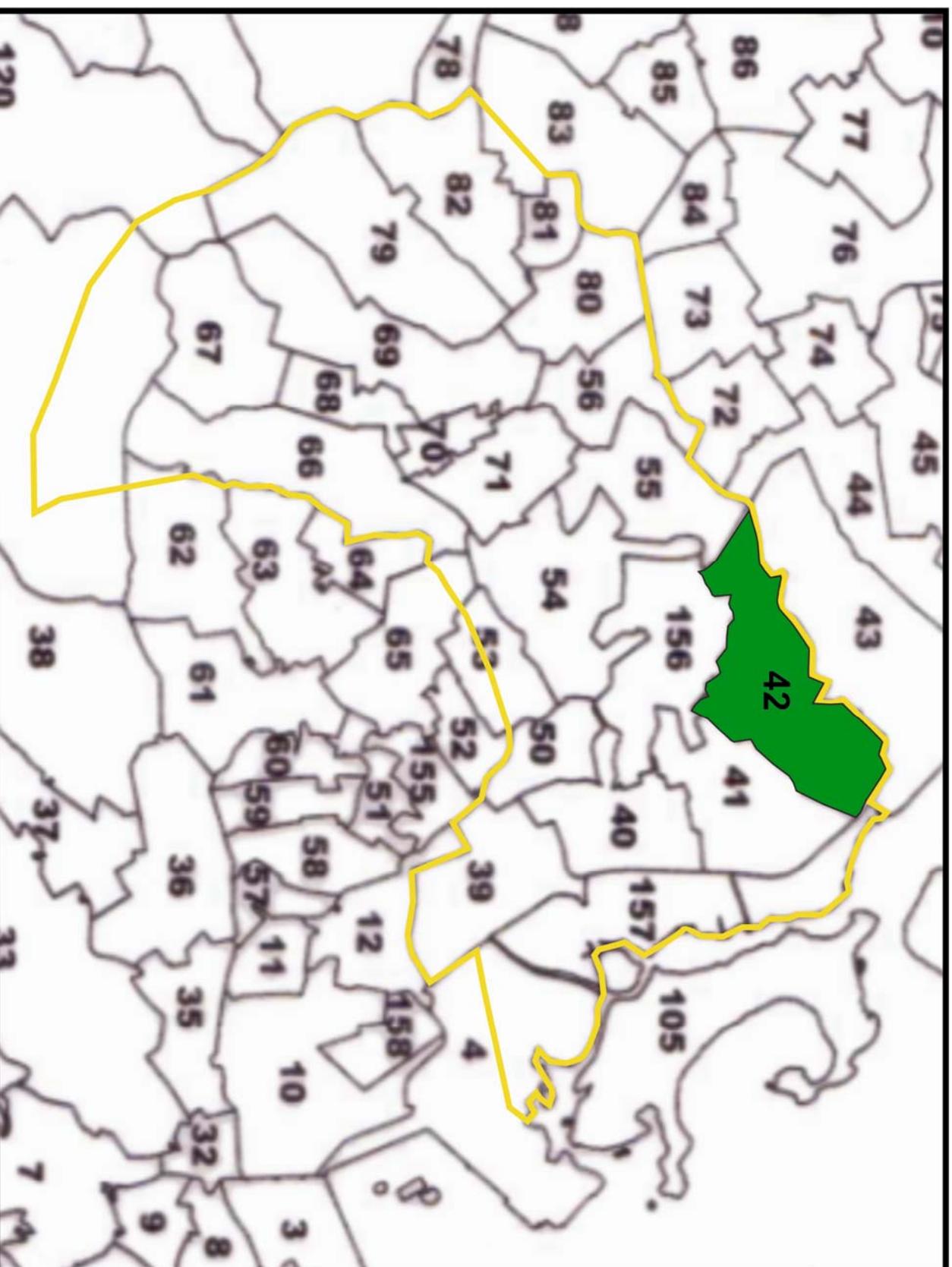
Legenda:

— Limites da Freguesia de Inhaúma de 1873 a 1903

ESCALA: 1:73.350

Fonte: Mapa base do Município do Rio de Janeiro - Instituto Pereira Passos, 1999.

APÊNDICE 1.12 - MAPA 12 - Limites da Freguesia de Inhaúma de 1903 a 1926

**Legenda:**

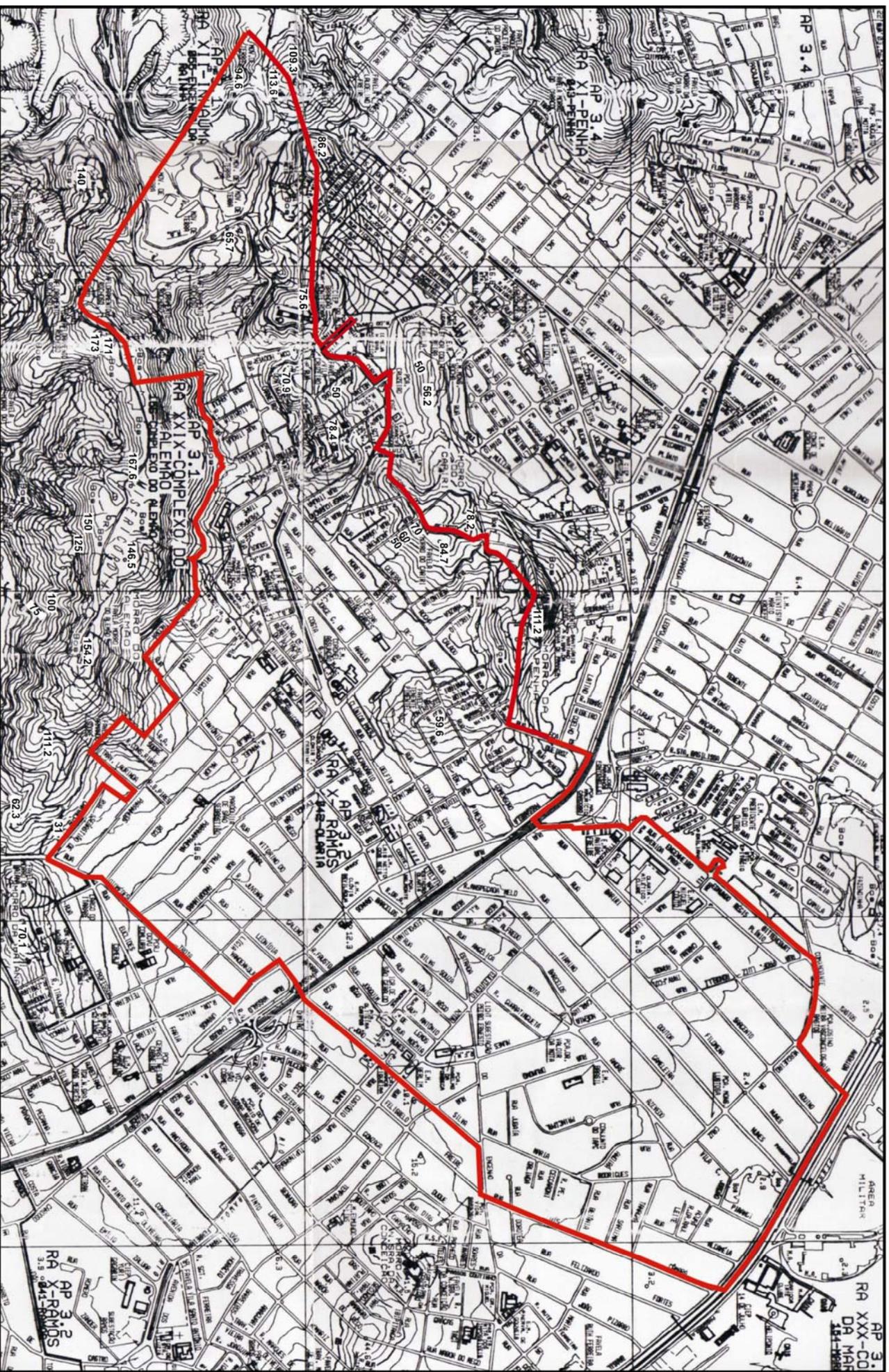
— Limites da Freguesia de Inhaúma de 1903 a 1926

ESCALA: 1:73.350

Fonte: Mapa base do Município do Rio de Janeiro - Instituto Pereira Passos, 1999

N

APÊNDICE 1.7 - MAPA 7 - Olaria: Relevo e Localização do Bairro



LEGENDA:

 DELIMITAÇÃO DO BAIRRO

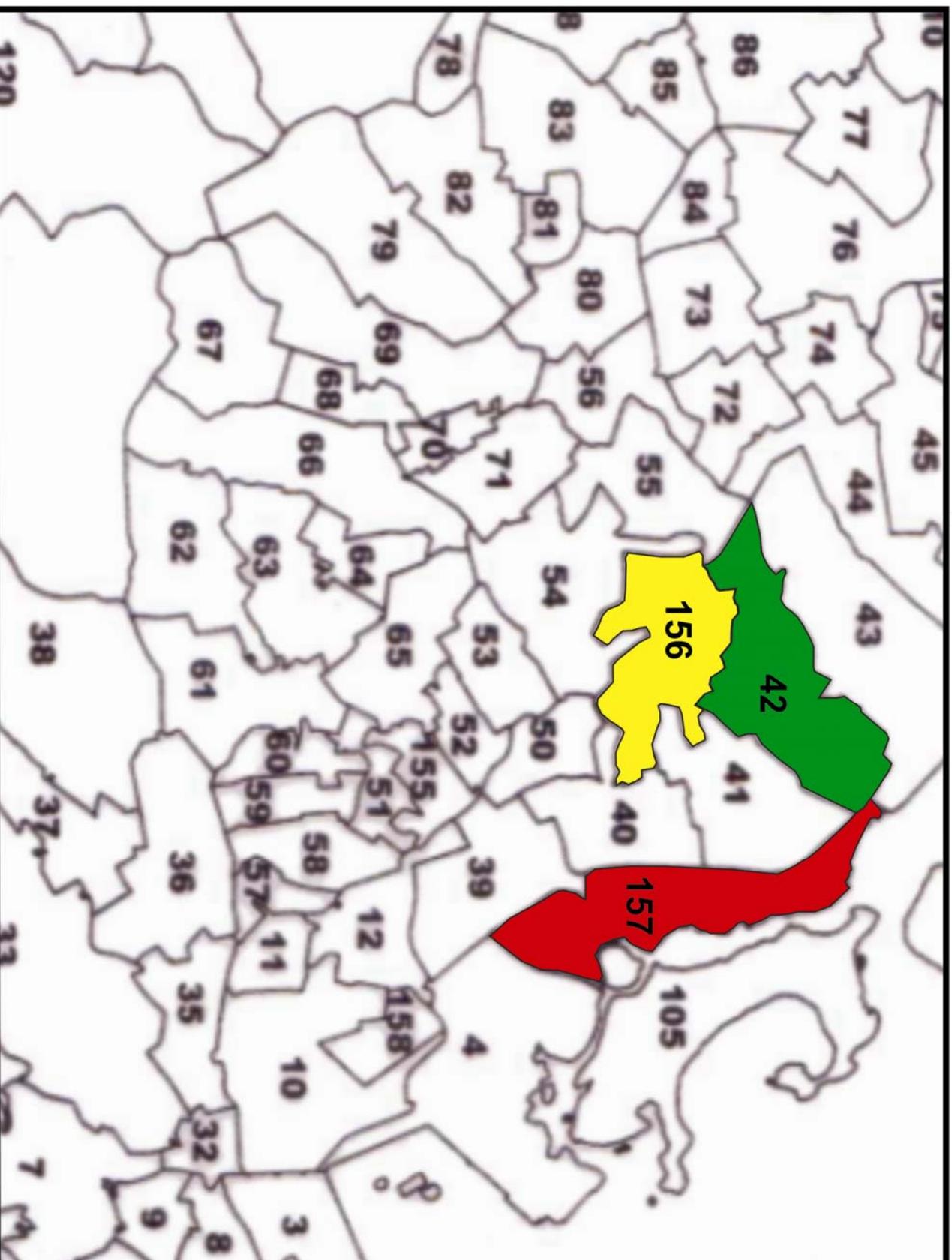
OBSERVAÇÃO: Na parte Oeste do bairro a altitude máxima supera 113 metros

FONTE: Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos - Diretoria de de Informações Geográficas

ESCALA: 1:12.000



APÊNDICE 1.8 - MAPA 8 - A localização do bairro de Olaria em relação aos Complexos do Alemão e da Maré



Legenda:



Olaria



Complexo do Alemão

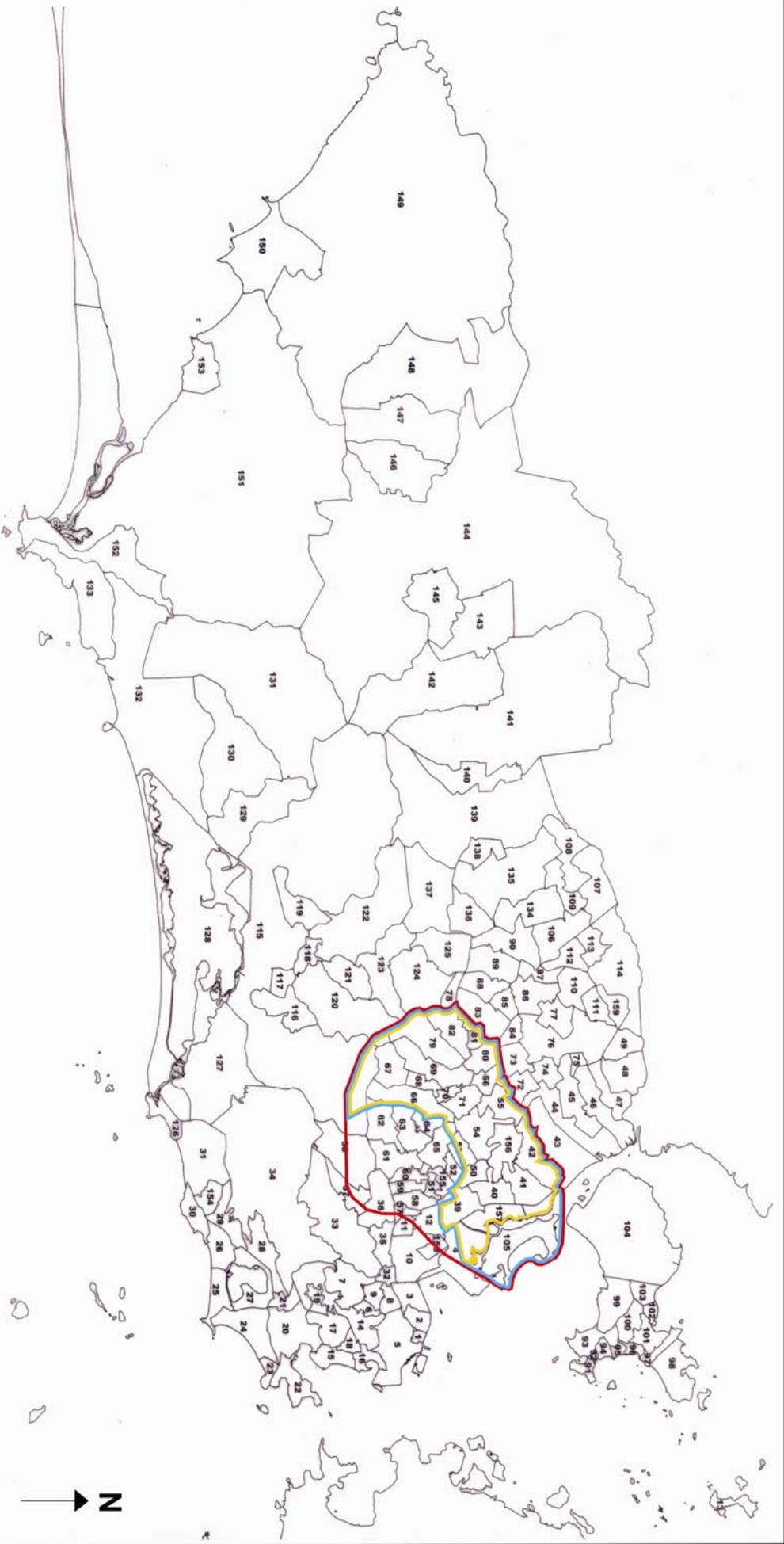


Complexo da Maré

Fonte: Mapa base do Município do Rio de Janeiro - Instituto Pereira Passos, 1999

N

ESCALA: 1:73.350



- | | | | | | | | | | |
|---------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------------|---------------------------|-------------------------|------------------------------|--------------------------------|---------------------------|--------------------------|
| 001 - Saúde | 018 - Caiete | 035 - Marcenã | 052 - Maria de Graça | 069 - Piedade | 086 - Rocha Miranda | 103 - Portuguesa | 120 - Freguesia | 137 - Jardim Sulicape | 154 - Recinha |
| 002 - Samba | 019 - Cosme Velho | 036 - Vila Isabel | 053 - Del Castilho | 070 - Abolição | 087 - Honório Gurgel | 104 - Galvão | 121 - Pedrinha | 138 - Margalhes Bassos | 155 - Jacarezinho |
| 003 - Santo Cristo | 020 - Botafogo | 037 - Andaraí | 054 - Inhamitã | 071 - Pinares | 088 - Oswaldo Cruz | 105 - Cidade Universitária | 122 - Taquara | 139 - Realengo | 156 - Complexo do Alemão |
| 004 - Capu | 021 - Humaitá | 038 - Grajaú | 055 - Engenho da Rainha | 072 - Vila Cosmos | 089 - Bento Ribeiro | 106 - Guadalupe | 123 - Tanque | 140 - Padre Miguel | 157 - Complexo da Mare |
| 005 - Centro | 022 - Urca | 039 - Manguehins | 056 - Tpinas Coelho | 073 - Vicente de Carvalho | 090 - Marechal Hermes | 107 - Anchieta | 124 - Para Seca | 141 - Bangu | 158 - Vasso da Gama |
| 006 - Catumbi | 023 - Leme | 040 - Bonsucesso | 057 - São Francisco Xavier | 074 - Vila da Penha | 091 - Ribeira | 108 - Parque Anchieta | 125 - Vila Valqueire | 142 - Senador Camarã | 159 - Parque Columbia |
| 007 - Rio Comprido | 024 - Copacabana | 041 - Ramos | 058 - Rocha | 075 - Vista Alegre | 092 - Zumbi | 109 - Ricardo de Albuquerque | 126 - Jôá | 143 - Santíssimo | |
| 008 - Cidade Nova | 025 - Ipanema | 042 - Olaria | 059 - Riachuelo | 076 - Inajá | 093 - Cacua | 110 - Coelho Neto | 127 - Jangangá | 144 - Campo Grande | |
| 009 - Estácio | 026 - Leblon | 043 - Penha | 060 - Sampaio | 077 - Colégio | 094 - Prangueiras | 111 - Acaari | 128 - Barra da Tijuca | 145 - Senador Vasconcelos | |
| 010 - São Cristóvão | 027 - Laga | 044 - Penha Circular | 061 - Engenho Novo | 078 - Campinho | 095 - Praia da Bandeira | 112 - Barros Filho | 129 - Canorfin | 146 - Inhotiba | |
| 011 - Mangueira | 028 - Jardim Botânico | 045 - Brás de Pina | 062 - Lins de Vasconcelos | 079 - Quintino Bocaiuva | 096 - Cocotá | 113 - Costa Barros | 130 - Vargem Pequena | 147 - Cosmos | |
| 012 - Benfica | 029 - Gávea | 046 - Condovil | 063 - Méier | 080 - Cavalcanti | 097 - Barcoitos | 114 - Pavuna | 131 - Vargem Grande | 148 - Paciência | |
| 013 - Paqueta | 030 - Vidigal | 047 - Parada de Lucas | 064 - Todos os Santos | 081 - Engenheiro Leal | 098 - Freguesia | 115 - Jacarepaguá | 132 - Recreio dos Bandeirantes | 149 - Santa Cruz | |
| 014 - Santa Teresa | 031 - São Cristóvão | 048 - Vigário Geral | 065 - Cachambi | 082 - Cascadura | 099 - Jardim Guanabara | 116 - Avil | 133 - Ginnari | 150 - Serrinha | |
| 015 - Flamingo | 032 - Praça da Bandeira | 049 - Jardim América | 066 - Engenho de Dentro | 083 - Madureira | 100 - Jardim Caranca | 117 - Gardênia Azul | 134 - Dederô | 151 - Guaratiba | |
| 016 - Glória | 033 - Tijuca | 050 - Higienópolis | 067 - Água Santa | 084 - Vaz Lobo | 101 - Taia | 118 - Cidade de Deus | 135 - Vila Militar | 152 - Barra de Guaratiba | |
| 017 - Laranjeiras | 034 - Alto da Boa Vista | 051 - Jacaré | 068 - Encantado | 085 - Tururu | 102 - Monero | 119 - Curicica | 136 - Campo dos Alonsos | 153 - Pedra de Guaratiba | |

Legenda:

— Limites da Freguesia de Inhaúma até 1873

— Limites da Freguesia de Inhaúma de 1873 a 1903

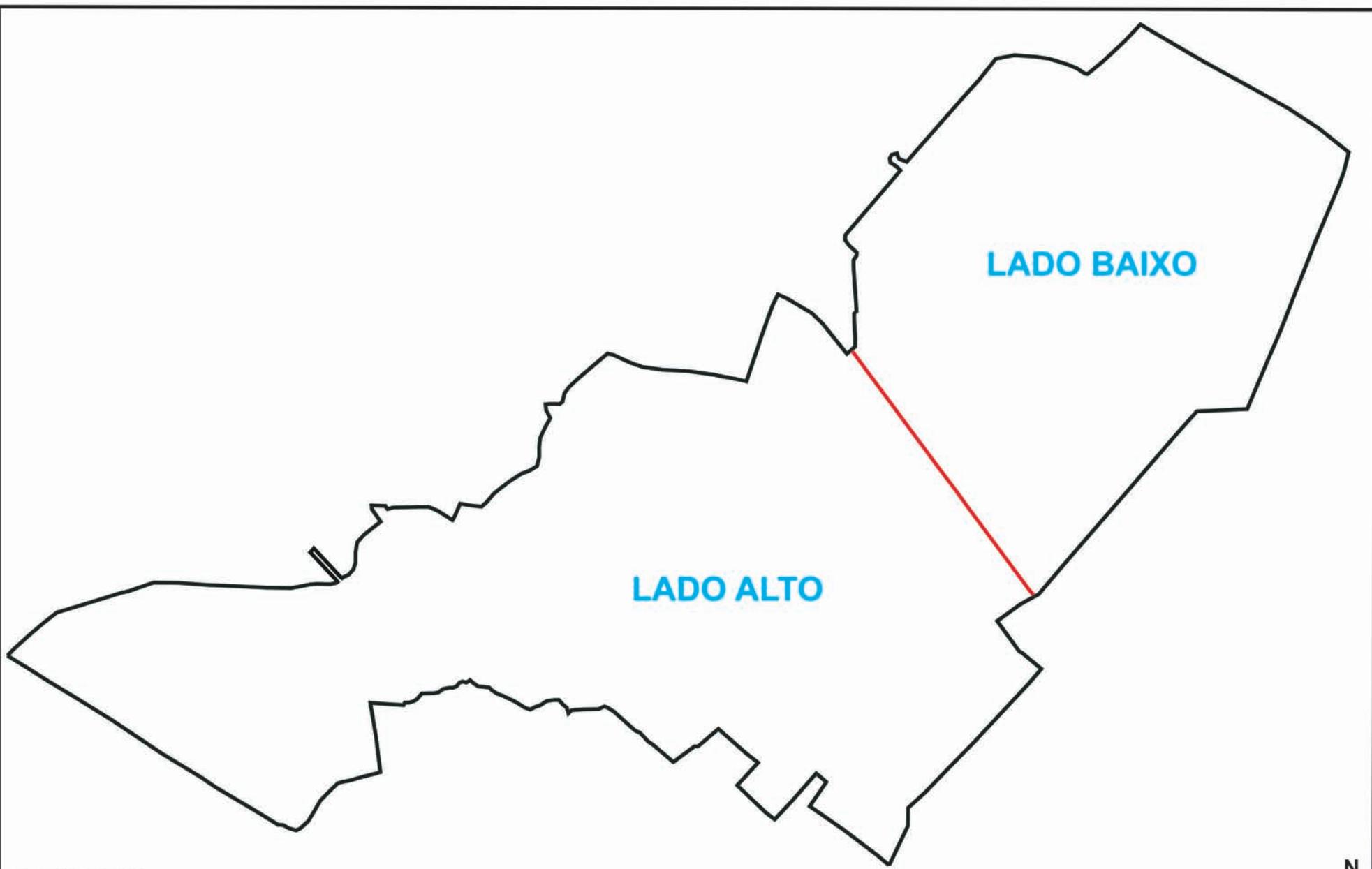
— Limites da Freguesia de Inhaúma de 1903 a 1926

Fonte: Mapa base do Município do Rio de Janeiro - Instituto Pereira Passos, 1999

Delimitação da evolução da Freguesia de Inhaúma - SANTOS, J.J. M., 1987.

ESCALA: 1:216.400

APÊNDICE 1.6 - MAPA 6 - Olaria dividido em dois lados: “alto” e “baixo”

**LEGENDA:**

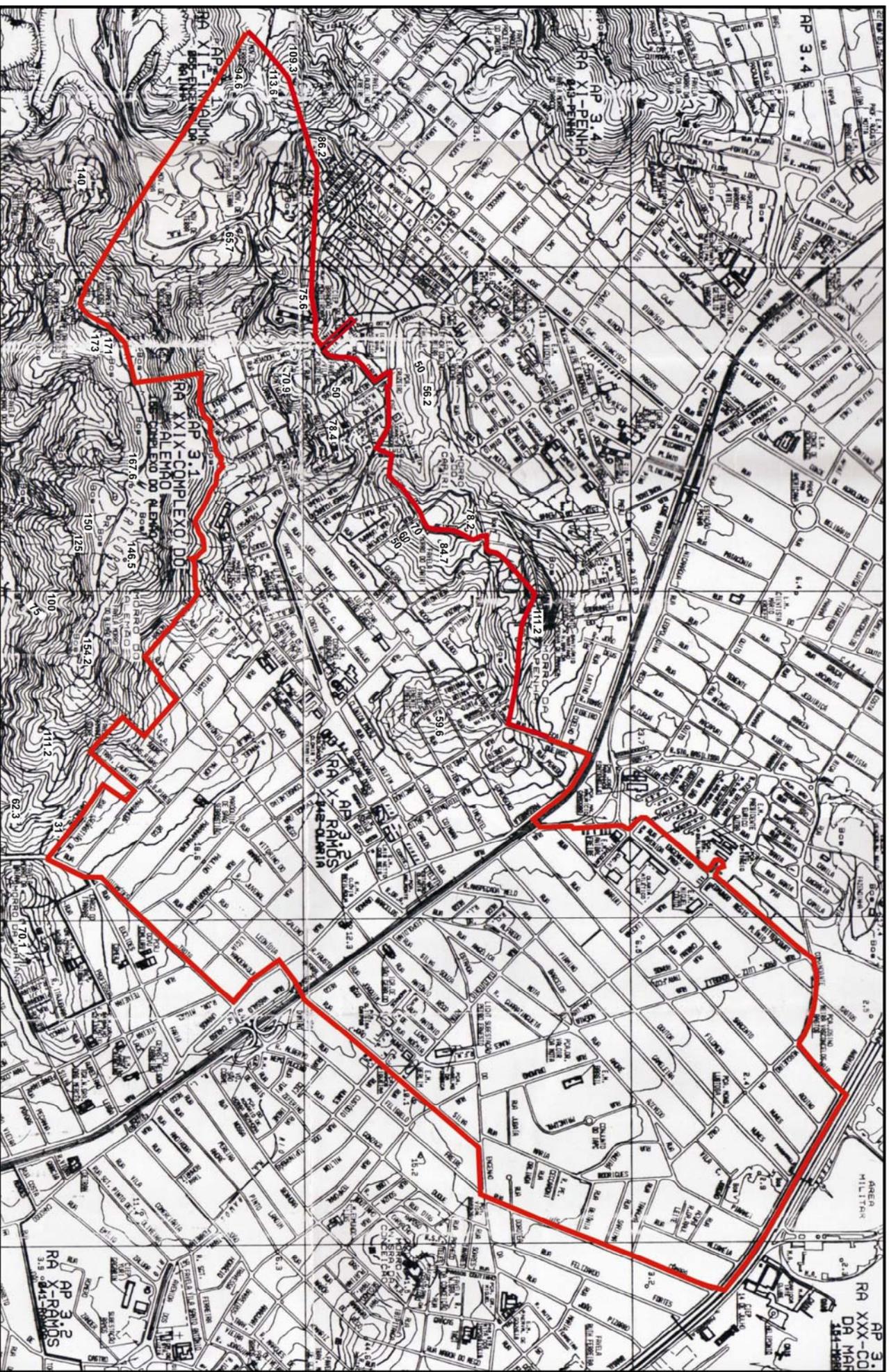
— Estrada de Ferro Leopoldina

FONTE: Mapa produzido pelo autor

ESCALA: 1:15.454



APÊNDICE 1.7 - MAPA 7 - Olaria: Relevo e Localização do Bairro



LEGENDA:

 DELIMITAÇÃO DO BAIRRO

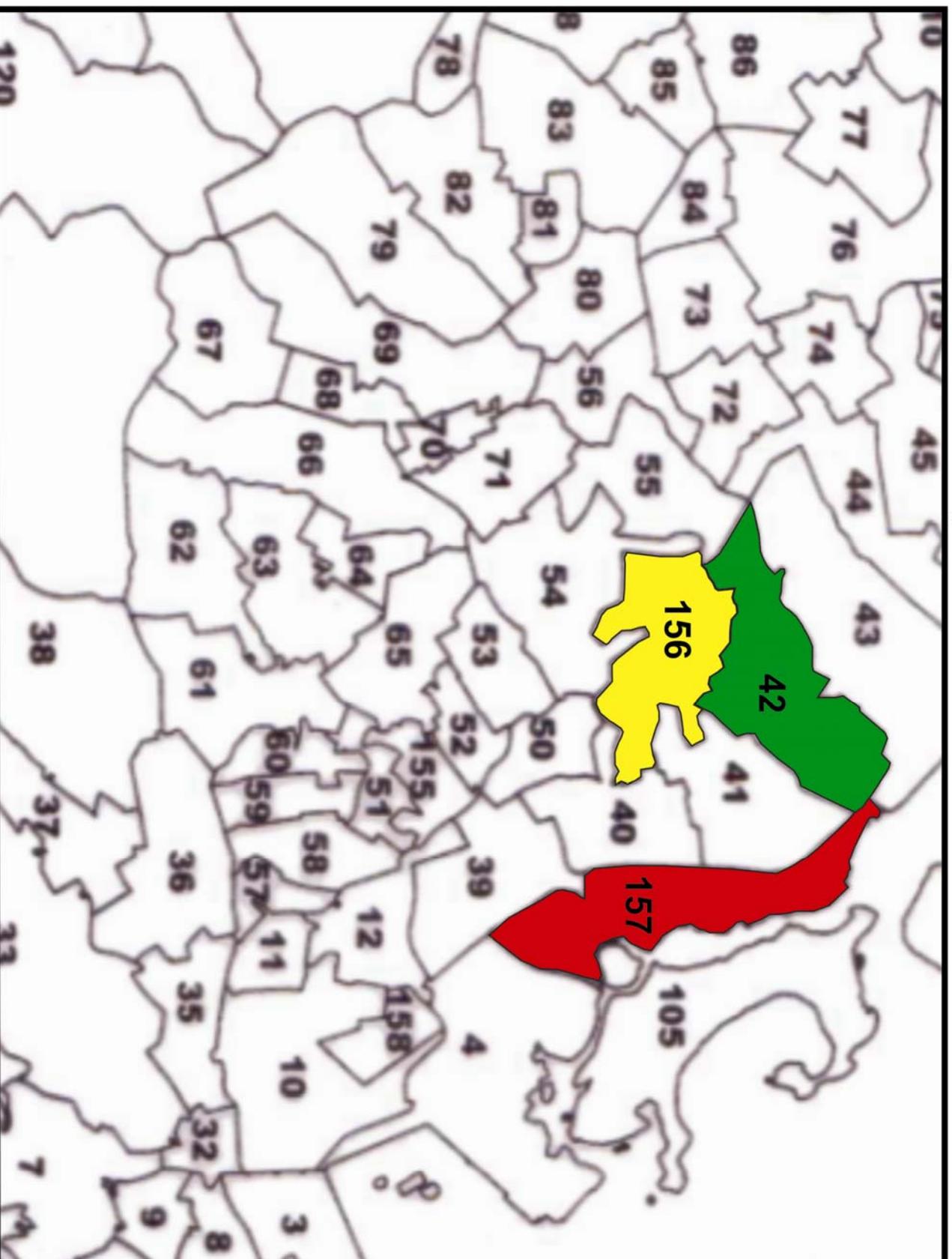
OBSERVAÇÃO: Na parte Oeste do bairro a altitude máxima supera 113 metros

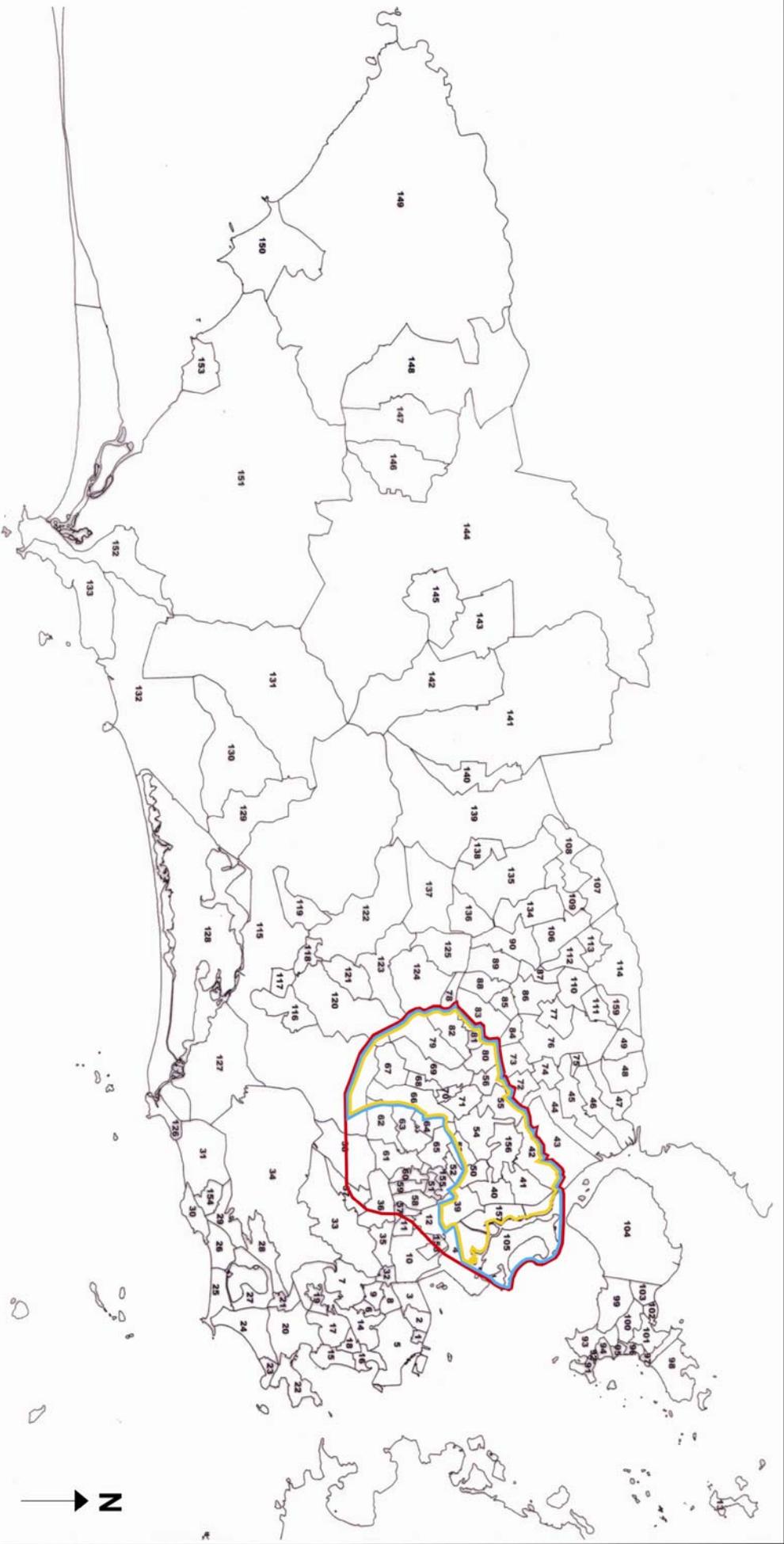
FONTE: Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos - Diretoria de de Informações Geográficas

ESCALA: 1:12.000



APÊNDICE 1.8 - MAPA 8 - A localização do bairro de Olaria em relação aos Complexos do Alemão e da Maré



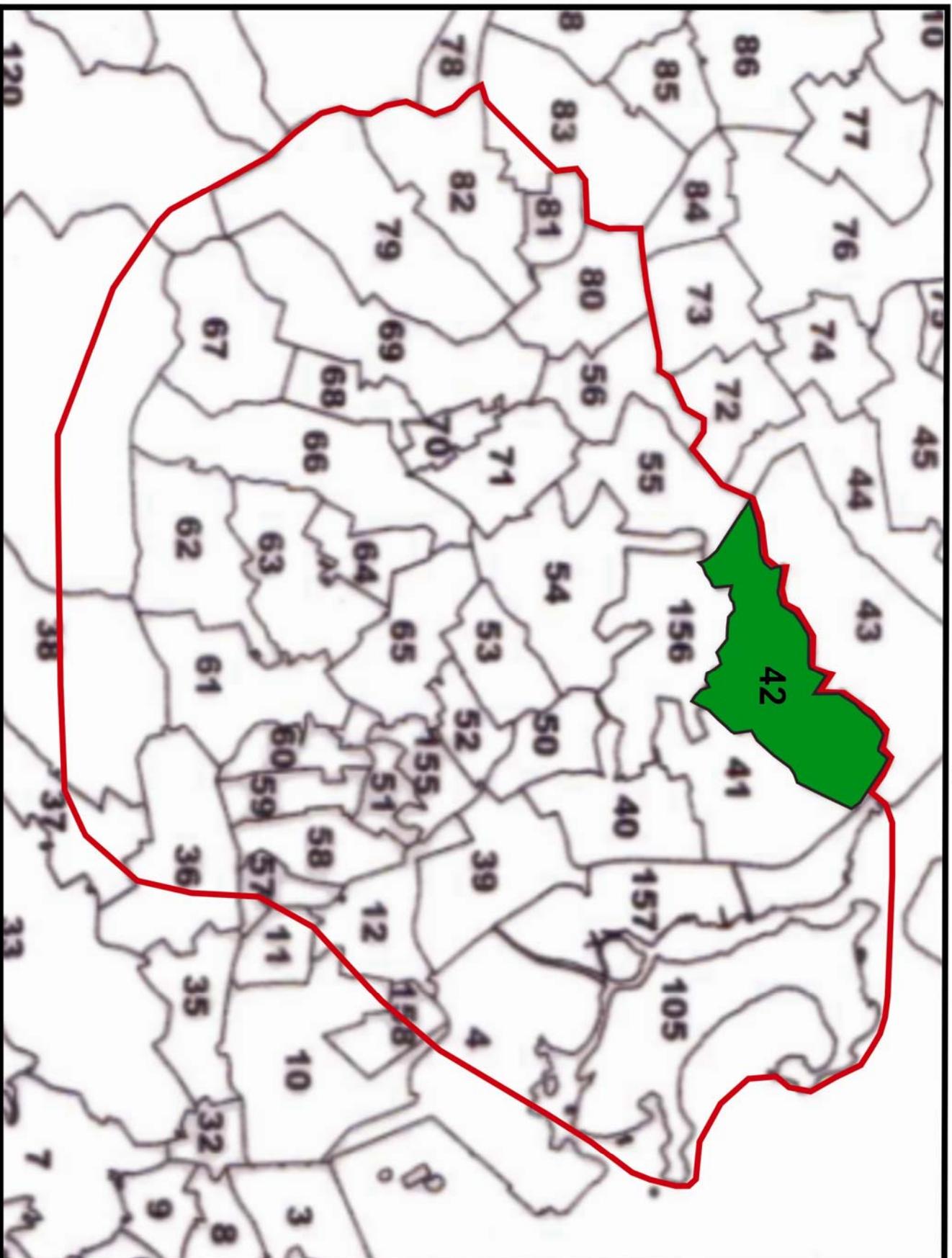


- | | | | | | | | | | |
|---------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------------|---------------------------|-------------------------|------------------------------|--------------------------------|---------------------------|--------------------------|
| 001 – Saúde | 018 – Caiete | 035 – Marcenã | 052 – Maria de Graça | 069 – Piedade | 086 – Rocha Miranda | 103 – Portuguesa | 120 – Freguesia | 137 – Jardim Sulicape | 154 – Recimha |
| 002 – Gândoa | 019 – Cosme Velho | 036 – Vila Isabel | 053 – Del Castilho | 070 – Abolição | 087 – Honório Gurgel | 104 – Galvão | 121 – Pedrinha | 138 – Margalães Bastos | 155 – Jacarizinho |
| 003 – Santo Cristo | 020 – Bonafogo | 037 – Andaraí | 054 – Inhamitã | 071 – Pinares | 088 – Oswaldo Cruz | 105 – Cidade Universitária | 122 – Taquara | 139 – Realengo | 156 – Complexo do Alemão |
| 004 – Capu | 021 – Humaitá | 038 – Grajaú | 055 – Engenho da Rainha | 072 – Vila Cosmos | 089 – Bento Ribeiro | 106 – Guadalupe | 123 – Tanque | 140 – Padre Miguel | 157 – Complexo da Mare |
| 005 – Centro | 022 – Urca | 039 – Manguehuns | 056 – Tpinas Coelho | 073 – Vicente de Carvalho | 090 – Marechal Hermes | 107 – Anchieta | 124 – Para Seca | 141 – Bangu | 158 – Vasso da Gama |
| 006 – Catumbi | 023 – Leme | 040 – Bonsucesso | 057 – São Francisco Xavier | 074 – Vila da Penha | 091 – Ribeira | 108 – Parque Anchieta | 125 – Vila Valqueire | 142 – Senador Camarã | 159 – Parque Columbia |
| 007 – Rio Comprido | 024 – Copacabana | 041 – Ramos | 058 – Rocha | 075 – Vista Alegre | 092 – Zumbi | 109 – Ricardo de Albuquerque | 126 – Jôá | 143 – Santíssimo | |
| 008 – Cidade Nova | 025 – Ipanema | 042 – Olaria | 059 – Riachuelo | 076 – Inajá | 093 – Cacua | 110 – Coelho Neto | 127 – Jangangá | 144 – Campo Grande | |
| 009 – Estácio | 026 – Leblon | 043 – Penha | 060 – Sampaio | 077 – Colégio | 094 – Prangueiras | 111 – Acaari | 128 – Barra da Tijuca | 145 – Senador Vasconcelos | |
| 010 – São Cristóvão | 027 – Laga | 044 – Penha Circular | 061 – Engenho Novo | 078 – Campinho | 095 – Praia da Bandeira | 112 – Barros Filho | 129 – Canorfin | 146 – Inhotim | |
| 011 – Mangueira | 028 – Jardim Botânico | 045 – Brás de Pina | 062 – Lins de Vasconcelos | 079 – Quintino Bocaiuva | 096 – Cocotá | 113 – Costa Barros | 130 – Vargem Pequena | 147 – Cosmos | |
| 012 – Benfica | 029 – Gávea | 046 – Condovil | 063 – Méier | 080 – Cavalcanti | 097 – Barcoiros | 114 – Pavuna | 131 – Vargem Grande | 148 – Paciência | |
| 013 – Paqueta | 030 – Vidigal | 047 – Parada de Lucas | 064 – Todos os Santos | 081 – Engenheiro Leal | 098 – Freguesia | 115 – Jacarepaguá | 132 – Recreio dos Bandeirantes | 149 – Santa Cruz | |
| 014 – Santa Teresa | 031 – São Cristóvão | 048 – Vigário Geral | 065 – Cachambi | 082 – Cascadura | 099 – Jardim Guanabara | 116 – Avil | 133 – Ginnari | 150 – Serepitha | |
| 015 – Flamingo | 032 – Praça da Bandeira | 049 – Jardim América | 066 – Engenho de Dentro | 083 – Madureira | 100 – Jardim Caranca | 117 – Gardênia Azul | 134 – Dederô | 151 – Guaratiba | |
| 016 – Glória | 033 – Tijuca | 050 – Higienópolis | 067 – Água Santa | 084 – Vaz Lobo | 101 – Taia | 118 – Cidade de Deus | 135 – Vila Militar | 152 – Barra de Guaratiba | |
| 017 – Laranjeiras | 034 – Alto da Boa Vista | 051 – Jacaré | 068 – Encantado | 085 – Tururu | 102 – Monero | 119 – Curicica | 136 – Campo dos Alonsos | 153 – Pedra de Guaratiba | |

Legenda:

- Limites da Freguesia de Inhaúma até 1873
 - Limites da Freguesia de Inhaúma de 1873 a 1903
 - Limites da Freguesia de Inhaúma de 1903 a 1926
- Fonte:** Mapa base do Município do Rio de Janeiro - Instituto Pereira Passos, 1999
Delimitação da evolução da Freguesia de Inhaúma - SANTOS, J.J. M., 1987. ESCALA: 1:216.400

APÊNDICE 1.10 - MAPA 10 - Limites da Freguesia de Inhaúma até 1873



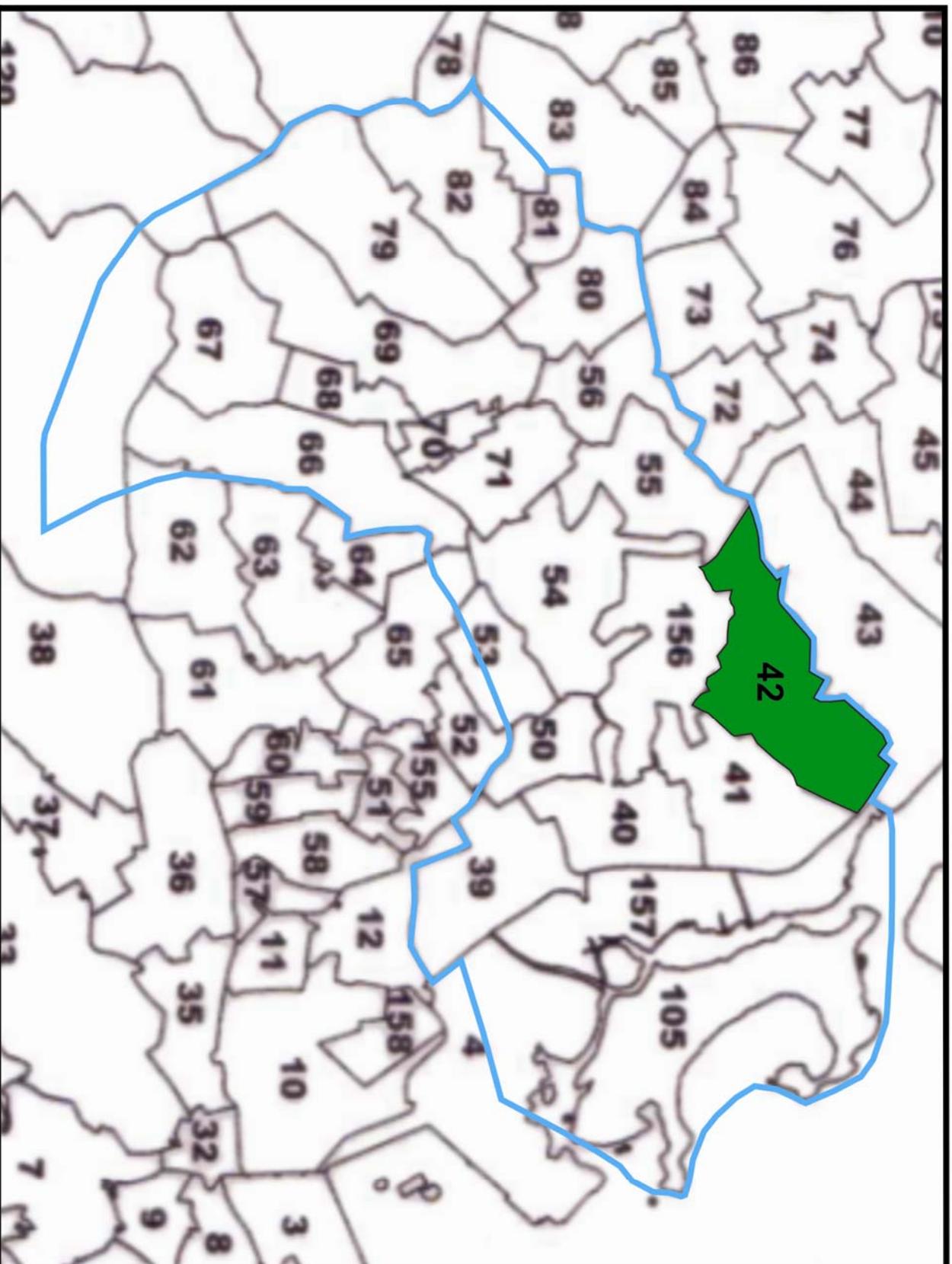
Legenda:

— Limites da Freguesia de Inhaúma até 1873

ESCALA: 1:73.350

Fonte: Mapa base do Município do Rio de Janeiro - Instituto Pereira Passos, 1999

APÊNDICE 1.11 - MAPA 11 - Limites da Freguesia de Inhaúma de 1873 a 1903

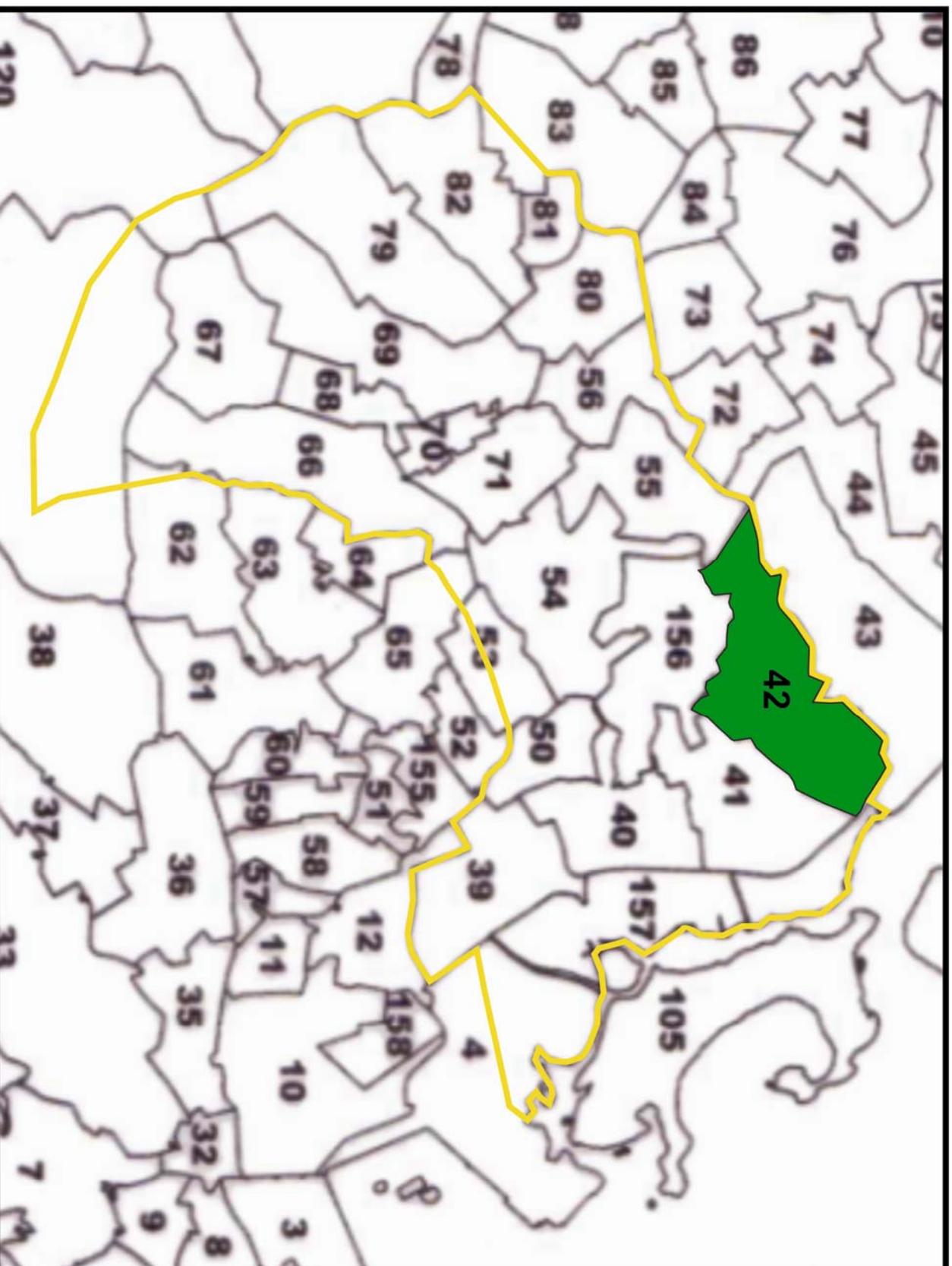
**Legenda:**

— Limites da Freguesia de Inhaúma de 1873 a 1903

ESCALA: 1:73.350

Fonte: Mapa base do Município do Rio de Janeiro - Instituto Pereira Passos, 1999.

APÊNDICE 1.12 - MAPA 12 - Limites da Freguesia de Inhaúma de 1903 a 1926

**Legenda:**

— Limites da Freguesia de Inhaúma de 1903 a 1926

ESCALA: 1:73.350

Fonte: Mapa base do Município do Rio de Janeiro - Instituto Pereira Passos, 1999

N

APÊNDICE 2.1 - FOTO 1

Foto do autor



Visão parcial da Estrada de Ferro Leopoldina ladeada pelos muros que dividem o bairro de Olaria em dois lados diferentes, com dificuldades de comunicação entre si.



Visão de um trecho do muro que esconde os trilhos da Estrada de Ferro Leopoldina e impede a visão do outro lado do bairro.

APÊNDICE 2.3 - FOTO 3

Foto do autor



Uma das passarelas de pedestres sobre os trilhos do trem que facilita o contato entre moradores dos dois lados de Olaria.



Aspecto da passagem subterrânea sob a via férrea que permite também o contato entre os dois lados do bairro de Olaria.

APÊNDICE 2.5 - FOTO 5

Foto do autor



Imagem dos trilhos da Estrada de Ferro Leopoldina com um comboio em movimento. Aos fundos, um viaduto por onde transitam veículos automotores de um lado a outro do bairro. Este viaduto localiza-se próximo à divisa dos bairros de Ramos e Olaria.



Visão atual da entrada da Estação de Trem de Olaria.

APÊNDICE 2.7 - FOTO 8

Foto do autor



Vista parcial de uma das passarelas do bairro de Olaria vendo-se, aos fundos, um dos morros que circundam o lado alto do bairro. No lado alto do bairro a altitude máxima supera 113 metros.

APÊNDICE 2.8 - FOTO 9

Foto do autor



Imagem que mostra o ponto oposto da mesma passarela da foto anterior, vendo-se aos fundos uma longa rua em área plana.



Imagem obtida do alto da passarela 14 sobre a Avenida Brasil na altura do bairro de Olaria. O campo à esquerda da foto indica a direção para a área central da cidade.



Fachada do Olaria Atlético Clube, localizado no lado baixo de Olaria, um dos pontos de referência mais significativos do bairro.

APÊNDICE 2.11 - FOTO 12

Foto do autor



Visão parcial do Largo das 5 Bocas, um dos principais pontos de referência citados pelos entrevistados no lado baixo do bairro.

APÊNDICE 2.12 - FOTO 13

Foto do autor



Hospital Balbino, localizado no lado baixo do bairro, muito apontado pelos entrevistados como ponto de referência, sobretudo pelos adultos.



Restaurante Chopinho de Olaria, localizado no lado alto do bairro.



Supermercado Prezunic, localizado no lado alto do bairro, outro importante referencial apontado por moradores entrevistados.

APÊNDICE 2.15 - FOTO 16

Foto do autor



Trecho da Rua Uranos, localizada no lado alto do bairro, citada como um importante ponto de referência pelos entrevistados. Na foto é possível ver um estabelecimento comercial fechado, exemplificando a decadência dessa atividade econômica ao longo desta importante rua do bairro.



Fotografia atual do prédio que abrigava o extinto Cinema de Olaria. Hoje em dia está deprezado e fechado, como muitos outros cinemas de rua nas grandes cidades brasileiras.



Aspecto do precário estado de conservação da Praça André Ernesto, localizada no lado alto do bairro.



Casa localizada próximo à Estação de Olaria, no lado baixo do bairro. Observar a ausência de varandas ou alpendres e a presença de janelas duplas na parte frontal da casa. Registre-se o “muro” vazado que parece colocar a casa em contato direto com a rua, integrado à vida da rua, ausente na arquitetura contemporânea.



Fachada da mesma casa com inscrição da data de sua construção (1912). Entre uma janela e outra, imagem religiosa em azulejos, prática tipicamente portuguesa.

APÊNDICE 2.20 - FOTO 22

Foto do autor





As fotografias denunciavam a situação de decadência do Conjunto Residencial do IAPC, representada pelo abandono e precário estado de conservação dos prédios públicos localizados no entorno de sua praça principal.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)