

I CONACSO - Congresso Nacional de Ciências Sociais: desafios da inserção em contextos contemporâneos. 23 a 25 de setembro de 2015, UFES, Vitória-ES.

A produção do espaço urbano carioca em “tons” de preto: Por uma outra regionalização dos grupos subalternizados na metrópole carioca¹

Andrelino Campos (PPGG – FFP/UERJ)
Vinicius da Silva Seabra (PPGG – FFP/UERJ)
Nilo Sérgio Modesto (PPGG – FFP/UERJ)
Hebert Calvosa Guimarães (FFP/UERJ)

Resumo:

A partir da perspectiva da segregação sócio-espacialmente induzida contínua, *como um dos elos para compreender a expansão do tecido urbano carioca interligado-a a apropriação espacial dos grupos autodeclarados negros/pardos*, tomados aqui como “*campo negro*” (tese elaborada por Gomes (1995)). A espacialização do grupo em foco tem as raízes na história, entre o final do século XIX (libertação dos escravos) e o meado do século XX (posteriormente a libertação da mão de obra dos campos para ser incorporado ao tecido urbano). Como a espacialização de negros envolve, ao mesmo tempo, espaços segregados (favelas isoladas conflagradas e sem conflitos, conjunto de favelas (na mesma situação), juntamente com subúrbios (em tese não são espaços segregados) cortados por três principais ramais da estrada ferro (ramais de Deodoro; Auxiliar e Mangaratiba). Resolvemos propor outra regionalização que contemplem a presença de negros com grandes percentuais, segundo o IBGE (2000; 2010). Os demais bairros serão agrupados seguindo a lógica: (a) bairro que se encontram na orla marítima – da área central em direção à São Conrado e Barra da Tijuca; (b) Jacarepaguá e Ilha do Governador; (c) bairros da área central e grande Tijuca. Como resultado da preliminar da pesquisa (Censo 2010), temos que : 60% da população do ramal de Mangaratiba se autodeclararam negra; enquanto da Glória até São Conrado, os números se reduzem a 24%; e na Barra da Tijuca e adjacência (27%).

Palavras-chaves: campos negros; estrada de ferro; regionalização da cidade do Rio de Janeiro.

Introdução:

Pensar que a cidade é constituída por conteúdos e representações sociais diferentes, perfazendo também histórias muito distintas é uma perspectiva lógica. Entretanto, tendemos a acreditar que a história de uma cidade ocorre em movimentos que não se traduzem em totalidades únicas, por mais que os discursos dos grupos que controlam as estruturas de poder tentem convencer a todos que a história da nação é a história de todas as pessoas. Não é possível: nem todos descendentes de escravos; ou italianos; nordestinos; mineiros; nem tampouco: professores; operários, pois, em sendo assim, existem particularidades que se distinguem da universalidade, o que não permite que a história tenha movimento de acordo com a universalidade. Neste sentido, parte da história do Rio de Janeiro deve ser contada a

¹ Agradecemos a FAPERJ pelo apoio dado para a realização deste trabalho

partir da instituição das freguesias rurais consorciadas aos assentamentos dos trilhos ferroviários, um dos responsáveis pela formação dos subúrbios cariocas².

Os subúrbios, na concepção dos discursos autorizados sobre a cidade, considerando a metrópole carioca como uma totalidade, ele é sempre representado como “imagem do atraso”, ligado-se, sobretudo, às estruturas tradicionais, contrapondo com o movimento da modernização da área central e da Zona Sul.

Sendo assim, propomos como objeto de estudo, *a permanência dos campos negros nos subúrbios, formados pelo assentamento dos trilhos ferroviários desde o meado do século XIX até o meado do século XX, na metrópole carioca*. Por outro lado, sabe-se que o sistema sobre trilhos, também incorporou os bondes, que no pensar de Fernandes (2011) foi importante para formação dos subúrbios, mas na nossa avaliação, esta importância foi muito limitada, cabendo em grande parte aos trens suburbanos.

Os objetivos desta proposta são: (a) compreender a permanência dos grupos autodeclarados pretos e pardos, formando os contingentes negros nos subúrbios constituídos pelos ramais das linhas auxiliares (Leopoldina, Estrada de Ferro Rio d’Ouro, Estrada de Ferro do Norte, entre outros pequenos ramais); Estrada de Ferro Central do Brasil (em dois trechos: ramal Deodoro (até Ricardo de Albuquerque) e o Ramal Mangaratiba³); (b1) propor uma nova regionalização onde os subúrbios tenham centralidade na análise, tendo em vista a grande concentração de autodeclarados pretos e pardos, segundo o IBGE (2010); (b2) Trabalhar com os campos negros se justifica teoricamente em função que, ao mesmo tempo, permite a análise de um conjunto de bairros que se estendem por diversas partes da cidade, onde há uma alta concentração de autodeclaração de pessoas da cor ou raça preta e parda, mas, por outro lado, também com os problemas urbanos que são promotores de vulnerabilidades que são complicadores da sociabilidade urbana. Desta forma, os procedimentos metodológicos serão examinados levando em consideração algumas perspectivas, como a formação e permanência dos *campos negros* que necessitam de aportes teóricos oriundos da Geografia: lugar, território e região: (a) lugar: grande parte dos bairros que serão analisados se inscreve no contexto da dita “cidade formal”, estes subúrbios, apesar dos estigmas, da discriminação e dos preconceitos são espaços que contém todos os conteúdos urbanos, desde lugares estruturados, favelas, bairros de classe média, loteamentos sem a regulação do Estado, condomínio fechados, lugares conflagrados e bairros sem a violência acentuada entre outras

² Como defende Fernandes (2011) em “O raptó ideológico da categoria subúrbio”

³ RODRIGUEZ, H. S. A formação das estradas de ferros no Rio de Janeiro: resgate da sua Memória. Rio de Janeiro: Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem/Open Plus Gráfica Editora Ltda., 2004

possibilidades. Portanto, aqui não se está tratando apenas de espaços segregados em sua modalidade induzida, cabendo, então, as demais percepções sobre a cidade ao *imaginário da violência urbana*⁴. (b) território: tendo em vista que as favelas são consideradas pelo *imaginário* popular, como o lugar do conflito (reforçados pela visão muitas vezes preconceituosas dos administradores públicos da cidade, associados aos meios de comunicação que, também de forma preconceituosa, tratam estes espaços como território favelado – e mais recentemente complexos de favelas, reduzem a possibilidades ampliar a auto-estima das pessoas que habitam estes recortes espaciais. (c) conceito região: será usada para dar sentido aos conteúdos sócio-espaciais que estão reunidos pela pseudo-homogeneidade interna, apesar de cada lugar mantém a sua singularidade no interior do recorte tratado. Por outro lado, a regionalização (Haesbaert, 2010) será proposta, como consequência lógica sócio-espacial, política e histórica da expansão da cidade tendo em vista uma mudança de olhar do complexo que envolve parte da orla da baía de Guanabara, bairros oceânicos e lagoas.

i) A constituição das freguesias rurais no Rio de Janeiro, séculos XVI e XIX, Alguns apontamentos sobre a formação da porção norte e oeste do território carioca.

Explicar, em pleno século XXI, a grande presença de contingentes negros no oeste da cidade do Rio de Janeiro, poderia ser uma tarefa não muito difícil, pois a história dos quase 60 anos (1960 – 2015) de atuação do poder público, em produzir um “deslocamento”⁵ da população das áreas de interesse do capital imobiliário, não se constitui em novidade no cenário carioca. Esta explicação contempla parte da história, pois, por mais violenta e impactante que processo de remoção das famílias da porção Sul da cidade e área central da cidade, já era uma prática regulada pelo Estado desde 1870, quando foi proibida a reforma de cortiços e casas de cômodo, prosseguindo com a política do “bota-abaixo” de Pereira Passos,

⁴ Uma rápida verificação nas mídias impressas, digitais ou televisivas, observar-se que grande parte dos bairros e das favelas cariocas (são quase 1.500 favelas) não produzem notícias que mereçam aparecer nos meios de comunicação. Isto pode ser indicador importante e revelador, pois aponta que nem toda a cidade está em conflito, como o imaginário popular é levado a pensar. De outra maneira, entendem-se por *imaginário da violência urbana*, o descompasso entre a experiência urbana das pessoas e/ou sujeitos da ação (Campos, Fernandes França & Fernandes, 2009; Campos, 2011, ; que vivem cada cidade, os dados sobre violência urbana e as produção de notícia sobre produzida. Entre a experiência urbana e tudo que se diz dela, causa uma sensação de insegurança e anuncia para os que estão fora, uma percepção que toda a totalidade da cidade é perigosa. Está sensação, para o nativo é diferente, pois ele pode considerar outros espaços de sua cidade como perigoso, excluindo os seus espaços de sociabilidades, como diferentes de outros.

Espaço/tempo

⁵ Tremo adotado mais recentemente pelos gestores públicos, para evitar a carga de negatividade que o usado anteriormente – remoção de favelas, de cortiços, porém o impacto é mesmo sobre as populações pobres, sobretudo negras, que vivem nas cidades brasileiras, principalmente na metrópole carioca.

no início do século XX (Abreu, 2013; Valadares (1980, 31) Sodré (1988), Chalhoub (1996a e 1996b); Campos (1998 e 2012) entre outros autores. Fato, grande parte das famílias que sofreram tais processos eram pobres e, fundamentalmente, negras⁶.

Em relação às freguesias fluminenses, principalmente aquelas inseridas no contexto carioca, elas são responsáveis pela organização do território da capital do Brasil Império. Segundo Fridman (2009, p. 94, a freguesia, designação portuguesa de paróquia, é um território submetido à jurisdição espiritual de um “cura” (pároco ou vigário) que também exerce a administração civil. Desta forma, as freguesias servem para se entender um país; ou seja, a formação de seu território desde as unidades mais modestas — arraiais, aldeias, povoados e freguesias — até as vastas extensões que acabam por delimitar suas fronteiras (p. 95).

Em relação à vida política, a autora dirá que:

“A vida política também possuía caráter local: se o início de uma pequena povoação era sempre um cruzeiro ou capela, cuja acomodação dependia do patrimônio do santo, isto é, das terras doadas pelos grandes proprietários fundiários, tal fato pode ser interpretado como um sistema patriarcal do domínio político e uma mistura entre a coisa pública e o negócio privado na ordem espacial” (p. 96).

Em relação a propriedade da terra, propriedade de escravos, três fatos podem ser considerados chaves na explicação da produção de riquezas neste país, escolhendo os “privilegiados” a serem diferenciados ao longo da história. Troca de sentido do que representava riqueza, se escravo valia muito até a proibição do tráfico negreiros, no período que antecede a abolição, perdeu o valor, representando dificuldades para os grandes proprietários rurais. A propriedade da terra substitui como forma de acumulação de riquezas, o que pode ser explicado pela promulgação da Lei de Terras, que favoreceu os grandes proprietários. Juntam-se a esta tese, o desejo de europeização, realizado por meio de importação dos trabalhadores italianos. Esta é primeira chave explicativa⁷. Neste sentido, Fridman dirá:

⁶ Entende-se como “negra”, o resultado da tomada dos censos demográficos, os que se auto declaram da cor ou raça preta ou parda. Ao longo da história do país, sobretudo, os Censos Demográficos de 1824 e 1872 apresentaram resultados muito distintos. Enquanto em 1824 a população de forros, livres e escravos eram superiores a população branca. Em 1872 a população branca teve o crescimento substancial, visto que, em algumas estatísticas, houve a incorporação do contingente de pardos aos grupos de brancos. Neste sentido, o movimento negro passou a reivindicar que os pardos, os não-brancos, fossem considerados também negros (Campos, 2006).

⁷ Paulo Cesar Xavier Pereira, em palestra proferida no simpósio “Negros nas cidades brasileiras (1890-1950)”, na mesa 1: “Territórios negros, apropriação e sociabilidade urbana”, defendeu que na “crise dos braços – falta de escravos”, a riqueza teve seu sentido trocado – da propriedade de escravos para a propriedade de terra, onde a terra passou a representar a riqueza. Pereira, ainda afirmou que: “Os fazendeiros exerceram forte pressão para que os negros permanecessem fora do que hoje é a área central de São Paulo, sobretudo impedindo que se ocupassem nos trabalhos na construção civil e outras atividades, cedendo lugar aos italianos, que se tornaram os trabalhadores mais bem pagos do período. Então de 1890 a 2010, criou-se um sistema de privilégios e a

A promulgação da Lei de terras e o seu regulamento consolidaram legalmente a propriedade privada, formaram um mercado capitalista de terras e permitiram o surgimento de inúmeros latifúndios já que não havia mais a restrição de tamanho de área. Novas doações foram proibidas e as terras devolutas, vendidas. A Lei dispunha ainda das sesmarias cujos foreiros não preenchessem as condições legais. Tal norma satisfaz aparentemente os objetivos da elite agrícola brasileira que resumiam-se aos posseiros e a todos que não houvesse cumprido as exigências relativas à concessão legal, como também nas condições de financiamento à produção agrícola. Foram afirmados o domínio de terras pelos grandes proprietários face à eminência do fim do trabalho escravo e a promoção da pequena propriedade como forma de atração de imigrantes. (2009, p. 477).

Prossegue a autora: “A Lei, que proibia novas invasões e impedia o acesso a esse meio de produção por uma grande parcela da população, [incluía os negros livre ou forros] criava, por outro lado, condição para o estabelecimento de mercado para terras recebidas gratuitamente” (Fridman 2009, p. 477, destaque do deste autor). Esta seria a segunda chave, a Lei de Terras, constituíam-se privilégios, confirmando a tese levantada por Pereira (2015; ver nota)

Este fato irá repercutir na economia paulista, mas acredita-se que também em todas as partes do país, secundarizando os negros, alijando de certa forma, do mercado de trabalho, mas também o afastado do mercado de terras. Estas condições ganham permanências na estrutura da apropriação dos meios de produção como aponta João B. Borges Pereira (2001, pp. 258-259):

Tabela 1
Total de empregadores e trabalhadores por conta própria, segundo a cor, no estado de São Paulo, 1950

Atividade	Categoria	Total	Participação % por cor na atividade econômica de São Paulo	
		Geral	Branca	Negra
Por conta própria	Indústria de transformação	27.087	90	7,9
	Comércio de mercadorias	70.571	92	3,1
	Comércio de imóveis, valores mobiliários, crédito, seguros e capitalização	5.843	95	1,7
	Total geral de todos os trabalhadores que estavam por conta própria	530.870	87	7,5

Fonte; Pereira (2001: 259) apoiado no Censo Demográfico de 1950

manutenção do afastamento dos grupos negros. Diz ainda Pereira, que, ao final destes anos, os nativos (incluindo os negros) puderam ser contratados, mas o valor da mão de obra era infinitamente menor do que aquele pago aos italianos anteriormente. (Paulo Cesar Xavier Pereira, em palestra proferida no simpósio “Negros nas cidades brasileiras (1890-1950)”, na mesa 1: “Territórios negros, apropriação e sociabilidade urbana”, realizado no Instituto de Ciências Humanas, Estudos Afro-Brasileiros, Eventos e Urbanismo da USP em 24 a 26 de agosto de 2015.

Os dados mostrados por Pereira (2001) são trágicos para os negros: para a “Indústria de transformação” encontram-se apenas 7,9 de 27.087 trabalhadores; na mesma toda, Comércio de imóveis, valores mobiliários, crédito, seguros e capitalização, dos 5.8843, encontram-se apenas 1,7%. Isto começa a demonstrar como a vida deste grupo foi sempre atingida com violência econômica, criando-lhes vulnerabilidades. Se como empregador, a situação confirma tese de Pereira (2015; nota 9), como trabalhador por conta própria também a situação permanece a mesma.

Depois de examinar a permanência da questão negra em São Paulo, posição que, no Rio de Janeiro, também foi mantida como será demonstrado em outra ocasião, seja pela questão econômica, seja pela renda ou, seja pela educabilidade. Vamos retomar o tema ligado as freguesias. De acordo com Fridman irá apontar uma mudança de lógica entre o século XVIII e o século XIX, quando afirma que:

No século XIX presenciou-se nas Zonas agrícolas um significativo processo de mudanças sob o ponto de vista da questão fundiária. Se, no início do período, religiosos e senhores de engenho constituíram-se em seus grandes proprietários, a escrita não foi a mesma às vésperas do século XX. As alterações na configuração espacial [mostram] o parcelamento de grandes patrimônios até então existentes nas freguesias rurais da cidade do Rio de Janeiro (2009, p. 477)

Partindo da perspectiva adotada por Abreu (2013: 37-50) apoiado em Noronha Santos (1955), ao tratar da expansão da cidade, na segunda metade do século XIX, houve a incorporação das freguesias⁸ rurais de Engenho Novo, Inhaúma, Irajá, Campo Grande, Santa Cruz, Guaratiba, Ilha do Governador e Jacarepaguá tiveram diferentes temporalidades e, quase sempre os mesmos processos foram responsáveis pela intensificação da ocupação da porção sul da cidade, da Glória/Laranjeiras; Glório/Botafogo/Lagoa e Botafogo/bairros Oceânicos. Enquanto, os parcelamentos das terras

Assim com as freguesias da área central tinham forte conteúdo urbano, freguesias de Inhaúma e de Irajá, Engenho Novo, Engenho Velho foram incorporadas, de forma precária, ao tecido urbano no meado do século XIX, sobretudo com o assentamento do transporte sobre trilhos. As grandes propriedades passaram a se constituir em sítios, fazendas ou loteamentos destinados as pessoas de menor posse, excluindo neste momento os negros. Como se pode lembrar, a Lei de Terras ainda vedava estes privilégios a estes sujeitos, mas eram concedidos

⁸ Segundo Fridman (2009) “A freguesia, designação portuguesa de paróquia, é um território submetido à jurisdição espiritual de um cura que também exerce a administração civil. A palavra paróquia vem do grego *parochos* (aquele que fornece as coisas necessárias) ou *paroikia* (vizinhança; *para*, perto e *oikos*, casa). Trata-se de uma circunscrição eclesial em que se divide a diocese, palavra igualmente de origem grega e utilizada no Império romano, que tem o sentido de governo”.

aos migrantes, como afirmaram Abreu (2013), Fridman (2009). De acordo com Abreu (2013, p. 37-41), (1) a mobilidade, mesmo com a modernização do transporte sobre trilhos, era um privilégio para poucos; (2) apoiado nesta autora, pensa-se que, as freguesias de Inhaúma e Irajá até o momento da abolição detinham contingente de negros que, provavelmente, alimentavam diversos quilombos existentes na região, principalmente nas áreas consideradas mais afastadas para aquele momento (provocando imobilidades das pessoas que estavam nos marcos das normas do Império). Isto é uma possível explicação para permanência de autodeclarado da cor ou raça preta ou parda nos dias atuais em alguns bairros dos bairros que estão contidos nestas antigas freguesias.

O fato de destas freguesias paulatinamente serem incorporadas, não significa que todos tiveram o mesmo destino. Algumas freguesias permaneceram sob a antiga ordem, principalmente pela distancia que se encontravam do centro do poder e da sociabilidade urbana. Sobretudo, eram consideradas desta forma pelas atividades agro-exportadora, a manutenção de muitos braços escravos para execução do trabalho nas terras. Lembrar que os trilhos ferroviários inicialmente foram assentados a esta região com objetivo de escoar a produção tanto para a Corte como em direção ao Porto de Rio de Janeiro. O transporte de passageiro foi uma adaptação, inicial, dos vagões que transportavam animais e gênero alimentícios. Mas algumas destas freguesias não foram alcançadas até os dias de hoje (2015) com nenhuma modalidade (bonde, trem nem metrô). As denominadas freguesias rurais são: Freguesia de Jacarepaguá, Freguesia de Campos Grande, Freguesia de Guaratiba, Freguesia de Santa Cruz:

(a) Freguesia de Jacarepaguá:

Segundo Fridman (2009, p. 478- 480), desde o século XVI esta região, ocupada por enormes concessões territoriais aforadas, dedicou-se economicamente à pecuária e aos engenhos de açúcar, cuja produção expandiu-se no século XVIII conjuntamente à introdução dos cafezais, atividade que conheceu seu auge e decadência no século XIX. O contato com a cidade era pequeno, o que tornava a ação das igrejas de cada uma das fazendas o principal polo aglutinador das classes sociais.

A Baixada de Jacarepaguá, conhecida no período colonial como a Planície dos Onze Engenhos, é constituída hoje pelos bairros da Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes e Jacarepaguá, incorporando ainda as sub-regiões: Camorim, Vargem Grande, Vargem Pequena, Taquara, De Fora, D'Água, Novo, Rio Grande, Serra, velho da Taquara e Restinga. Pela intensa atividade agrícola, precisava utilizar trabalho escravo intensivo para produzir

tanto a matéria prima para os engenhos, como para a atividade plantio e outras fases das lavouras de café.

(b) Freguesia de Campos Grande

Apoiado em ainda em Fridman (2009, pp. 481 -484), a freguesia foi reconhecida, em 1757, como de natureza pública, o que não impediu a violação de muitos grupos de latifundiários que fizeram fortunas. A região era muito extensa, da Estrada do Portela (limites com a Freguesia de Irajá), Campinho e Realengo (limites com a freguesia de Jacarepaguá), ao sul, delimitava com as freguesias de Guaratiba e Santa Cruz; para leste com a serra do Mendanha. A economia era constituída por criação de gado e muares, plantação de café, milho entre outros gêneros.

Nas terras realengas foi fundado a a primeira zona militar: O Campo de Marte, com a escola de tiro e a Imperial Academia Militar (1859), o primeiro Batalhão de Engenharia (1897) e a fabrica de Cartuchos em 1898; no Campinho a fábrica de artigos pirotécnicos do Exército. Ressalta-se que na localidade de Bangu (sertão carioca) foi região que apresentava fortes constantes conflitos territoriais promovidos por grandes proprietários, foi instalada a Companhia Progresso Industrial do Brasil (1894) em função das vantagens locais: água em fartura, estrada de ferro e energia hidráulica.

Está região, como veremos adiante, é uma das mais importantes pelo conjunto de população negra localizada até os dias de hoje em seus bairros. Também, merece ser observado que as dezenas ou mais de grandes conjuntos habitacionais que abrigam centenas de milhares de habitantes.

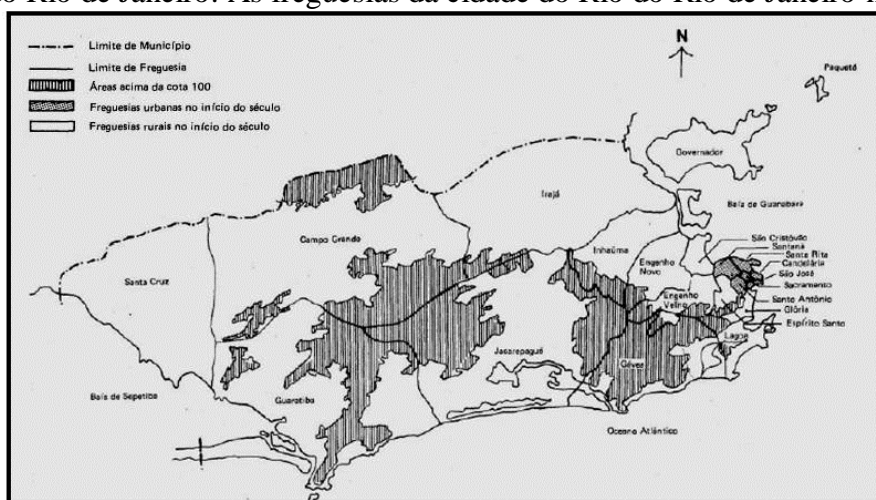
(b) Freguesia de Guaratiba (1579)

De acordo com Fridman (2009, pp. 484 - 485) tinha como limite o rio Guandu ao rio Guaratiba e para a leste chegava a restinga de Marambaia. A economia girava em torno da cana de açúcar, engenhos, plantação de café e criação de gado. Como tem uma orla marítima baias e oceânicas, acredita-se que também constituía como atividade voltada à pesca, como se encontra até os dias de hoje. Pelo que se tem notícia, foi uma região com a presença de muitos quilombos, apresentando até hoje, uma forte presença negra.

(c) Freguesia de Santa Cruz.

A origem esta na fragmentação da freguesia de Guaratiba, ainda no século XVI. no início do século XVII, os jesuítas passaram ser proprietários. até a expulsão em 1759. Merece destaque o Alvará de 26 de julho de 1813 demarcou as terras foreiras ao Estado que não possuísse matas virgem; proibia também a derrubada de florestas no altos dos cumes e serras e demarcou um terreno em Sepetiba para fundar uma povoação de pescadores que, em troca da ocupação pagariam um foro, mas "um módico reconhecimento para o senhorio por cada morador que ali edificar".

Figura 1
Município do Rio de Janeiro: As freguesias da cidade do Rio do Rio de Janeiro no século XIX



Fonte Abreu (2013, p. 38 apud Noronha Santos, (1965)

Como veremos adiante, são as freguesias Inhaúma, Irajá, Campos Grande, Santa Cruz e Guaratiba que serão a base da formação dos subúrbios cariocas, considerados, sobretudo a partir da modernização dos transportes, entre os quais incluem os trens que cortaram o sertão carioca.

ii) Por uma outra regionalização dos grupos subalternizados: A permanência dos campos negros no cenário na metrópole carioca

A contraposição entre a porção sul da cidade (complexo formado pela orla da baía de Guanabara na direção sul, orla marinha envolvendo que envolvem os bairros de Copacabana à Barra da Tijuca /Recreio dos Bandeirantes e as lagoas, que desde o século XIX, ganharam o imaginário dos grupos que dirigentes empresariais ligados ao mercado imobiliários da cidade do Rio do Rio de Janeiro). De certa forma, ligou-se a idéia de modernidade e modernização da forma como entendem Campos et. all (2015, p. 76-96), quando o primeiro sustenta enquanto ideário as transformações do tecido urbano. Neste sentido, na contraposição, as demais partes da cidade, sobretudo as cortadas pelos trilhos ferroviários, representado pelos trens, sofreram de estigma e preconceitos, considerados como lugares do atraso.

Os subúrbios segundo El-Kareh (2010, p. 19), a palavra significa subalternidade, tendo vista o sufixo “sub”, implicando em aglomerações que compõe o entorno da cidade estabelecendo relações com as áreas centrais. No início, quando termo começa a ganhar sentido entre nós, o subúrbio tinha como sinônimo “arrabalde”. É desta maneira que autor começa a tomar o termo quando pesquisa e descreve a visita de estrangeiros pela capital do Império. Escreve El Kareh (p. 21), “Começamos pela igreja da Lapa, vamos pela rua dos Barbosas (atual Evaristo da Veiga) até a Guarda Velha (atual Treze de Maio), passando o convento de Santo Antonio (...) daí para a praia, acompanhando o mar até o Mosteiro de São Bento”. Aqui, o autor faz referência ao núcleo da área central, seguido a orla da Baía de Guanabara.

Na descrição do viajante, continua o autor: “Por exemplo, da Gloria a Botafogo havia apenas uma estreita senda de mula, que o uso alargara, tornando carroçável. (...) ‘o mato escondia completamente o mar da nossa vista, e a estrada numa praia [praia de Botafogo], ali não tínhamos esperanças de encontrar mais nenhuma” (p.21). Este quadro da direção sul, saindo da área central da cidade, segundo o relato do viajante, mostra o estado da arte da metrópole carioca no início do século XX. Outro fato que é importante ressaltar, que a palavra subúrbio tinha como sinônimo o termo arrabaldes, era como a porção sul da cidade era conhecida.

Na produção da “categoria subúrbio” (Fernandes, 2011, p. 24)

O sentido essencial, original e geral da categoria subúrbio reside no fato de representar um espaço geográfico situado à margem, nas bordas, na periferia, localizado extramuros da cidade. Um espaço produzido junto à cidade e tão antigo quanto ela, mas que, por sua localização geográfica, tipo e forma de uso, não se confunde nem com a paisagem nem com o espaço considerado urbano.

Neste sentido, os arrabaldes que recebia as incursões de estrangeiros, eram considerados subúrbios, tendo em vista a proximidade, diferenciando pela densidade e pela paisagem. Então o bairro da Gloria a Botafogo, Gloria a Laranjeiras; Botafogo à Lagoa; Botafogo a Copacabana; área central ao Estácio/Catumbi (Mata Porco); mas incorporação da freguesia do Engenho Velho; posteriormente a incorporação do Engenho Novo e, muito mais tarde a Freguesia de Inhaúma, eram considerados subúrbios.

Neste sentido, o autor enumera algumas situações para trabalhar o termo:

- (a) A posição periférica e extramuros – é invariante em sua história, garantindo uma homologia mínima entre a realidade e a palavra, o que é completamente abstraída quando convertida no conceito carioca de subúrbio. Esta perda de sentido, locacional e espacial – o insólito aspecto urbano de nossos subúrbios visto por Lima Barreto – é uma característica essencial do modo como é usada no Rio de Janeiro (p. 34).
- (b) O segundo aspecto que conforma o conceito carioca de subúrbio é a sua referência exclusiva e obrigatória para os bairros ferroviários e populares do Rio de Janeiro (p. 35);
- (c) O terceiro aspecto do conceito carioca de subúrbio consiste da não utilização desta palavra para designar os setores periféricos ocupados e identificados com a classe média e alta (p.

35). A Grande Tijuca é bom exemplo desta perspectiva espacial e histórica. A Praça da Bandeira e o Maracanã têm estações de trem, mas pertence ao recorte espacial; enquanto a Mangueira, apesar de sua proximidade, é mais uma estação suburbana.

Assim, começamos a traçar a regionalização da cidade tendo como ponto inicial os bairros ferroviários, partindo da Praça da Bandeira em direção a estação de Ricardo de Albuquerque, compondo o ramal de Deodoro, incluindo os bairros no entorno que apesar de compor bairros ferroviários, mas estão sob a influência destes, como é caso do Lins de Vasconcelos, Água Santa e Campinho que no passado, pertenceu a Freguesia de Jacarepaguá. Outro caso que iremos tratar como uma situação a parte é Ilha do Governador que está fora de todos os eixos ferroviários, apesar de no passado haver intenção de construir um ramal nesta direção; será incluído como área de influência das linhas auxiliares.

Os campos negros

:

<p>(i) A uniformidade de acordo com predomínio (+50%) ou presença muito forte (entre 40 e 49%) estão localizados nos considerados bairros ferroviários;</p> <p>(ii) Os indicadores segundo a educabilidade (analfabetismo e anos de estudos demonstram que necessitam políticas públicas que reduzam a desigualdade);</p> <p>(iii) Em função do segundo ponto, total de sem rendimento com 10 ou mais anos, apresentam-se de forma crítica se pensarmos a questão da sobrevivência;</p> <p>(iv) Levando-se em consideração a habitabilidade, os domicílios encontrado nas regiões com predomínio ou forte</p>	<p>presença negro, são os que tem maior densidade (entre 6 e 10 pessoas por domicílio)</p> <p>(v) Segurança pública: a relação batalhão de Polícia Militar/ delegacias policiais representam poucas unidades para um grande número de habitantes, além do que vem se publicando nos últimos, a morte de jovens negros em confronto com a policiais. Na modalidade “Homicídio Decorrente de Intervenção Policial - Auto de Resistência”, em 2014, foram 245 mortes de opositores contra 12 policiais militares zero polícia civil, constituindo uma tragédia, para cada policial morto, morrem 20,4 (VINTE, QUATRO) PESSOAS</p>
---	--

Sobre o ponto (v), acrescentamos o relatório da Anistia Internacional que beira a catástrofe, quando afirma:

“O Brasil é um dos países onde mais se mata no mundo”, destaca Atila Roque, diretor executivo da Anistia Internacional no Brasil. “Cultivamos a ideia de um país pacífico, mas convivemos com números de homicídios que superam, inclusive, situações onde existem conflitos armados e guerras. É inadmissível que *haja cerca de 56 mil vítimas de homicídios* por ano, a maior parte composta de jovens, e este não seja o principal tema de debate na agenda pública nacional”, conclui. (Relatório 2014/15– O Estado dos Direitos Humanos no Mundo⁹)

Não carece comentários para além do que foi dito até aqui. Mas tendo em vista a situação exposta, proposta será apresentada da seguinte forma:

⁹ Disponível <https://anistia.org.br/relatorio-da-anistia-internacional>, acessado em 07/09/2015.

- (a) Central do Brasil (ramal da Praça Bandeira ao bairro de Ricardo de Albuquerque),
- (b) Estrada de Ferro Leopoldina e em junção com as linhas auxiliares incluindo a Ilha do Governador (porção norte da cidade);
- (c) Ramal Mangaratiba (antigas freguesias rurais, como visto acima);
- (d) Área central incluindo todo centro antigo e as extensões posteriores, como Catumbi, Rio Comprido, Saúde e, pensando a Grande Tijuca (sem os bairros do Maracanã e Praça da Bandeira) levando em consideração um dos movimentos elaborado pelas classes médias em direção à montanha (Abreu, 1992);
- (e) a Grande Jacarepaguá e, por, ultimo,
- (f) Complexo dos bairros da orla da baía de Guanabara, oceânicos e lagunar (Lagoa e Barra da Tijuca); para esta porção da cidade, é necessário levar em conta as lagoas localizadas na Lagoa e Barra da Tijuca. Desta forma estabelece de maneira inicial a regionalização, com fortes ligações com a história da cidade.

Desta feita, entendemos que as desigualdades que já se tornaram estrutural no cenário urbano carioca, seja, examinado por uma lógica, onde os grupos que sofrem de maiores vulnerabilidades possam ser atendidos por meio de políticas públicas com objetivos de reduzir as heteronomias sociais (Casroriadis, 1986). Isto só será possível se se produzir uma outra divisão regional, onde os termos dos *campos negros*, tese levantada pelo historiador Flávio Gomes (2006) se trará instrumento de grande monta.

Do ponto de vista histórico, Os “campos negros” eram constituídos pelo conjunto das relações estabelecidas entre os vários atores presentes na área em questão. Enquanto os negros forneciam produtos da floresta, os fazendeiros cediam produtos semi ou industrializados. A complexidade dos campos negros era maior, quanto mais quilombos estivessem presentes em determinada área que associados aos cativos das fazendas próximas e aos comerciantes, formavam uma vasta rede de informações.

Do ponto de vista geográfico, os *campos negros* possibilitam tratar as espacialidades que são de importância fundamental para a geografia: a) o lugar, em rápidas palavras – espaço recortado, que tem como dimensão histórica o cotidiano. Em tese, é o espaço das experiências e das pessoas em sua singularidade em relação direta com outros; b) região: o que melhor representa este conceito seria uma “constelação de conceito: um conjunto de território sob uma determinada ótica, seja administrativa, seja para reunir fenômenos que estão em correlação ou interdependência um com os outros, seja para reunir conteúdo social que tenham uma historicidade que, por si só, conduz a um corpo explicativo, como a questão do negro que habitam nos bairros populares ferroviário e tem como regularidade a denominação de subúrbios carioca, um “rpto ideológico do termo” (Fernandes (2011) com presença marcantes de autodeclarados da cor ou raça preta e parda que, ao longo da história colecionaram vulnerabilidades sociais, como mostrado nas tabelas 1 e 2, abaixo.

**Metrópole do Rio de Janeiro por regiões de maior ocorrência de autodeclarado da cor ou raça preta ou parda,
segundo a classe analfabeta e a quantidade de anos de estudos, 2010**

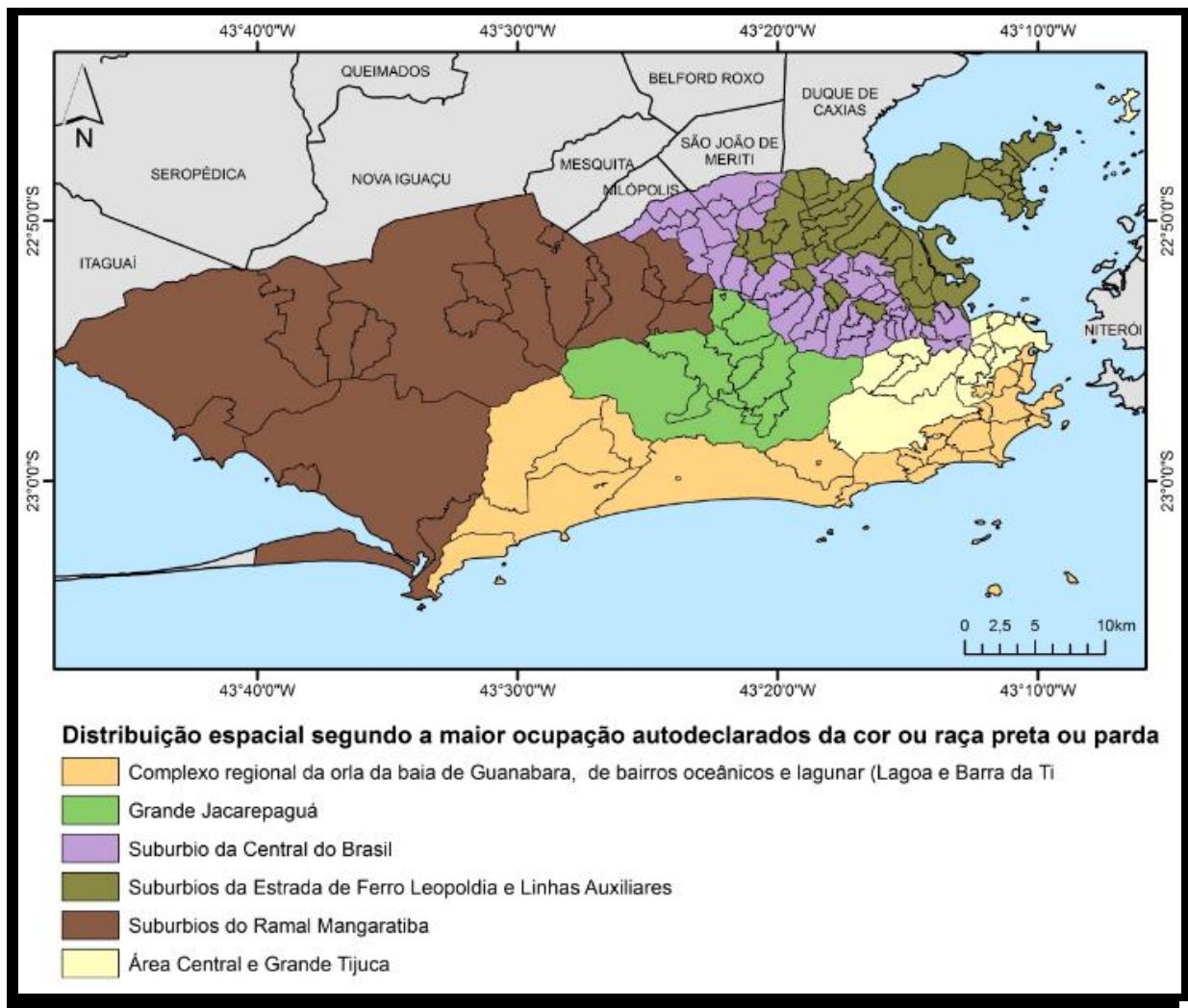
Região, segundo a ocupação da população negra na metrópole carioca	Total	Auto-declaração da cor ou raça				Analfabetismo					Anos de estudos
		Negra	%	Branca	%	8 ou 9	(+) de 10 a 19	(+) de 20	Total	%	
Central do Brasil	879.683	416.974	47	456.275	52	1.136	17.572	14.646	33.354	4	8,7
Estrada de Ferro Leopoldina e Linhas Auxiliares	1 669 621	889 346	53,3	761 403	45	5 013	71 433	51 331	91 255	5	7,5
Ramal Mangaratiba	1.693.931	1 012 004	60	666.188	39	5.233	62.411	40.143	107.787	6	7,3
Grande Jacarepaguá	608.545	293.188	48	310.610	51	1.332	19.144	16.046	36.522	6	8,3
Área Central e Grande Tijuca	529 793	187 518	35	337 339	64	640	11 060	9 484	29 476	6	9,1
Complexo dos bairros da orla da baía de Guanabara, oceânicos e lagunar (Lagoa e Barra da Tijuca)	938.873	81.891	9	699.140	74	423	6.074	5.196	11.693	1	11,0
Total geral	6.320.446	2.880.921	46	3.230.955	51	13.777	187.694	136.846	310.087	5	8,3

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2010

**Metrópole do Rio de Janeiro por regiões de maior ocorrência de autodeclarado da cor ou raça preta ou parda,
segundo a classe “sem “ ou com rendimento até 1/2 e de 1/2 a 1 Salário Mínimo, 2010**

Metrópole Carioca por áreas de ocupação	Total geral	Sem rendimento	%		Até 1/2 SM	%	1/2 a 1	%
Subúrbio central do Brasil	784.263	258.907	33		8.412	1	119.374	15,2
Subúrbios Leopoldina e Linhas Auxiliares	1.157.808	527.776	45		20.725	1,4	219.720	19,0
Subúrbio do Ramal de Mangaratiba	1.942.071	683.959	40		24.948	1	339.094	17,5
Grande Jacarepaguá	531.885	174.274	33		6.681	1	77.259	15,0
Área Central e Grande Tijuca	479 581	129.064	27		3.970	1	60 504	13,0
Complexo dos bairros da orla da baía de Guanabara, oceânicos e lagunar (Lagoa e Barra da Tijuca)	851.270	227.520	27		5.462	1	64.911	8,0
Rio de Janeiro	5.267.297	2.001.500	33		13.621	0	880.862	15,3

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2010



Fonte: Censo Demográfico de 2010
Organizado pelo OBGEO-LMRJ

Se levarmos apenas consideração à população presente nos bairros suburbanos, representa 73% de toda a cidade do Rio de Janeiro, sendo a população negra chega, nos bairros ferroviários a 27%. Contudo, das 2001500 pessoas sem rendimento, encontram-se cerca de 1.470.6420 (73%) nos bairros as margens dos trilhos ferroviários. Ainda sob o fator de rendimento, cerca de 880.862 habitantes recebem de $\frac{1}{2}$ a 1 salário mínimo na cidade do Rio de Janeiro. Os números praticamente repetem os indicadores de “pessoas sem rendimento”. 76% dos que recebem de $\frac{1}{2}$ a 1 salário mínimo, moram em bairro com a mesma tipologia.

Em relação ao analfabetismo, quando se considera o total de habitantes da cidade, onde 73% residem nos bairros ferroviários, sendo 141.141 analfabetos (45%) torna-se um indicador

preocupante, pois parte significativa deles, estão na faixa etária entre 10 e 29 anos, idade que por si, os coloca em estado de vulnerabilidade diante da realidade urbana.

Considerações Finais

Primeiro lembrar que, no âmbito de um congresso, os espaços para expor ideias são muito restrito, isto nos leva há alguma limitação na exposição das argumentações do tema escolhido. Mesmo assim, procurou-se trilhar os caminhos fundantes que nos levaram a propor uma nova regionalização, tendo em a vista a invisibilidade espacial que os negros sofrem desde a muito tempo na vida urbana brasileira, sobretudo no recorte espacial do qual tratamos ao longo deste texto.

A negação de um passado agrário, por uma representação modernizante da cidade do Rio de Janeiro, ofusca a história, sobretudo dos negros (em grande maioria) que vivem as margens dos trilhos ferroviários. Se não bastasse esta condição redutora de sociabilidade, ainda se localizam no interior de seus bairros uma quantidade substancial de favelas, sendo estas consideradas problemas urbanos mais do que os subúrbios que as abriga. Elas, em si, em passado, recente eram consideradas como os únicos espaços segregados, pois além de ser as maiores concentradoras de negros (sem estatísticas para comprovar tal evidência), retinham parte substancial da pobreza urbana, aliás um dos poucos indicadores possíveis de serem observados e analisados. Desta feita, os subúrbios, as margens dos trilhos ferroviários, como se disse anterior, sofreu (e ainda sofre) um “rpto ideológico”, subsumiu nas análises sem conteúdo de cor ou raça, pois, neste caso, abrir-se-iam possibilidades de reivindicações sobre as políticas públicas, tão necessárias para redução das heterônias sociais (Castoriadis, 1986).

Neste sentido, espera-se prosseguir com a pesquisa com intuito de desvendamento da questão negra e a sociabilidade urbana, neste mundo que teima em produzir desvantagens para os grupos mais fragilizados socialmente.

Referências Bibliográficas

ABREU, M. de A. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Iplanrio/Zahar, 2013.

ABREU, Maurício de A. de. A cidade e a montanha. In ABREU, Mauricio de A. (org.). *Natureza e sociedade no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Biblioteca Carioca/Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1992.

- CAMPO, A. As Particularidades da Escala de Ação do Movimento Negro: Algumas Considerações sobre a formação do sujeito. In.: Revista Geografares. Vitória: Revista Geografares, nº9, p.29-48, jul./Dez., 2011
- CAMPOS, A. *Do quilombo à favela: a produção de “espaços criminalizados” no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2012.
- CAMPOS, A. *Do quilombo à favela: a produção de “espaços criminalizados” no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010;
- CAMPOS, A. Entre a pessoa e o sujeito do conhecimento: algumas considerações sobre o movimento negro no contexto socioespacial: In: OLIVEIRA, Reinaldo José de (org.). *A cidade e o negro no Brasil: Cidadania e território*. São Paulo: Alameda, 270p; (pp. 231-267), 2013.
- CAMPOS, A. Movimento em estruturas “sócio-espaciais”: em busca dos sujeitos Subalternos. In; SILVA, C. A.; CAMPOS, A.; MODESTO, N. S. d’A. Por uma geografia das existências: *Movimentos, ação social e produção do espaço*. Rio de Janeiro: Consequência/Faperj. (pp. 39- 57), 2014;
- CAMPOS, A. O. Do quilombo à favela: o tráfico de drogas enquanto estratégia de sobrevivência ilegal nos marcos de uma ordem segregacionista. Dissertação apresentada ao PPGG da UFRJ como requisito básico a obtenção do Grau de Mestre em Ciências, 1998 (mimeo)
- CAMPOS, A. O. *O Planejamento urbano e a “invisibilidade” dos afrodescendentes: discriminação étnico-racial, intervenção estatal e segregação sócio-espacial na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 2006, (mimeo- domínio público). Disponível em <http://www.ppgg.igeo.ufrj.br/index.php?option=comcontent&task=view&id=487&Itemid=49>
- CAMPOS, A.; FRANÇA FILHO, A. L de; FERNANDES, F. M. Entre indivíduos e sujeitos: Lugares e territórios em movimento na metrópole. In: SILVA. C. A. da. (Org.). *Território e ação social: sentidos da apropriação urbana*. Rio de Janeiro: Faperj/Lamparina, (pp. 137-150), 2011;
- CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996a;
- CHALHOUB, Sidney. Medo branco de alma negra: escravos libertos e republicanos na cidade do Rio. In: *Discursos Sediosos: Crime, Direito e Sociedade*, 1 (1). Instituto Carioca de Criminologia. Rio de Janeiro, Relume Dumará, 1996b
- CORRÊA, Roberto Lobato. *Espaço Urbano*. São Paulo, Ática, 1989
- EL-KAREH, Almir Chaiban .Quando os subúrbios eram arrabaldes: um passeio pelo Rio de Janeiro e seus arredores no século XIX. In.: 150 anos de subúrbio carioca. Rio de Janeiro: Lamparina; Editora UFF e Lamparina, (pp. 19-56), 2010;
- FERNANDES, N. da N. *O rapto ideológico da categoria subúrbio*: Rio de Janeiro (1858/ 1945), Rio de Janeiro: Apucuri/Faperj, 2011
- FRIDMAN, F. Freguesias fluminenses ao final do Setecentos . In: *Revista IEB*, n49, 2009 mar/set p. 95. Disponível em <http://www.ieb.usp.br/publicacoes-categoria/revista-do-ieb>, acessado em agosto de 2015
- GOMES, Flavio dos Santos. Histórias de quilombolas: Mocambos e comunidades DCE senzalas no Rio de Janeiro, século XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 2006
- HAESBAERT, R. Regional-Global: Dilemas da região e da regionalização na Geografia Contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010
- PEREIRA, João Batista Borges. *Cor, profissão e mobilidade: O negros e o radio de São Paulo*. São Paulo: Edusp, 2001;
- RODRIGUEZ, H. S. A formação das estradas de ferros no Rio de Janeiro: resgate da sua Memória. Rio de Janeiro: Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem/Open Plus Gráfica Editora Ltda., 2004
- SODRÉ, Muniz. O terreiro e a cidade: a forma social negro-brasileira. Petrópolis:Vozes, 1988;
- VALLADARES, Licia do Prado. Passa-se uma casa— uma análise do Programa de Remoção de Favelas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Zahar, 1980.