

O BAIRRO DA CIDADE NOVA NO RIO DE JANEIRO: A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL E SEGREGAÇÃO URBANA NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX.

Arthur Alves Pinheiro Filho.¹

Resumo

A presente pesquisa tem por objetivo analisar a organização espacial e a segregação urbana de um trecho da periferia próxima ao centro da cidade do Rio de Janeiro, que permaneceu isolado por quase duzentos anos. Após este período, o mangue, que caracterizava a área, foi aterrado e no espaço por ele ocupado foi edificado um novo bairro, a Cidade Nova, a partir da segunda metade do século XIX. Esta forma natural, o Mangal de São Diogo, estava situada entre o núcleo urbano primitivo, a Cidade Velha, e uma sesmaria jesuítica. Apesar de não se encontrar dentro dos limites da propriedade inaciana, o Mangal era ciosamente defendido pelos religiosos que impediam de todas as maneiras que ele fosse adentrado pelos membros da Câmara e pela população que nele não podia pescar ou explorar a sua vegetação, sob pena de excomunhão. Assim, o Mangal permaneceu praticamente intocado por séculos, sendo finalmente ocupado após a expulsão dos jesuítas em 1759. A edificação tardia do bairro, a partir de 1850, vai se refletir sobre a sua organização espacial, funções e nas classes sociais que irão ocupá-lo.

¹ Colégio Militar do Rio de Janeiro. Professor de Geografia. arthurpinheiro@yahoo.com.br

O presente artigo tem por objetivo analisar como um trecho do território da cidade do Rio de Janeiro permaneceu praticamente isolado, com uma reduzida presença humana por quase duzentos anos e, as conseqüências desse fato. Após esse período, o mangue que caracterizava a área, foi paulatinamente aterrado para que em seu lugar fosse edificado um novo bairro, a Cidade Nova, a partir da segunda metade do século XIX. A construção tardia do bairro vai se refletir não só em sua organização espacial, mas, também, em suas funções e na população segregada que vai ocupá-lo.

A pesquisa foi norteada pela análise de fontes primárias existentes no IHGB, no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro e nos jornais do século XIX, além de informações de autores que escreveram sobre a cidade, como Lysia Bernardes, Maurício de Abreu, Oliveira Reis e Nireu Cavalcanti. A análise teórica foi obtida com a leitura de Milton Santos, Lobato Corrêa e Flavio Villaça, entre outros. Realizamos um trabalho de campo visando o reconhecimento do sítio e uma melhor compreensão do assunto pesquisado. O recorte temporal foi definido por três períodos da vida da cidade, tendo cada um deles um sentido, uma delimitação, onde podemos aferir o grau de transformação espacial sob o aspecto social, político e econômico em frações de tempo menores, que denominamos de fases, conforme preconiza M. Santos. Nestas fases ocorreram fatos marcantes à organização espacial do local, estando as mesmas organizadas e articuladas entre si, como frações de tempo que esclarecem as metamorfoses ocorridas no recorte espacial.

A Cidade Nova tem a sua existência desenhada na planta da cidade, efetivamente, a partir da segunda metade do século XIX. Isto por que, no século XVI, a área do futuro bairro era ocupada pelo extenso Mangal - lócus da reunião de vários mangues - denominado de São Diogo, que se encontrava entre uma sesmaria jesuítica e a cidade.

Entretanto, a área ocupada pelo Mangal não foi integrada à sesmaria da municipalidade por que aqueles religiosos apesar de não serem os proprietários daquela forma natural, impediam que os membros da Câmara e os habitantes da cidade nela penetrassem. Sobre o assunto Cruls (1949, p.114-17) assinala que foi dada a excomunhão até "aos pobres diabos que iam apanhar lenha e pescar siris e mariscos nos mangues de São Diogo, ciosamente defendidos pelos jesuítas, que os julgavam compreendidos nas suas sesmarias".

Como os governadores da cidade tinham necessidade de manter boas relações com os inácianos atrasou-se em muito a ocupação do Mangal e a expansão da urbe em direção ao seu vetor oeste. Esta expansão ocorrerá após a expulsão da Companhia de Jesus das posses portuguesas por instrução pombalina, em 1759, quando então o Mangal foi adentrado pela população, mas permanecendo com poucas modificações até a chegada da Corte portuguesa, em 1808. A partir daí, com a transferência da residência Real para a atual Quinta da Boa Vista ocorrerão profundas alterações no Mangal.

Sobre o assunto, Reis (1990) assinala que o deslocamento da Corte entre a Quinta da Boa Vista, o Paço de São Cristóvão, e o Paço Imperial (na atual Praça XV de Novembro) era realizado por difíceis caminhos. O primeiro deles era realizado de barco entre a Praia de São Cristóvão e o cais do Paço. O segundo partia da Quinta da Boa Vista, seguindo pelos Caminhos de São Cristóvão, de Mata-Porcos e Mata-Cavalos (atuais Ruas Joaquim Palhares, Frei Caneca e Riachuelo, respectivamente) para se chegar ao centro da cidade.

Para encurtar a distância, Pereira (1990) esclarece que foi construído o Caminho do Aterrado, entre o Campo de Santana e a Ponte dos Marinheiros, sendo um prolongamento da Rua Nova São de Pedro. Atualmente, este caminho corresponde ao lado par da Avenida Presidente Vargas.

Pereira (ibid.) assinala que após a construção do Aterrado o Estado de novo interveio no Mangal pelo Decreto Real de 11 de Abril de 1811 que estimulava a construção de sobrados de dois pavimentos com isenção do imposto da Décima Urbana, por dez anos nas áreas aterradas. Mas, este incentivo fiscal deu resultados irrisórios, pois poucos prédios foram construídos por que os capitais disponíveis se encontravam aplicados em atividades mais rentáveis, como o tráfico de escravos. A situação se manteve com poucas alterações até meados do século XIX quando o tráfico foi proibido pela Lei Eusébio de Queiróz.

Sobre o assunto, Sodré (1963) assinala que restava aos capitais então disponíveis a criação de novas aplicações, que só se poderiam apresentar no quadro das atividades urbanas. Assim, o Decreto de D. João não determinou a urbanização imediata da área e, teríamos que esperar por mais quatro décadas para que o Mangal fosse completamente aterrado e o novo bairro fosse finalmente edificado.

Somente a partir de meados do século XIX a urbanização da Cidade Nova será uma realidade, atraindo as indústrias que não encontravam espaço no atual centro da cidade para a sua instalação ou expansão. Este fato despertou as atenções do capital no sentido de direcionar as suas aplicações para outros locais, encontrando no bairro em questão o espaço buscado pelas unidades de produção. Isto fez com que diversas camadas sociais, compostas por operários e imigrantes recém chegados, se dirigissem para a Cidade Nova, atraídos pelo mercado de trabalho ali existente. Assim, o capital aproveitou-se do espaço resultante dos aterros no Mangal de São Diogo não só como infra-estrutura à edificação do bairro, mas também, para a instalação da atividade industrial que, por sua vez, atraiu a mão-de-obra para o seu perímetro.

Mas a segregação residencial que vai ocorrer no bairro em função da organização espacial tem um patamar que é a mobilidade intra-urbana, pois os primeiros moradores da Cidade Nova em função das suas profissões, ligadas ao setor terciário, eram oriundos da própria cidade. A respeito do assunto, Lago (2000) assinala que a mobilidade espacial das pessoas é indissociável da mobilidade espacial dos meios de consumo e produção, de

empresas e de capitais, fato que percebemos ao analisar os dados sobre empresas e profissionais existentes no bairro e constantes no Almanak Laemmert da década de 1850. Outro aspecto é o fato da mobilidade espacial estar associada a dois outros tipos de mobilidade: a profissional e a social (ibid.), ambas materializadas pela migração da área central da cidade em direção ao bairro.

Lembramos que a separação das classes sociais e as respectivas moradias no espaço não é fato recente. Corrêa (1995, p. 74) assinala que “a segregação residencial remonta ao aparecimento das classes sociais e da cidade, as quais se verificaram ao mesmo tempo, sendo anteriores à emergência do capitalismo”. A cidade asteca de Tenochtitlán e a de Angkor Thom, no atual Camboja, apresentavam uma organização espacial marcada pela presença da elite junto ao centro cerimonial e a da população pobre na periferia (ibid.).

Apesar da distância secular entre estas cidades e o bairro pesquisado percebemos a existência do mesmo sentido segregatório ao se constatar a localização dos detentores de menores posses no espaço que, em ambos os casos, se localizavam na periferia. Segundo Castells (2000) a segregação urbana é um processo no âmbito ecológico pelo qual o conteúdo social torna-se homogêneo no interior de uma unidade e se diferencia fortemente em relação às unidades exteriores, em geral, conforme a distância social derivada do sistema de estratificação.

Os dados existentes no Almanak Laemert de 1850, 1851, 1852 e 1861 indicam que os primeiros moradores do bairro eram ligados ao funcionalismo público do Império e do Município da Corte, além de outros trabalhadores do setor terciário. Esta publicação assinala também a existência de militares, barbeiros (sangradores), escriturários, avaliadores e uma predominância de oficiais de justiça, onze em 1861. Sobre esta classe social, Villaça (2001) destaca que em meados do século XIX há um período de transição na produção do espaço urbano carioca, que corresponde à transformação da sociedade colonial e escravocrata para a capitalista, com novos estratos sociais, uma nascente burguesia urbana. Esta transição foi mais clara apenas no Rio, onde os transportes coletivos se difundiram bem antes que nas outras metrópoles.

Acreditamos que a difusão dos transportes coletivos mais cedo no Rio de Janeiro em relação às outras capitais, permitiu que os profissionais que detinham empregos na área central da cidade passassem a residir em sua periferia e, para ela se deslocavam com facilidade. Acrescente-se, também, que aquela população, devido ao reduzido espaço existente na Cidade Velha, há muito saturada, ansiava por sair deste local em busca de bairros com melhores condições de vida, seguindo os passos da elite. Segundo Abreu (1997), décadas antes já havia se iniciado o deslocamento das classes mais abastadas da área central em direção à periferia não se constituindo este fato numa simples decorrência da evolução dos transportes coletivos. Por sua vez, Barros (2005) acrescenta que na

segunda metade do século XIX a área central da cidade apresentava-se desvalorizada para o uso residencial das populações que detinham um *status* social mais elevado. Por isso, passou a ser ocupada por trabalhadores manuais, pessoas solteiras, imigrantes recém-chegados que passaram a habitar os antigos solares agora transformados em casas de cômodos. Engels (1983) observou um processo semelhante quando do abandono do centro de Manchester, na época pré-industrial, tendo os seus habitantes originais se deslocado para bairros melhor construídos, deixando as antigas residências para uma população operária predominantemente irlandesa.

No caso do Rio de Janeiro, enquanto as elites tinham meios de migrar em direção às chácaras localizadas na periferia e, não tinham necessidade de se deslocarem diariamente em direção ao centro, o mesmo não ocorria com outras classes sociais. Os membros do que nós podemos denominar de uma nascente classe média urbana, de reduzidas proporções e posses financeiras, tinham como principal opção, à época, a migração em direção ao novo bairro, em uma cidade que ainda vivenciava o escravismo. A respeito da relação descrita, Santos (1997) lembra que cada tipo de fluxo corresponde a uma tipologia de fluxo.

A organização espacial acima descrita ocorreu pelo fato dos bairros do Rocio Pequeno (atual Praça Onze de Junho), Engenho Velho (parte da Tijuca) e São Cristóvão (bairro Imperial), apesar de próximos, não se adequarem ao *status* daqueles profissionais, daí a sua opção pelas ruas recentemente abertas na Cidade Nova. Participando do debate, Barros (op. cit.) assinala que os burocratas preferiam permanecer nos limites da cidade, próximos à Real Quinta da Boa Vista, fato que em nossa ótica explicaria a presença destes profissionais nos primórdios do bairro.

Temos que considerar, também, o fator locacional, ao observar que o bairro encontra-se próximo à atual área central da cidade e do Campo de Santana, onde se localizavam os locais de trabalho desta reduzida classe média e a estes podiam chegar com relativa facilidade devido aos novos meios de locomoção existentes, como o bonde. Além deste, Abreu (op. cit.) assinala que a *gôndola* atuava na cidade desde 1838, além dos *cabs* e *tilburys*, cujos serviços com preços e roteiros eram anunciados com muitos detalhes no Almanak Laemmert de 1850 e no Jornal do Comércio de 1851.

A passagem desta população pelo novo bairro ficou marcada nas obras de Machado de Assis, “Contos Fluminenses” e “Casa Velha” onde encontramos vários personagens desempenhando profissões típicas de classe média além de informações sobre os meios de transportes e tipos de residências. Pelas descrições dos trechos dessas obras literárias percebemos, não só o nível social dos primeiros moradores da Cidade Nova como, também, a forma das residências.

Entretanto, como salienta Vieira (1993), a melhoria dos meios de transportes coletivos (bondes e trens) na década de 1870 permitiu que áreas suburbanas fossem rapidamente

ocupadas e parte da população da Cidade Nova se mudasse em busca de melhores atrativos ambientais, especialmente na Zona Sul e Engenho Velho. Esta dinâmica é encontrada na obra de Noronha Santos (1996) que demonstra que o transporte em carris urbanos encontrava-se próximo dos 500.000 passageiros em 1870, aproximando-se de 2.000.000 em 1890. Depreende-se desta informação que a permanência da baixa classe média na Cidade Nova foi relativamente curta, pouco mais de vinte anos, por conta dos meios de transportes, deixando este espaço para a ocupação de camadas sociais com um poder aquisitivo ainda mais reduzido.

O perfil dessa população e a forma-conteúdo da Cidade Nova são descritos por Lima Barreto, no último quartel do século XIX, em sua obra “Numa e a Ninfa” (1956, p. 61), de onde transcrevemos o seguinte trecho:

Em geral, era e ainda é a população de cor, composta de gente de fracos meios econômicos, que vive de pequenos empregos; tem, portanto, que procurar habitações baratas, nas proximidades do lugar onde trabalha e veio daí a sua procura pelas cercanias do aterrado; desde, porém, que a ela se vieram juntar os imigrantes italianos ou de outras procedências, vivendo de pequenos ofícios, pelas mesmas razões eles a procuraram.

O conteúdo do bairro segundo Vieira (op. cit.) seria formado pela gradual liberação da mão-de-obra escrava e, paralelamente, pela chegada de imigrantes que contribuíram de maneira decisiva para acelerar o processo de ocupação da Cidade Nova. Assim, o bairro transformou-se em proletário, com todos os problemas que podem ocorrer neste tipo de aglomeração, além de outros, de cunho ambiental (ibid.), como o Canal do Mangue, que corta o bairro, um dos *usos sujos* da cidade.

Mas a organização espacial dependeria também, segundo Vieira (op. cit.), da pressão de especuladores e proprietários imobiliários locais que reclamavam a abertura e o nivelamento de ruas em trechos alagadiços. Este fato levou a Princesa Imperial Regente através do Decreto n. 6199, de 17 de Maio de 1876, já citado, a declarar de utilidade pública a desapropriação dos terrenos baixos e “pântanos” no perímetro compreendido entre as ruas D. Feliciano, Conde d’ Eu, Estácio de Sá, Machado Coelho e Visconde de Itaúna, portanto, na Cidade Nova.

Vieira (op. cit.) salienta que as desapropriações destes lotes de terras ocorreram no momento em que a crise habitacional na cidade se acirrava, provocando a ocupação destes espaços por classes sociais menos favorecidas que realizavam trabalhos urbanos e dependiam da proximidade do centro da cidade para exercer suas atividades profissionais. Esta ocupação promovida pelos proprietários fundiários locais (...) “era característica do período rentista, quando o espaço urbano, principalmente na forma de casas oferecidas

para alugar, era considerado como um segmento privilegiado de investimentos (ibid., p. 22). Consideramos, também, segundo Oliveira (1982), o fato de o país viver da renda produzida pelo campo e, que no processo de formação das cidades, as mais altas taxas de lucro se deram nas atividades que tinham por consumidores as classes sociais de rendas mais baixas e não aquelas de rendas mais altas.

A lógica do capital conduz então à proposta de criação, em Maio de 1876, da Companhia Evoneas Fluminense, que propunha a construção de casas populares, solicitada por um grupo de capitalistas interessados em resolver o problema habitacional “das classes pobres e operários” (código 40-4-45), onde o capital investido era reduzido e a renda sempre certa e alta. A mesma lógica explica o grande aproveitamento dos terrenos do bairro. Sobre o assunto, Vieira (op. cit.) esclarece que ao ser realizado o primeiro levantamento cadastral em 1870 a estrutura fundiária da Cidade Nova apresentava em alguns trechos, segundo Bernardes (1990, p. 88) como nas ruas Frei Caneca e General Pedra, algumas semelhanças com o antigo núcleo colonial, com (...) “lotes estreitos e ocupados por sobrados ou casas térreas, coladas umas às outras, formando quase sempre quarteirões muito pequenos”. Esta paisagem é acrescida pelas casas de frente de rua com testadas de reduzidas metragens e de ‘parede-meia’, pequenas lojas, as ‘vilas’ (ruas particulares sem saída) próximas às fábricas, além das residências dos operários, que eram casas de reduzidas dimensões (ibid.), como observamos na Fig. 1. Tal estrutura fundiária reflete a grande valorização do espaço urbano desde o início da ocupação humana na planície e, segundo alguns autores, as dificuldades da conquista da baixada *embrejada* teria contribuído para que cada metro de frente fosse muito valorizado (ibid.).

Entretanto, diferentemente das intenções desta população, as indústrias ganhavam nos espaços do bairro, ainda em processo de aterros, a possibilidade para a sua instalação, pois a estrutura da cidade, à época, não oferecia nenhum outro bairro em condições de receber as novas unidades de produção. Além disso, a mão-de-obra dessas unidades fabris necessitava residir em um local próximo ao trabalho, e este, à época, era inicialmente a área central da cidade, onde se concentrava a maior parte da população e da produção. Com o passar do tempo, lentamente, vamos nos deparar com os operários ocupando também as novas ruas do bairro, isto é, junto às fábricas e oficinas aí existentes. Portanto, residindo neste local devido a sua proximidade, também, do atual centro da cidade aonde se concentrava o grande mercado de trabalho, facilmente alcançado a pé pelos moradores da Cidade Nova. Assim, o bairro vai permanecer com a função residencial, mas o *status* de sua população foi ajustado à realidade da organização espacial que se desenvolvia, isto é, os aterros ainda não concluídos e o retalhamento da área em pequenos terrenos refletiam os objetivos do capital quanto à instalação fabril. Esta, por sua vez, influenciava a construção

de residências de baixo custo destinadas às camadas sociais de menor poder aquisitivo que aqui chegavam.



Fig. 1 - Rua Viscondessa de Pirassununga – Cidade Nova – 2005 – Foto do Autor.
Devido à valorização dos terrenos, as testadas eram de pequenas dimensões.

Assim, concluímos que na Cidade Nova ocorreu o que Souza (2004) denomina de zoneamento, pois em várias oportunidades organizaram-se políticas públicas que encaminhavam para o bairro as formas e conteúdos que não deveriam permanecer em outros locais permitindo (...) “a exclusão de pessoas ou de usos indesejáveis, e por via de conseqüência a preservação do *status quo*” (p. 252). De forma progressiva, as autoridades destinaram certos usos e, não raro, também certos grupos sociais (ibid.) em direção a determinadas áreas em consonância aos interesses do capital, fato que esclarece a escolha do bairro para a instalação de um número crescente de indústrias e de um fluxo constante de imigrantes.

Portanto, não podemos omitir a existência nesta e em outras situações da lógica do capital ligada à lógica da expansão urbana, assim, o desaparecimento do Mangal de São Diogo em função dos aterros e a edificação do bairro são conseqüências desse processo.

Esta organização do espaço orientada pela Câmara Municipal, aliada ao capital imobiliário, permitiu que no bairro se instalassem vários dos chamados *usos sujos* da cidade, como indústrias, oficinas, depósitos de lixo, o abrigo para a mendicância (atual Hospital São Francisco de Paula) e a permanência do já citado Canal do Mangue. Estes fixos que não caracterizavam os bairros aristocráticos encontravam-se na Cidade Nova pelo fato desta se constituir em um espaço segregado destinado às camadas de menores rendas da população. Friedman (2007) observa que o Estado e o capital organizaram um espaço que tinha uma sintonia com a estrutura social existente no local, isto é, um espaço segregado, o bairro dos recém-chegados.

Ao analisarmos o processo de modernização do equipamento urbano que atingiu a cidade na segunda metade do século XIX, não podemos deixar de lado o fato de que este possuía um caráter seletivo da aplicação das inovações técnicas no espaço urbano em relação ao bairro estudado. É o caso dos bondes que ao serem eletrificados passaram a servir primeiramente às linhas que se dirigiam à Zona Sul da cidade, enquanto que as linhas à tração animal cortavam a Cidade Nova em direção à Zona Norte. Este fato exigia a existência de espaços destinados à pastagem dos animais utilizados neste transporte e, o local escolhido pela Companhia de Carris São Cristóvão foi uma área ainda vazia, o Campo de Marte, que corresponde atualmente ao trecho ocupado pelo Centro Administrativo São Sebastião, da Prefeitura, dentro do perímetro do bairro.

Em relação à segregação urbana, Castells (op. cit.) salienta que a distribuição de residências no espaço produz sua diferenciação social e especifica a paisagem urbana, pois as características das moradias e de sua população estão na base do tipo e do nível das instalações e das funções que se ligam a elas, fato percebido no bairro pesquisado. Assim, comparando o padrão social de outros bairros, como Botafogo e Tijuca, com o *status* dos primeiros moradores da Cidade Nova e mesmo com o *status* daqueles que os vão substituir ao longo da segunda metade do século XIX, podemos falar em uma estratificação urbana. Esta, segundo Castells (op. cit.), corresponde ao sistema de estratificação social e, nos casos em que a distância social tem um forte perfil espacial, de segregação urbana.

REFERÊNCIAS.

Almanaque Laemmert: 1850, 1851, 1852 e 1860.

Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro: Códice: 40-4-45 – Casas para operários.

Jornal do Commercio – 1851.

ABREU, M. de. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Iplanrio, 1997.

- BARROS, Paulo C. de. *Do Berço Histórico à Zona Periférica do Centro: Velhas Formas, Novos Castelos*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – UERJ, 2005.
- BERNARDES, Lysia M. *Rio de Janeiro: cidade e região*. 2. ed., Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1990.
- CASTELLS, Manuel. *A Questão Urbana*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.
- CORRÊA, Roberto L. *Região e Organização Espacial*. 5. Ed. São Paulo: Ática, 1995.
- CRULS, Gastão. *Aparência do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: J. Olímpio, 1949, 2 v.
- ENGELS, Friedrich. Para a Questão da Habitação. In: Marx e Engels – *Obras Escolhidas*. Tomo II – Lisboa: Avante, 1983.
- FRIEDMAN, Fania. *Paisagem Estrangeira: memórias de um bairro judeu no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.
- LAGO, Luciana Corrêa do. *Desigualdades e segregação na metrópole: Rio de Janeiro em tempo de crise*. Rio de Janeiro: Revan: Fase, 2000.
- LIMA BARRETO, Afonso Henriques. *Numa e a Ninfa*. São Paulo: Brasileira, 1956.
- SODRÉ, Nelson Werneck de. *Introdução à Revolução Brasileira*. 2. ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1963.
- NORONHA SANTOS, Francisco R. *Meios de Transportes no Rio de Janeiro*. 2. ed., Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1996.
- OLIVEIRA, F. Nota Introdutória. In: Maricato, Ermínia. *A Produção Capitalista da Casa (e da cidade) no Brasil Industrial*. São Paulo: Alfa Omega, 1982.
- PEREIRA, Sonia G. *A Reforma Urbana de Pereira Passos e a Construção da Identidade Carioca*. (Doutorado em Comunicação e Cultura) – E.C. – U.F.R.J., 1992.
- REIS, José de O. *História Urbanística do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Revista Municipal de Engenharia, 1990.
- SANTOS, Milton. *Metamorfose do Espaço Habitado*. 5. ed., São Paulo: Hucitec, 1997.
- SOUZA, Marcelo L. de. *Mudar a Cidade*. 3. ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.
- VIEIRA, Hermani de Moraes. *Transformações na Paisagem Urbana: o caso do bairro da Cidade Nova*. Monografia de graduação – I.G.E.O. – U.F.R.J., 1993.
- VILLAÇA, F. *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel: 2001.