

1 – Contexto Geral: Reflexões.

No dia 10 de setembro de 2000 a Folha de S. Paulo publicou uma reportagem, sobre as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo, cuja manchete era: "Geografia urbana impõe 'exílio' ao deficiente". O subtítulo complementava-a da seguinte maneira: "EXCLUSÃO - Barreiras arquitetônicas e pobreza condenam ao isolamento pessoas portadoras de dificuldades de locomoção."

Assim percebemos que o modo como o espaço geográfico de uma cidade está organizado pode propiciar mais ou menos relações sociais às pessoas com dificuldades de locomoção. Pode produzir mais ou menos isolamento geográfico e social. As barreiras arquitetônicas presentes nessas cidades, e nas grandes cidades brasileiras de um modo geral, nada tem a ver com obstáculos naturais presentes na geografia física, tais como, terrenos declivosos. Se o modo como uma cidade tem seu espaço organizado facilita ou dificulta um maior número de relações sociais, podemos afirmar que a organização do espaço é um dos elementos da estruturação geral de uma sociedade. Além das barreiras ligadas à geografia urbana, há também barreiras de outra ordem que condenam o deficiente ao isolamento, tais como, o preconceito social contra ele, o que inclusive veda seu acesso ao mercado de trabalho. Em vista da complexidade, da estrutura física e do tamanho da população de São Paulo e do Rio de Janeiro, podemos afirmar, ainda, que nestas cidades, as dificuldades de locomoção e, portanto, do estabelecimento de um maior número de relações, atingem sobretudo as pessoas com deficiência.

2 - Regionalização brasileira.

Regionalização: Repartir um grande espaço em "pedaços" menores: América Latina e América Anglo-Saxônica. Os critérios de divisão são variados, pode-se levar em consideração aspectos históricos, naturais, culturais ou posição geográfica. Isso nos ajuda a compreender melhor essas diferenças administrativas, diferentes carências, e as distintas demandas para aplicar melhor os recursos.

➤ O Sudeste concentra a maior parte da população do país porque oferece maior possibilidade de emprego; é uma zona de atração populacional, e essa quantidade elevada de habitantes associada à falta de planejamento, acaba por gerar problemas sociais, como a escassez de água, transporte e trânsito precário, violência urbana, moradias que não oferecem qualidade e elevado custo de vida.

➤ Já o Norte do Brasil abriga a maior floresta tropical do mundo, a floresta amazônica, e também a maior bacia hidrográfica do planeta, a bacia do rio Amazonas. Motivado por queimadas, pecuária e atividade madeireira, o desmatamento na região é um grave problema ambiental brasileiro.

➤ No Centro-Oeste a produção agropecuária é muito importante para a balança comercial brasileira (destaque para a soja). O bioma Cerrado também é digno de nota para a região, considerado segundo maior bioma do Brasil; vem sofrendo intenso desmatamento ocasionado pelo avanço da agricultura, grandes monoculturas agrícolas voltadas para a exportação que avança sobre espaços naturais.

➤ No Nordeste podemos destacar o Bioma Caatinga, exclusivamente brasileiro. O turismo é considerável para a economia. No passado, foi o centro político e econômico do país, concentrando a maior parte da população na época, mas com o avanço do café e da exploração do ouro no sudeste, a concorrência do açúcar produzido no Caribe, e também a transferência da capital federal para o Rio de Janeiro, perdeu relevância e se transformou em uma zona de repulsão demográfica.

➤ O Sul apresenta os melhores indicadores sociais. O clima subtropical dessa região merece destaque, com invernos bem definidos, podendo nevar nas serras. Esse clima atraiu imigrantes europeus durante os séculos XIX e XX, resultando em uma colonização distinta de outras regiões. Uma das razões para o desmatamento na Amazônia é a ampliação das fronteiras agropastoris.

3- Formação Histórica do Rio de Janeiro

Dos grupos indígenas que ocupavam as terras fluminenses, destacavam-se os tupis, os jês e os goitacás. Muitos desses aldeamentos constituíram-se as futuras vilas e cidades: Niterói (séc. XVI), Mangaratiba, São Pedro da Aldeia e Macaé (séc. XVII), **Itaguaí** e São Fidélis (séc. XVIII), Valença, Itaocara e Santo Antônio de Pádua (séc. XIX). As trilhas e caminhos abertos pelos indígenas foram fundamentais para a expansão dos portugueses e principalmente para consolidação da economia mineradora, já que o grande obstáculo era o relevo, as feições íngremes e escarpadas da Serra do Mar, que dificultavam o escoamento do ouro vindo das minas.

As economias de exportação também tiveram papel relevante também no processo de ocupação e povoamento do território fluminense: a cana, o gado e o café. A rede de circulação estabelecida para dar suporte à circulação da produção, dentro da lógica de atender aos interesses da coroa portuguesa, resultando em uma organização espacial caracterizada pelo grande papel desempenhado pelos portos, foi responsável pelo estabelecimento de novos caminhos para o Rio de Janeiro.

A implementação das ferrovias, na segunda metade do século XIX foi um importante dinamizador do processo de articulação e integração do território fluminense, contribuindo, entretanto, muito pouco para o surgimento de novos núcleos urbanos, limitando-se, na maioria das vezes, a interligar

áreas já ocupadas anteriormente, já que o Rio de Janeiro também escolheu as rodovias como matriz de transporte, apoio das políticas públicas para entrada de indústrias automobilísticas, ficando o transporte ferroviário “abandonado”, inclusive nas áreas urbanas, que mantém um elevado índice de passageiros.

4- Cana-de-açúcar, Petróleo, Café, Indústria e Turismo

A Baixada Fluminense, principal produtora de açúcar desde o século XVI até o século XX, sendo a cidade do Rio de Janeiro o polo de expansão da cana pela Baía de Guanabara durante os séculos XVI e XVII, “zona velha” do açúcar. Com a expansão da lavoura canavieira no século seguinte, se consolida a “zona nova” do açúcar, além de Itaperuna, os atuais municípios de Itaboraí, Rio Bonito, Araruama, Maricá e Saquarema, Mangaratiba e Paraty. Mas essa expansão vai se consolidar na região de Campos a partir das usinas instaladas ali. O Norte fluminense, liderado pelo município de Campos passou a produzir cana para o país. Praticamente os mesmos municípios que controlavam a produção da cana-de-açúcar no Rio de Janeiro, foram beneficiados pela Lei do Petróleo de 1997: Bacia de Campos. O que motivou um crescimento econômico, populacional e urbano gigantesco para a Região Norte.

O café teve seus primeiros pés no interior da cidade do Rio de Janeiro, no século XVIII na Tijuca e em Santa Cruz. A expansão do café pelo território fluminense seguiu quase a mesma rota da cana, pela Baía de Guanabara contemplando municípios como Itaboraí, Rio Bonito, Silva Jardim entre outros. São Gonçalo tornou-se o principal município cafeeiro de toda a Baixada Fluminense, expandindo-se para Cantagalo e Nova Friburgo, e daí para São Fidélis, Itaocara e a região sob influência de Itaperuna: cafezais novos, cruzando o rio Paraíba do Sul, inclusive a importante área do médio Paraíba, que se tornou elo entre as antigas áreas produtores e as novas, nos Estados de São Paulo, Minas Gerais e Paraná.

A decadência do café ocorre no Rio de Janeiro, no final do século XIX, no entanto, o café foi fundamental para duas atividades econômicas se desenvolverem na Região do Médio Paraíba: INDÚSTRIAS – Automobilísticas, Siderúrgicas, Bebidas (área próxima aos dois maiores centros urbanos do país – Rio de Janeiro e São Paulo); TURISMO - As antigas fazendas de café hoje são Hotéis temáticos, ou mesmo, hotéis-fazenda que apresentam uma atraente infraestrutura para os turistas.

5 - Organização do território fluminense

O Estado do Rio de Janeiro resulta da fusão de dois Estados - Guanabara e Rio de Janeiro -, determinada pela Lei Complementar nº 20, de 01/07/1974, e concretizada a 15/03/1975, quando tomou posse seu primeiro governador. Em decorrência desta fusão, o Estado da Guanabara foi transformado em município, passando a cidade do Rio de Janeiro a ser a capital do novo Estado.

O Estado compõe-se de 92 municípios, que se constituem Estado do Rio de Janeiro, em “... unidades territoriais que integram a organização político- administrativa da República Federativa do Brasil...”.

A RMRJ é constituída por 21 municípios e concentra, além da capital estadual, infraestrutura, força de trabalho, população, serviços e grande parte das atividades industriais do território fluminense.

Na RMRJ as atividades do setor primário têm pequena representatividade, destacando-se os serviços e a indústria.

Na RMRJ, o município do Rio de Janeiro destaca-se tanto pela primazia na indústria, ainda mantida na escala da região metropolitana, assim como pela segunda colocação desde 2011, no ranking dos cinco maiores municípios no Valor Adicionado Bruto da Indústria: Construção civil e a Indústria de transformação (álcool, produtos químicos, farmacêuticos, elastômeros e preparados químicos; metalurgia; bebidas e alimentos; máquinas e equipamentos; e produção e distribuição de eletricidade, gás, água, esgoto e limpeza urbana).

6- Mobilidade e Centralidade Urbana

O Centro do Rio de Janeiro e a Zona Oeste são as áreas da cidade com maior poder de atração, por concentrarem empregos, serviços e a maioria dos deslocamentos de transporte na Região Metropolitana. Especialistas analisaram 130 áreas da Região Metropolitana, considerando as 30 mais influentes e identificando o Centro, seguido de Campo Grande e Barra da Tijuca, no topo do ranking. Em 4º lugar está a cidade de Nova Iguaçu, seguida por Tijuca, Bonsucesso e Ramos, Botafogo, Centro da cidade de Duque de Caxias, Bangu, São Cristóvão e Centro da cidade de Niterói. Serviços e empregos fazem Centro e Zona Oeste terem maior poder de atração. As áreas analisadas pelos especialistas são definidas especificamente pelo conceito geográfico de “Centralidade urbana”, que se refere à capacidade de um lugar de atrair e concentrar atividades, serviços, infraestruturas e pessoas, gerando fluxos e interações no espaço urbano. A centralidade urbana pode ser medida por indicadores como densidade populacional, diversidade funcional, acessibilidade, conectividade e influência sobre outras áreas da cidade. A centralidade urbana pode se manifestar em diferentes escalas e formas, desde o centro histórico até os subcentros ou centros periféricos, que surgem como resultado da expansão e reestruturação das cidades. A centralidade urbana é um fenômeno dinâmico e complexo, que envolve aspectos econômicos, sociais, culturais e políticos, e que tem implicações para o planejamento e a gestão urbana