

Rio de Janeiro: uma leitura geográfica ao som da Música Popular Brasileira*

*Alexander Sá Josef Tobias da Costa***

*José Nazareno da Silva****

RESUMO

O trabalho apresenta como proposta didática uma leitura da expansão da cidade do Rio de Janeiro pelas vias de circulação/meios de transporte, utilizando canções da Música Popular Brasileira (MPB). Foram privilegiadas algumas vias de circulação que fazem parte da malha viária da cidade e, através do repertório da MPB, pretende-se compreender o papel das ruas na construção da geografia da

cidade. Assim, estimula-se o aluno a entender-se como personagem do espaço construído de sua cidade, além de elaborar-se um auxílio para o desenvolvimento da compreensão e da análise crítica, ultrapassando a descrição e as práticas de memorização.

PALAVRAS-CHAVE:

Ensino; Meios de transportes; Vias de acesso; Rio de Janeiro; Música Popular Brasileira.

O ENSINO DE GEOGRAFIA, A MÚSICA, A RUA

A Geografia, como ciência acadêmica, vem revelando grande competência para traduzir os cenários multifacetados que constituem o tecido contemporâneo do espaço geográfico. Já a Geografia, como disciplina presente nos currículos dos ensinamentos fundamental e médio, — vitimada por um conjunto complexo de obstáculos que se estende do horizonte estreito do livro didático à carga horária semanal relativamente pequena — nem sempre alcança o mesmo resultado positivo. Frequentemente, esta Geografia, ao abrir mão dos ricos recursos oferecidos pela realidade, afasta a possibilidade de o aluno entender-se como personagem do espaço construído, seja de sua cidade, seja do mundo.

Assim, via de regra, a Geografia ensinada na escola não entusiasma, nem desperta o interesse

e a criatividade do aluno, que isolado do seu espaço de existência, não compreende a totalidade desse mesmo espaço produzido pelas sociedades, com suas dificuldades e suas contradições. Mais ainda: essa proposta didática à moda antiga dificulta a obtenção de uma aprendizagem plena, isto é, “como um processo que leva à mudança de comportamento e não apenas a alterações cognitivas” (Castrogiovanni & Goulart, 1990, p. 109).

Diferentes linguagens podem e devem ser usadas no ensino de Geografia (obras literárias, filmes, vídeos, fotografias e músicas), pois diversas dinâmicas e processos, atuantes na produção do espaço, podem ser analisados sob um novo ângulo, transformando-se num auxílio para o desenvolvimento da compreensão e da análise crítica, desde que seu uso como mera ilustração seja superado (Pontuschka, 1999, p. 134).

Cabe ao professor, em sintonia com o aluno, selecionar, adaptar e propor situações desenca-

deadoras de estímulos que facilitem a aprendizagem; pretendemos, portanto, dentro dos limites dessas páginas, apresentar como proposta didática motivadora uma leitura da expansão da cidade do Rio de Janeiro pelas vias de circulação/meios de transporte – caminhos que possibilitaram a irradiação da cidade em diferentes direções, superando um sítio de geografia singular, espremido entre o mar, a montanha e a planície alagada.

Para empreender essa reflexão, usamos recurso oriundo de um campo artístico dos mais expressivos da cultura nacional: o extraordinário acervo de nosso cancionário popular, cuja produção muitas vezes prestigiou a cidade fundada por Estácio de Sá.

Nenhuma novidade nessa opção. A cidade do Rio de Janeiro, com sua geografia sinuosa de cidade-mulher, vem sendo, ao longo do tempo, objeto de inspiração e de desejo de artistas de variados matizes – são cronistas, fotógrafos, literatos, cineastas e, obviamente, compositores do destacado universo mapeado pela Música Popular Brasileira.

Escolhemos a MPB como veículo para viajar pela evolução dos transportes coletivos e para entender algumas das conseqüências articuladas por esse importante evento que afetou a estrutura interna da cidade e deslocou, para fora do seu eixo residencial-comercial prestigiado, a população de baixo estrato social. Dessa forma, o desenvolvimento dos transportes coletivos representa uma verdadeira revolução no tecido de “Sebastianópolis”, contribuindo para ampliar o espaço construído da cidade com o surgimento de novos núcleos de povoamento que formaram bairros ao longo e em torno das vias construídas.

Salientamos que nosso trabalho também privilegia algumas vias de circulação que fazem parte da malha viária da cidade. Tais vias foram destacadas tanto pela sua importância na história colonial/imperial (Rua da Direita – atual Rua Primeiro de Março – e Rua do Ouvidor) quanto, nos dias atuais, pela sua expressividade no

trânsito de pessoas e de veículos na área central do Rio de Janeiro (Avenida Central – atual Avenida Rio Branco) e na ligação desta com os subúrbios cariocas (Avenida Brasil).

Vale lembrar que nossa proposta pretende ainda embarcar nas letras das canções da MPB que revelam também o outro lado da rua: o lado que vai além da condição de via de acesso, de espaço de trânsito e de conexão entre os diferentes lugares da cidade — outras ruas, avenidas, praças e subúrbios. Interessa-nos usar o repertório de nossa música popular para compreender o papel da rua na construção da geografia social da cidade. Para captar a riqueza da rua na vida dos subúrbios e das favelas que nascem ao longo de sua margem. Para analisá-la como espaço público de encontros e desencontros, espaço no qual a multidão anônima adquire identidade no comício ou na passeata. A rua de espaço aberto à circulação, mas que pode fechar-se ao movimento pela densidade dos veículos automotores na hora do *rush*. Espaço de festa, de prazer ou de desconforto advindo do ato de ser e de estar na rua. Enfim, é na rua que se forma um importante traço de identidade entre a cidade, a população e sua realidade mais imediata — casas, escolas, bares, vizinhos e amigos.

Essa rua, organismo vivo, com alma, encantadora alma contemplada por Rio (1987, p. 12):

Nas grandes cidades a rua passa a criar o seu tipo, a plasmar a moral dos seus habitantes, a inocular-lhes misteriosamente gostos, costumes, hábitos, modos, opiniões políticas. Vós todos deveis ter ouvido ou dito aquela frase:

- Como essas meninas cheiram a Cidade Nova!

Não só a Cidade Nova, sejam louvados os deuses! Há meninas que cheiram a Botafogo, a Haddock Lobo, a Vila Isabel, como há velhas em idênticas condições, como há homens também. A rua fatalmente cria o seu tipo urbano, como a estrada criou o tipo social. (Rio, 1987, p. 12).

Nossa proposta prioriza, não sem razão, o período iniciado na segunda metade do século XIX com a implantação das primeiras linhas de bonde e de trem, marcos de uma nova etapa na história da cidade e de um processo que só pode ser entendido integralmente dentro de uma perspectiva mais longa, como registra Lynch (1988, p.11):

Contemplar cidades pode ser especialmente agradável, por mais vulgar que o panorama possa ser. Tal como uma obra arquitetônica, a cidade é uma construção, no espaço, mas uma construção em grande escala, algo perceptível no decurso de longos períodos de tempo. (Lynch, 1988, p. 11).

Elegemos a música popular e a música popular elegeu a cidade e seus habitantes, como no passado o fizeram Joaquim Manoel de Macedo, Machado de Assis, Lima Barreto e João do Rio, na literatura; e, mais recentemente, Néelson Pereira dos Santos, Cacá Diegues, Bruno Barreto e Walter Salles Jr., no cinema, para citar apenas alguns expoentes.

A associação entre música e cidade faz-se presente de forma quase natural. A música ritma a história de muitas cidades, aparece como signo expressivo de sua identidade e compõe a trilha sonora de seus habitantes. Das ruas emanam os sons com que o povo canta e dança sua cidade. Afinal, como pensar Viena sem a valsa que embala seus salões; Nova Orleans sem a musicalidade negra do jazz que toca as/nas ruas; Buenos Aires sem a sensual coreografia presente no tango; Liverpool sem a juventude do rock dos Beatles; Kingston sem o lascivo balanço do reggae marleyano que acalanta a população jamaicana e o Rio de Janeiro sem a ginga e a malandragem do samba carioca?

O crítico José Ramos Tinhorão, escrevendo sobre a história de nossa música popular, percebe, desde muito, as notas que unem em múltiplos sons a música e a cidade, quando observa:

Por oposição à música folclórica (de autor desconhecido, transmitida oralmente de geração a geração), a música popular (composta por autores conhecidos e divulgada por meios gráficos, como as partituras, ou através da gravação de discos, fitas, filmes ou vídeo-teipes) constitui uma criação contemporânea do aparecimento de cidades com certo grau de diversificação social.

No Brasil isso equivale a dizer que a música popular surge nas duas principais cidades coloniais – Salvador e Rio de Janeiro – no correr do século XVIII, quando o ouro das Minas Gerais desloca o eixo econômico do nordeste para o centro-sul, e a coexistência desses dois importantes centros administrativos de áreas econômicas distintas torna possível a formação de uma classe média urbana relativamente diferenciada. (Tinhorão, 1991, p. 7).

E como ficam as cidades na Geografia? Analisando a unidade temática cidade na Geografia dos ensinamentos fundamental e médio, podemos vislumbrar algumas mudanças ocorridas nas últimas décadas, iniciadas por volta da década de 80 — momento em que a chamada Geografia Crítica inicia no Brasil um grande movimento de reflexão de nossa ciência. Alguns conceitos e temas ganham importância na questão urbana: uso do solo, produção da habitação, segregação espacial, distribuição e acesso da população a meios de consumo coletivo (transporte, ensino, saúde), entre outros (Schäffer, 1999, p. 111). Assim, ultrapassando a descrição, o estudo geográfico da cidade amplia-se ao incorporar novos conteúdos que objetivam a compreensão e a transformação do meio urbano.

Nesse processo de mudança do foco do estudo das cidades, torna-se imprescindível o trabalho do professor com a vivência e a realidade dos alunos, o que implica ir além dos livros didáticos e romper com programas didáticos inflexíveis. São propostas audaciosas, que pretendem,

inequivocamente, descartar as antigas práticas de memorização e o comportamento apático diante do modelo social existente.

Por fim, lembramos que a reflexão, a problematização, a contextualização e a sistematização são alguns dos objetivos a serem alcançados pelos professores em suas aulas. A música deve iniciar o trabalho do professor, nunca substituí-lo. Não se objetiva tornar a aula mais “interessante”, mas sim trazer a atenção do aluno para uma interpretação de letras de música que são (ou não) ouvidas no dia-a-dia, valorizando visões que ultrapassem o senso comum (Kaercher, 1999, p.17).

OS MEIOS DE TRANSPORTE E AS RUAS DO RIO DE JANEIRO NA GEOGRAFIA E NA MPB

Desde o primitivo núcleo urbano fundado pelos portugueses à beira da Baía de Guanabara, na Urca, até a moderna e complexa metrópole, existente nesse começo do século XXI, a história da cidade do Rio de Janeiro revela a constante luta do homem para edificar uma urbe, no belíssimo e, ao mesmo tempo, adverso espaço natural que lhe serve de sítio hoje.

Com efeito, nossa história tem início com um provisório núcleo de povoamento, na área situada entre os morros Cara de Cão e Pão de Açúcar (a chamada Vila Velha) e ganha projeção com a transferência desse núcleo para o Morro do Castelo, no centro, onde surgiu, de fato, a cidade colonial de São Sebastião do Rio de Janeiro, com arquitetura predominantemente militar/religiosa e com função defensiva, a exemplo das velhas cidades coloniais portuguesas.

A paisagem original onde foi lançada a semente da futura metrópole apresentava-se, no centro, balizada pelas quatro colinas povoadas e fortemente marcada pelo elemento água, presente pela proximidade do oceano e na planície pontilhada de mangues e lagoas, de tal forma que a construção da cidade exigiu enorme esforço con-

figurado, por exemplo, na remoção de morros e no aterro de áreas — um processo de ocupação que onerou tanto o poder público quanto as empresas privadas, inclusive de transportes, que tiveram de fazer grandes investimentos na construção de pontes e aterros. Isso acabaria por encarecer o assentamento das linhas de bondes puxados por burros e de trens a vapor, para citar apenas dois dos primeiros sistemas de transportes coletivos que contribuíram para encurtar as distâncias da capital do Império, para acelerar a urbanização de áreas da zona sul (caso do bonde) e a ocupação das freguesias suburbanas, ainda de feição rural (caso do trem).

O Rio de Janeiro dos séculos XVI, XVII e XVIII, dominado politicamente pelos emissários da Coroa e pelas diversas ordens religiosas que se estabeleceram nos outeiros de São Bento, Santo Antônio e da Conceição, tinha uma economia naturalmente ligada à agricultura de cana-de-açúcar, desenvolvida em terras doadas pelo governo — sesmarias localizadas no interior e ao redor da baía. Essa atividade agrícola foi de capital importância para expansão da cidade, na medida em que estimulou a abertura de caminhos necessários à ligação dos engenhos (Velho, Novo, de Dentro, de Santa Cruz, D’El Rei etc.) com o centro histórico colonial, no qual se encontrava a maior parte da população e o porto.

Nessa modesta cidade colonial, a circulação, em ruas estreitas e tortuosas, era limitada e realizada em rudimentares veículos de condução como, por exemplo, cadeirinhas, liteiras, seges, carros de boi e animais de montaria (Santos, 1996, p. 63).

Ainda nesse contexto colonial, a malha urbana pontuada pela ocupação dos quatro morros históricos e do Largo do Carmo (atual Praça XV) — a primeira praça construída na várzea — apresentava, pelo menos, duas ruas de expressão: a Rua da Direita/ Misericórdia (nomeada Primeiro de Março em 1870, data que assinala o fim da Guerra do Paraguai) e a Rua do Ouvidor, que ganharia maior destaque no século XIX,

quando se tornaria a rua de passeio favorita dos cariocas das camadas de renda mais alta.

A propósito da importância da Rua da Direita/Misericórdia como elo entre áreas do Rio colonial, Bernardes (1995, p. 18) escreve:

A Rua Direita foi a primeira e principal artéria do Rio de Janeiro. Começando ao pé da Ladeira da Misericórdia, ligava os morros do Castelo e de São Bento pela praia de Manuel Brito. Em seu primeiro trecho, apoiado no sopé do morro do Castelo, ficou conhecida como Rua da Misericórdia. A partir dessa rua se formaria um quadriculado tosco à medida que, vencendo o brejo, a cidade estende-se para oeste. (Bernardes, 1995, p. 18).

Essas duas ruas são lembradas no samba da Acadêmicos do Salgueiro cujo enredo “Me maso se não passo pela rua do Ouvidor” homenageou, em 1991, aquela que foi a mais elegante via de circulação da cidade até à construção da Avenida Central (hoje Rio Branco), no começo do século XX:

Eu vou / vou daqui pra lá / e de lá pra cá / vou sorrindo / essa Rua do Ouvidor / virou caso de amor / do meu Rio / à moda do francês / ganhou o freguês / na fidalguia / jornais / contavam fatos e boatos do lugar / para alegria popular /

Rua do Ouvidor / agora entendo seu papel / desviou do mar / e virou torre de babel / romances divinais / os carnavais / e a poesia / ficou / da carne seca à Notre Dame de Paris / a nostalgia / do Rio que era mais feliz

(...) da Primeiro de Março / falta um passo / pra Ouvidor / e no samba faltava / esse traço / de amor.

No século XVIII, o Rio de Janeiro, situado estrategicamente entre o interior e o mar, adqui-

re importância ímpar dentro do império português quando a metrópole europeia, para melhor controlar a exportação do ouro oriundo das minas gerais, eleva a cidade à condição de capital do Vice-Reinado do Brasil, em 1763.

A cidade tornou-se o porto do ouro e foi dotada de novas funções — política, administrativa e comercial — que, por sua vez, incentivaram o surgimento de novos signos de urbanização, que buscavam qualificar o dia-a-dia do cidadão, seja por meio de obras como a da ampliação do Aqueduto da Carioca (agora, Arcos da Lapa), conduzindo mais água limpa para o centro; seja por meio da dilatação do espaço ocupado, concretizado, no período, mediante o alinhamento de novas ruas como a das Belas Noites (atualmente, das Marrecas) e a do Passeio ou ainda da criação do próprio Passeio Público — o primeiro jardim público da cidade — edificado sobre o aterro da Lagoa do Boqueirão, com o desmonte do Morro das Mangueiras, uma ponta de Santa Teresa.

No começo do século XIX, o lento crescimento urbano do Rio de Janeiro volta a ser sacudido com a chegada da família real ao Brasil, em 1808. A partir desse fato político, a cidade vê sua vocação mercantil crescer com a abertura dos portos às nações amigas, aumenta sua ligação com o mundo e passa a ser palco de reformas que pretendem dar mais dignidade urbana à acanhada cidade colonial. É um período dinamizado por maiores investimentos públicos direcionados para o calçamento, a iluminação e o saneamento de ruas e para a inauguração de importantes instituições como o Horto Real (Jardim Botânico), Museu Real, a Imprensa Régia e o Banco do Brasil. A cidade ganha feição mais cosmopolita, mais afinada com a condição de sede da Coroa, espaço de residência de Dom João e de sua Corte.

A malha urbana expande-se. O Palácio dos Vice-Reis foi transformado em Paço Real. A área em torno do agora Largo do Paço, próxima às repartições, é ocupada pelas classes dirigentes

mais abastadas, proprietárias de chácaras usadas, a princípio, apenas nos fins de semana e localizadas em zonas do sul da cidade — Glória, Catete, Laranjeiras e Flamengo. A concentração de atividades manufatureiras, de casas comerciais e de estaleiros estimula o aparecimento de núcleos de povoamento na Gamboa, Santo Cristo e na Saúde, áreas logicamente ocupadas pela população de baixa renda que também adensa a área espremida entre o mar e o Mangue de São Diogo.

Ocorre também a valorização de outros espaços, caso de São Cristóvão que, em função da Quinta da Boa Vista — residência da família real —, é conectado ao Centro com a abertura do Caminho do Aterrado (ou das Lanternas), construído num traçado aproximado ao da Avenida Presidente Vargas de hoje.

As imagens desse Rio do passado são evocadas em *Recordações do Rio antigo*, samba de enredo usado no desfile da Estação Primeira de Mangueira em 1961:

*Rio, cidade tradicional / teu panorama
é deslumbrante / é uma tela divinal / Rio
de Janeiro / da Igreja do Castelo / das se-
restas ao luar / que cenário tão singelo /
mucamas, sinhás moças e liteiras / velhos
lampiões de gás / relíquias do Rio antigo /
do Rio antigo / que não volta mais / numa
apoteose de fascinação / as cortes deram ao
Rio / requintada sedução / com seus palá-
cios / majestosos, altaneiros / Rio dos cha-
farizes / e sonoros pregoeiros / que esplendor!
/ quantos matizes!*

*Glória a Estácio de Sá / fundador dessa
cidade tão formosa / o meu Rio de Janeiro
/ cidade maravilhosa.*

A segunda metade do século XIX traz em seu bojo o início de uma verdadeira revolução no que concerne à extensão do tecido urbano e à melhoria da infra-estrutura da cidade. Referimo-nos ao efeito revolucionário causado pela implan-

tação dos primeiros sistemas de transportes coletivos, representados pelas linhas de bonde que, como já afirmamos, agilizam a ocupação de áreas da zona sul; pelas primeiras estradas de ferro, inaugurando um percurso voltado para os subúrbios e pelo estabelecimento do tráfego regular de barcas para Niterói, abrindo novas perspectivas para o deslocamento de pessoas/mercadorias e intensificando o povoamento de diferentes *locus* da cidade.

O século XX começa sob a égide política de uma República recentemente instaurada e o Rio de Janeiro passa por uma grande remodelação urbanística, dirigida pelo Prefeito Pereira Passos, que pretende edificar uma cidade “europeizada” moderna, no lugar da cidade colonial. Para isso, realiza a construção de vias maiores e mais largas, de acesso rápido, visando a facilitar a circulação no centro, o que ocasiona a demolição de cortiços e habitações populares (no episódio conhecido como *Bota-Abaixo*) e o conseqüente deslocamento da população pobre para fora do centro modificado da cidade.

A obra de Pereira Passos que melhor traduz essa filosofia é a Avenida Central (atual, Avenida Rio Branco), inaugurada em 1905, ligando o Cais do Porto à também projetada Avenida Beira Mar e que, rapidamente, assume o papel de artéria mais expressiva e elegante do Rio de Janeiro. O samba de enredo da Caprichosos de Pilares de 1994 intitulado “Estou amando loucamente uma coroa de quase noventa anos”, faz referência a essa destacada via de circulação da cidade:

*Amar, amar, de mar a mar, oi! / do
obelisco à Praça Mauá, Mauá / tô ligado
nessa coroa, toda boa / que ainda tem
muito pra dar / nostalgia tomou conta de
mim / que felicidade / musa da cidade /
vem no toque do meu tamborim / (...)*

*Amor, me leva / no capricho vou sonhar,
sonhar / na Galeria Cruzeiro / no Muni-
cipal vou me acabar / minha Avenida Cen-*

tral / é arte, é meu carnaval / saudade / o amor viaja na lembrança / eu pinto a cara de esperança / a liberdade faz meu ideal (...)

O próprio Prefeito Pereira Passos, que sonhava transformar o Rio de Janeiro numa Paris tropical, foi tema do enredo da União da Ilha do Governador, em 1997:

Botei tudo abaixo (botei) / levantei poeira (levantei) / dei muita porrada (eu dei) / tá o Rio que sonhei / O carioca / ah! o carioca está contente / a alegria bailou no ar / gozando de boa saúde muda de atitude / o esporte já pode praticar / (...)

Fiz brilhar / pintei meu Rio qual retrato de Paris / com a cidade iluminada / o carioca tem a noite mais feliz / mostrando ao mundo a riqueza nacional / meu Rio agora é Belle Epóque tropical / a burguesia me levou ao Teatro Municipal (...)

Mais uma vez a União da Ilha do Governador, agora em 1981, mostra o Rio do início do século através do enredo "1910 - Burro na Cabeça":

(...) As cocotes me chamavam de cheri / mon amour oui oui mon petit / no bonde de ceroula eu peguei / pra ver Aída no Municipal / Na Avenida Central eu vi / a moda e o charme de Paris / tudo era festa e meu povo era feliz (...)

A chegada do século XX é o momento de consolidação da revolução dos transportes no Rio de Janeiro: os bondes expandem-se na cidade e as ferrovias, nos subúrbios e para o interior (Silva, 1992, p. 56). O crescimento linear da cidade a partir de seu sítio central, através da linha férrea, proporciona o aparecimento de novos bairros nos subúrbios cariocas, em lugares onde as estações dos trens se tornam importantes pon-

tos de referência e de aglomerações comerciais e populacionais.

Uma viagem ao longo da linha férrea de Deodoro até a Central do Brasil, parando nas diversas estações, é-nos contada em *Geografia Popular*, de Marquinhos de Oswaldo Cruz, Edinho Oliveira e Arlindo Cruz:

Gente boa, onde o Aniceto está? / foi pra bem longe / quero ver quem vai dizer em verso / onde se esconde / vou sair, mas volto já, meu bem / eu não demoro / vou pegar o parador ali / em Deodoro / lá na casa do Osmar / tem um pagode bem legal / eu saí de Deodoro e cheguei em Marechal / salve a lira do amor / escola de grandes partideiros / e depois de Marechal, o que é que vem? / Bento Ribeiro / vou pra terra de Candeia / onde o samba me seduz / pois de ligar de gente bamba, onde é? / Oswaldo Cruz / lá na Portela ninguém fica de bobeira / mas o Império Serrano também é / em Madureira / quem é bom já nasce feito / quem é bom não se mistura / que saudade do pagode do Arlindo / em Cascadura / já pedi pro meu São Jorge / pra guiar o meu destino / na igreja do guerreiro eu rezei / lá em Quintino / tem botija, água santa, usina / e universidade / alô, Caixa, alô, 18, alô, povão / da Piedade / vou seguindo a trajetória / mas o trem tá muito lento / e a parada obrigatória, onde é? / no Engenho de Dentro / Méier, Engenho Novo, Sampaio, Rocha / que canseira / Riachuelo, São Francisco e, até que enfim / minha Mangueira / Maracanã, São Cristóvão / lindo bairro imperial / só de depois de Lauro Muller / amor, cheguei na Central.

Processo análogo ao citado anteriormente acontece a partir de 1935, quando da expansão das linhas férreas eletrificadas de Deodoro e das auxiliares em direção a Magé e à Baixada Flu-

minense, atingindo as “cidades dormitórios” - Duque de Caxias e Nova Iguaçu, por exemplo. Dessa forma, temos ligações “expressas” entre o centro da cidade e as áreas periféricas, que assumem papel fundamental na circulação da mão-de-obra que mora longe do local de trabalho.

A dupla Nei Lopes e Wilson Moreira, em “Sapobemba e Maxambomba”, viajando na história, aponta-nos algumas dessas localidades, com seus nomes antigos, alguns inclusive mudados a partir do crescimento dessas cidades:

Tarietá hoje é Paracambi / e a vizinha Japeri / um dia se chamou Belém (final de trem) / e Magé, com a serra lá em riba / Guia de Pacobaíba / um dia já foi também (tempo do vintém) / Deodoro também já foi Sapobemba / Nova Iguaçu, Maxambomba / Vila Estrela hoje é Maudá (Piabetá) / Xerém e Imbariê, mas quem diria / que até Duque de Caxias / foi Nossa Senhora do Pilar (...)

O bonde ocupa o papel de agente dinamizador da ocupação de áreas próximas ao centro da cidade do início do século, incluindo a esse espaço urbano os bairros do Catete, Flamengo e Botafogo, na direção Sul, e Tijuca e São Cristóvão, na direção Norte. Entretanto, apesar de sua importância no crescimento urbano do Rio de Janeiro, o bonde não tem a inserção correspondente dentro da Música Popular Brasileira, quando comparado ao trem, o que pode levantar a seguinte questão: a utilização deste último em maior escala pela população repercutiria com maior naturalidade e quantidade nas canções, por estar mais presente no dia-a-dia do típico cidadão carioca trabalhador.

Alvarenga e Ranchinho, em 1938, traduzem, na marchinha *Seu condutor*, a paixão do carioca pelo bonde, sendo este o veículo preferido pelos foliões nos dias de carnaval, segundo Alencar (1979, p. 263):

Seu condutor / dim, dim / seu condutor / dim, dim / pára o bonde / pra descer o meu amor / o bonde da Lapa / é cem réis de chapa / o bonde Uruguai / é duzentos que vai / o bonde Tijuca / me deixa em sinuca / e o Praça Tiradentes / não serve pra gente / e o Praça Tiradentes / não serve pra gente.

Duas canções de Wilson Batista tratam do bonde de maneira diferente: primeiro, pelo olhar do trabalhador, em *O Bonde São Januário*, em parceria com Ataulfo Alves:

Quem trabalha é que tem razão / eu digo e não tenho medo de errar / o bonde São Januário / leva mais um operário: / sou eu que vou trabalhar / antigamente eu não tinha juízo / mas resolvi garantir meu futuro / vejam vocês / sou feliz, vivo muito bem / a boemia não dá camisa a ninguém / é, digo bem.

Tempos depois, com Haroldo Lobo, “E o 56 não veio nos trilhos com a pontualidade que lhe era peculiar”:

Eu esperei às 7 em ponto / e ainda dei uma hora de desconto / os ponteiros do relógio / pareciam me dizer: / “vai embora, meu amigo, / ela não vai aparecer.” / será que ela não veio porque se zangou? / ou o bonde Alegria descarrilou? / houve qualquer coisa de anormal / ela sempre foi pra mim / tão pontual / fui ao chefe da Light / perguntei ao inspetor: / “o que houve com o 56? / esse bonde sempre trouxe o meu amor / será que ela se zangou? / ou o bonde Alegria descarrilou?”

É o trem, porém, que impulsiona, definitivamente, a ocupação dos subúrbios cariocas e aumenta sobremaneira a área urbana do Rio de Janeiro. Ao avançar nas direções Norte (zona da

Central e da Leopoldina) e Oeste (zonas de Campo Grande e Santa Cruz) da cidade, incorpora e dinamiza antigas áreas rurais, transformando-as em bairros que agregam a grande massa trabalhadora da então capital do país.

Apesar de ser o meio de transporte que desloca o trabalhador, o trem não oferece condições satisfatórias de uso: quase sempre lotado e atrasado. A marchinha de carnaval “Trem da Central”, de César Cruz e Silvinha Drumond, apesar do pouco sucesso naqueles dias de fevereiro de 1959, mostra o lado desconfortável desse transporte, conforme cita Alencar (1979, p. 406):

*Empurra / pra entrar mais dez mil /
nesse trem / da Central do Brasil / eu já
vou na porta / pra saltar em Bangu / sei
que vou ser chutado / e pisado pra chuchu
/ no outro dia / não saltei aonde moro / me
chutaram do trem / na estação de Deodoro (...)* (Alencar, 1979, p. 406).

Os freqüentes atrasos na chegada ao serviço, que eram recebidos com desconfiança pelos patrões, são descritos em “O trem atrasou” pelo discurso do trabalhador:

*Patrão o trem atrasou / por isso estou
chegando agora / trago aqui um memo-
rando da Central / o trem atrasou meia
hora / o senhor não tem razão / pra me
mandar embora / o senhor tem paciência /
é preciso compreender / sempre fui obedi-
ente / reconheço o meu dever / um atraso é
muito justo / quando há explicação / sou
um chefe de família / preciso ganhar meu
pão / não me diga que não.*

E esse quadro de longas distâncias entre o trabalho e a moradia também vai incluir outro meio de transporte tipicamente carioca: as barcas. Em “O Mambo da Cantareira”, sucesso na voz de Gordurinha, o trabalhador lamenta:

*Só vendo como é que dói / só mesmo
vendo como é que dói / trabalhar em Ma-
dureira / viajar na Cantareira / e morar
em Niterói / eh, Cantareira / eh, Cantarei-
ra / eh, Cantareira / vou aprender a nadar
/ eh, Cantareira / eh, Cantareira / eh, Can-
tareira / eu não quero me afogar (...)*

Mas a dupla trem/trabalhador ainda tem força suficiente para criar duas personagens antológicas na Música Popular Brasileira. Com cerca de vinte anos de diferença, surgem dois pedreiros que, com seus problemas e seus sonhos, suas angústias e seus desejos, usam o trem para chegar ao trabalho. Primeiro, Valdemar, “nascido” em 1948 e “filho” de Wilson Batista e Roberto Martins, sucesso absoluto no carnaval do ano seguinte:

*Você conhece o pedreiro Valdemar? / não
conhece? / mas eu vou lhe apresentar / de
madrugada toma o trem na Circular / faz
tanta casa e não tem casa pra morar / leva
a marmitta embrulhada no jornal / se tem
almoço nem sempre tem jantar / o Valde-
mar que é mestre no ofício / constrói um
edifício e depois não pode entrar.*

Em 1965, Chico Buarque, inaugurando em sua obra uma linha de canções com temáticas sociais, conta as esperas e as esperanças de Pedro:

*Pedro pedreiro, pensamento / esperando o
trem / manhã, parece, carece / de esperar
também / para o bem / de quem tem bem
/ de quem não tem vintém / (...) / espe-
rando, esperando, esperando / esperando o
sol / esperando o trem / esperando o au-
mento / desde o ano passado para o mês
que vem / (...) / esperando a festa / espe-
rando a sorte / e a mulher de Pedro / está
esperando um filho / pra esperar também /
(...) / Pedro pedreiro está esperando o mor-*

*te / ou esperando o dia de voltar pro Norte
/ (...) / Pedro pedreiro, pensamento esperando
/ Pedro pedreiro, pensamento esperando / Pe-
dro pedreiro, pensamento esperando o trem /
que já vem, que já vem, que já vem.*

Com o crescimento dos bairros das zonas da Central e da Leopoldina, atravessar os subúrbios cariocas torna-se cada vez mais difícil. O trajeto é feito por ruas estreitas, com o tráfego intenso e crescente, além de se ter um aumento no tamanho dos veículos, principalmente os de carga. A construção da Avenida Brasil, em 1946, cortando parte considerável da cidade no sentido Leste-Oeste, vem para desafogar esse trânsito, numa área livre e com pistas mais largas, gerando a valorização dos terrenos da zona suburbana ao longo do seu trajeto. Assim, essa avenida assume a posição de porta de entrada do Rio de Janeiro, por onde circulam pessoas e produtos conduzidos pelo meio de transporte prestigiado a partir de então: o rodoviário.

Outra via expressa que recentemente assume importância na ligação rodoviária entre a cidade e a Baixada Fluminense é a Linha Vermelha. Sua construção representa uma clara afirmação do ônibus como transporte coletivo de massa, processo este iniciado durante a década de 80, quando começa a decadência do transporte ferroviário. Para isso contribuem a forte pressão do cartel das empresas de ônibus e a criação do vale-transporte pelo Governo Federal, que, aceitando essas pressões, diminui consideravelmente os investimentos estatais no sistema ferroviário (CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos), ocasionando o seu desmonte e posterior privatização. Cabe lembrar que a própria Linha Vermelha ao lado da Linha Amarela simbolizam as mais recentes tentativas no sentido de agilizar a caótica circulação de veículos nos horários de grande fluxo.

Essas duas vias de acesso expresso estão presentes no samba de enredo da Mocidade Independente de Padre Miguel, no carnaval de 1994,

intitulado “Avenida Brasil, tudo passa, quem não viu?” :

*De lá pra cá / daqui pra lá / eu vou (ai
como vou) / com meu amor / vou viajando
/ nessa avenida / pela faixa seletiva / no
sufoco dessa vida / “tudo passa, quem não
viu?” / uma confusão de coisas / assim é a
Avenida Brasil / Linha Vermelha / vem
cortando a Maré / (...) / do importado à
carroça / o contraste social / nesse rio de as-
falto / o dinheiro fala alto / é a filosofia
nacional / (...) / vem cantar e sambar /
com a Mocidade / de carona na estrela /
rasgando o coração dessa cidade.*

Com o crescimento do espaço urbano da cidade, a segregação espacial aparece no gigantismo da metrópole refletida na existência de espaços nobres, localizados em torno do litoral, com suas imagens de cartão-postal; e de espaços periféricos ocupados, sem planejamento e sem infra-estrutura, por uma população de baixo poder aquisitivo.

O Túnel Rebouças — espaço interativo dessa cidade partida — realiza, com suas bocas enormes de entrada e de saída, o rito de aproximação entre pobres e ricos. “Não existe pecado do lado de cá do Túnel Rebouças” destaca a importância dessa via de ligação entre o Rio Comprido e a Lagoa. Com esse samba de enredo, a Caprichosos de Pilares desfila na avenida em 1993, convidando os do lado de lá do túnel a desfrutarem as delícias do jeito de ser suburbano:

*Vem pro lado de cá / vem se acabar na
minha aldeia / pecado não há e nem areia
/ Sou suburbano / sou caprichoso, assumido
e orgulhoso / É isso aí, operário marmiteiro
/ e muambeiro lá de Acari / É de carona
que eu vou (É de carona) / Nesse vai e
vem (No vai e vem) / Tem surfista dife-
rente / tirando onda em cima do trem /
Aqui ô ô, à sombra da tamarineira / pago-*

*de, risos, brincadeiras / A praça é criança
pé no chão / E bate forte, bate norte o cora-
ção / Um velho fusca é minha cürtição /
Sou baloeiro, eu sou / sou peladeiro, eu sou
/ eu sou Mengo no Maracanã / bato ma-
cumba bem rezada na avenida / para ver
minha escola campeã / Eu vou daqui pra lá
/ de frango e sarava / e no burguês farofafá.*

A partir da consolidação do ônibus como transporte coletivo, de imediato o compositor carioca incorpora essa condução no universo musical popular; às vezes de maneira jocosa; em outras, com a constante crítica das condições do veículo, assim como já tinha sido feito em relação ao trem.

João Bosco e Aldir Blanc, em “Siri recheado e o cacete”, contam as aventuras de moradores do subúrbio que se deslocam até a Barra da Tijuca para uma pescaria:

*Sai com a patroa pra pescar / no canal
da Barra uns siris pra recheiar / siri como
ela encheu de me avisar / era o prato pre-
dileto do meu compadre Anescar / levei
arrastão e três puçás / (...) / choveu siri pa-
tola, manteiga, azulão, um camaleão / no
tapa minha patroa espantou três sereias /
na volta ônibus cheio o balde derramou /
em pleno coletivo um gato se encrespou / o
velho trocador até gritou: - não bebo mais!
/ siri passando em roleta, mesmo pra mim
é demais! / de medo o motorista perdeu a
direção / fez um golpe de vista, raspou num
caminhão / pegou um pipoqueiro, um pa-
dre, entrou num butiquim / o português
da gerência, quase voltou pro Almerim... /
quiseram autuar nossos siris / mas minha
patroa subornou a guarnição / então os
cana-dura mais gentis / levaram a gente e
os siris pra cãs na Abolição (...)*

Cabe a Gonzaguinha atualizar o transtorno do trabalhador no caminho de casa para o emprego em “Dias de Santos e Silvas”:

*(...) levanto e engulo o meu café / corro
e tomo a condução / que como sempre vem
cheia / anda, pára e me chateia / e está
quente pra chuchu, meu calo dói / a certe-
za já me rói / levo bronca do patrão / (...) /
a noite desceu sobre a cidade / nas filas,
calor, suor, cansaço / meu corpo está que é
só bagaço / e se está de pé é de teimoso / eu
desejando a minha cama / furam a fila e
alguém reclama / (...) / pobre não tem
mesmo vez / não dá sorte ou dá azar / e o
danado do avestruz / também não deu (...)*

É importante e óbvio frisar a importância dos ônibus e do metrô no transporte coletivo da população carioca dentro da cidade do Rio de Janeiro. Entretanto, de acordo com os objetivos deste trabalho, devemos ressaltar que tais meios de transporte não tiveram a mesma função determinante para o crescimento do espaço urbano carioca: o desenvolvimento de tais meios é posterior ao avanço da urbanização e ao crescimento dos bairros, tendo suas vias estabelecidas em áreas já ocupadas.

O OUTRO LADO DA RUA: PALCO DE ALEGRIAS, LUGAR DE VIOLÊNCIAS

O crescimento acelerado de grandes cidades como o Rio de Janeiro vem moldando novas formas de viver no espaço urbano, dentro das quais o ato de estar e de circular pelas ruas é, de alguma maneira, minimizado. Essas novas formas de existência confinam o cidadão mais tempo em casa, seja pelas vantagens derivadas da revolução científico-tecnológica que, através da televisão (inclusive a cabo) e da Internet, colocam o mundo nas salas e nos quartos das residências; seja pela crescente onda de violência, que potencialmente, pode atingir a todos.

Assim, as imagens de um espaço público romântico, representado pela rua do bate-papo na esquina, pelo encontro e namoro na praça, pelas

cadeiras nas calçadas, ocupadas pela gente humilde dos subúrbios, são desconstruídas e substituídas por outras imagens delineadas em torno do vaivém nervoso, agitado e impessoal dos transeuntes sem nome deambulando nos “seguros” e acépticos shopping-centers, templos modernos do consumo e do lazer, virtual ou não, quase sempre mal iluminados pela luz natural do Sol.

Esse claro empobrecimento social, influenciado, dentre outros fatores, pela tecnologia e pelo medo, está presente em alguns cantos da cidade, notadamente nos subúrbios e contrasta com a realidade idílica de confraternização direta e pessoal, embalada por um tempo lento tão bem descrita na poesia de “Gente Humilde” de Garoto, Vinícius de Moraes e Chico Buarque:

(...) quando eu passo no subúrbio / eu muito bem / vindo de trem de algum lugar / e aí me dá / como uma inveja dessa gente / que vai em frente / sem nem ter com quem contar / são casas simples / com cadeiras na calçada / e na fachada / escrito em cima que é um lar / pela varanda / flores tristes e baldias / como a alegria que não tem onde encostar (...)

Esse medo, que atinge indistintamente pobres e ricos, de bairros privilegiados ou segregados, que desrespeita os valores básicos de cidadania, é mostrado com propriedade por Marcelo Yuka em “Tribunal de rua”:

A viatura foi chegando devagar / e de repente, de repente resolveu me parar / um dos caras saiu de lá de dentro / já dizendo, aí, compadre, você perdeu / se eu tiver que procurar você tá fudido / acho melhor você deixar esse flagrante comigo / no início eram três, depois vieram mais quatro / agora eram sete samurais da extorsão / vasculhando meu carro / metendo a mão no meu bolso / cheirando a minha mão / de gera-

ção em geração todos no bairro já conhecem essa lição / eu ainda tentei argumentar / mas tapa na cara para me desmoralizar / tapa na cara pra mostrar quem é que manda / (...)

O cano do fuzil refletiu o lado ruim do Brasil / nos olhos de quem quer / e me viu único civil rodeado de soldados / como se eu fosse o culpado / no fundo querendo estar / a margem do seu pesadelo / estar acima do biotipo suspeito / mesmo que seja dentro de um carro importado / com um salário suspeito / endossando a impunidade à procura de respeito / mas nessa hora só tem sangue quente / é quem tem costa quente / pois nem sempre é inteligente / peitar um fardado alucinado / que te agride e ofende para te / levar alguns trocados / era só mais uma dura / resqúicio de ditadura / mostrando a mentalidade / de quem se sente autoridade / neste tribunal de rua /

O adensamento populacional e as migrações pendulares cada vez mais intensas da população periférica em direção ao centro desencadeiam um fenômeno progressivamente mais presente nas metrópoles: o engarrafamento; o trânsito que não flui; a circulação estagnada, gerando um tempo perdido. Isso aumenta a pressa, a rapidez dos contatos, a incomunicabilidade das pessoas nos grandes centros urbanos. Paulinho da Viola descreve, em *Sinal Fechado*, de forma simples e direta, o diálogo de dois amigos que têm a duração exata de um sinal de trânsito:

Olá, como vai? / eu vou bem, e você, tudo bem? / tudo bem, eu vou indo correndo / pegar meu lugar no futuro. E você? / tudo bem, eu vou indo em busca / de um sono tranquilo, quem sabe? / quanto tempo, pois é, quanto tempo... / me perdoe a pressa / é a alma dos nossos negócios / oh! não tem de quê / eu também só ando

a cem / quando é que você telefona? / precisamos nos ver por aí / pra semana, prometo / talvez nos vejamos, quem sabe? / quanto tempo, / pois é, quanto tempo ... / tanta coisa que eu tinha dizer, / mas eu sumi na poeira das ruas / eu também tenho a dizer / mas foge à lembrança / por favor, telefone, eu preciso / beber alguma coisa rapidamente / pra semana, o sinal, eu procuro / você, vai abrir, vai abrir... / prometo, não esqueço... / por favor, não esqueça, / não esqueça, não esqueça, adeus.

O quadro caótico do trânsito pode ser acentuado nos momentos de chuvas intensas, pois a cidade construída nunca conseguiu eliminar totalmente a ação da natureza. Ao contrário, esta parece manifestar-se em cada parte aterrada da Baía de Guanabara, em cada lagoa extinta, em cada rio afogado em canais subterrâneos. As águas das chuvas de verão inundam a cidade, parecendo reclamar um espaço que outrora lhe pertenceu. Essa situação é referenciada de forma bem-humorada pelo samba-de-breque *Cidade lagoa*, de Cícero Nunes e Sebastião Fonseca, imortalizado pela voz malandra de Moreira da Silva:

Esta cidade que ainda é maravilhosa / tão cantada em verso em prosa desde o tempo da vovó / tem um problema vitalício, renitente / qualquer chuva causa enchente, não precisa ser toró / basta que chova mais ou menos meia hora / é batata, não demora, enche tudo por aí / toda a cidade é uma enorme cachoeira / que da Praça da Bandeira vou de lancha ao Catumbi / que maravilha nossa linda Guanabara / tudo enguiça, tudo pára, todo o trânsito engarrafa / quem tiver pressa, seja velho ou seja moço / entre na água até o pescoço e peça a Deus pra ser girafa / por isso agora já comprei minha canoa / pra remar nessa lagoa cada vez que a chuva cai / e se uma boa me pedir uma carona / com prazer eu

levo a dona na canoa do papai / ai, meu Deus mas que toró, vou meter uma roupa de escafandro / pra atravessar essa lagoa.

Ainda dentro desse quadro, refletindo a existência de um processo de hipertrofia do setor terciário, aparece uma das cenas mais comuns da paisagem da cidade: o comércio dos ambulantes nos sinais de trânsito, trazendo para as ruas a venda de produtos, já comum nos vagões dos trens.

Chico Buarque e Francis Hime mostram em *Pivete* a atuação de crianças nos sinais de trânsito — às vezes com violência —, característica da década de 70, que teve uma drástica ampliação a partir dos anos 80, com a presença de um número cada vez maior de desempregados, fruto da crise econômica pela qual o país passa:

No sinal fechado / ele vende chiclete / capricha na flanela / e se chama Pelé / pinta na janela / batalha algum trocado / aponta um canivete / e até / dobra a Carioca, olerê / desce a Frei Caneca, olará / se manda pra Tijuca / sobe o Borel / meio se maloca / agita numa boca / descola uma mutuca / e um papel (...)

Zanza na sarjeta / fatura uma besteira / e tem as pernas tortas / e se chama Mané / arromba uma porta / faz ligação direta / engata uma primeira / (...)

No sinal fechado / ele transa chiclete / e se chama pivete / e pinta na janela / capricha na flanela / descola uma bereta / batalha na sarjeta e tem as pernas tortas /

Por sua vez, o comércio ambulante desenvolvido em larga escala dentro dos trens é-nos mostrado em “Shopping Móvel”:

Tem sempre tudo no trem que sai lá da Central / baralho, sorvete de coco, corda pro seu varal / tem canivete, benjamim / tem cotonete, amendoim / sonho de valsa e biscoito integral / (...)

E quem quiser pode comprar / o shopping móvel é isso aí / é promoção desde a Central a Japeri / e quem quiser pode comprar / um bom pedaço de cuscuz / e mastigar desde a Central a Santa Cruz / (...)

O pagamento é no cartão / vale-transporte ou refeição / qualquer pessoa jamais fica sem comprar.

E, finalmente, Arlindo Cruz e Franco, em “Quando parei no sinal”, descrevem com ironia e bom humor o exército de vendedores que oferecem seus produtos — às vezes de marca e procedência duvidosas — no engarrafado trânsito carioca:

Quando parei no sinal / eu vi um menino surgindo do nada / vendendo paçoca, chiclete e cocada / e água da bica jurando ser mineral / quando eu parei no sinal / pintou até “cerva”, remédio e cigarro / amortecedor e adesivo pra carro / lençol de solteiro e colchão de casal / engarrafado, parado, sem chance de andar, é / pensei comigo, o shopping mudou de lugar / e apesar de tanto grilo, “nego” disse tá tranquilo / me vendeu limão e mate e cantou samba legal / surgiu um broto 100% divulgando apartamento / lá no Centro, bem na linha da Central (...)

CONSIDERAÇÕES E ACORDES FINAIS

À guisa de conclusão, desejamos observar que a abordagem encerrada acima, centrada no Rio de Janeiro, é apenas uma pequena amostragem pinçada de um acervo repleto de possibilidades no sentido de alimentar a participação do aluno no território da sala de aula.

Aos professores, além da óbvia possibilidade de utilização de outras canções, nesse e em outros conteúdos geográficos, sobram atividades a serem propostas com base nas letras das canções,

podendo haver a construção de trabalhos interdisciplinares junto aos professores de Língua Portuguesa, Literatura e História.

A Geografia que se ensina na escola deve utilizar esse rico repertório produzido pelo cancionário popular brasileiro que, cantando o cotidiano da cidade e de seus habitantes, pode contribuir para uma aprendizagem mais prazerosa e cada vez mais articulada com o espaço vivido pelo indivíduo que é alvo e meta final desse processo: a aluno-cidadão.

NOTAS

- * Artigo encaminhado para publicação em julho de 2001. E-mail: ajcosta@uerj.br.
- ** Professor Assistente do Departamento de Geografia / Instituto de Geociências / UERJ - Professor das disciplinas Prática de Ensino de Geografia I e II - email: ajcosta@uerj.br
- *** Professor dos ensinos fundamental e médio da Rede Pública e Particular de ensino do Município do Rio de Janeiro (RJ) – email: guinacel@ig.com.br
- ¹ Estão listados discos onde podem ser encontradas as canções utilizados neste artigo. Observamos que não necessariamente são as gravações originais e que podem ser encontradas outras gravações destas músicas. Os anos indicados dizem respeito à gravação ora citada, podendo não ser o ano de composição da música.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALENCAR, Edgar. *O carnaval carioca através da música*. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora, 1979. 638 p.
- ALMEIDA, Rosângela Doin de. A propósito da questão teórico-metodológica sobre o ensino de Geografia. IN: *Terra Livre 8 – Prática de ensino em Geografia*. São Paulo. AGB & Marco Zero, 1991. 164 p. p. 83-90.
- BERNARDES, Lysia M.C. Função defensiva do Rio de Janeiro e seu sítio original. In: BERNARDES, Lysia M.C. & SOARES, Maria Therezinha de Segadas. *Rio de Janeiro:*

cidade e região. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Doc. e Inf. Divisão de Editoração, 1995. 160 p.

CASTROGIOVANNI, Antônio Carlos; GOULART, Lígia Beatriz. Uma contribuição à reflexão do ensino de Geografia: a noção de espacialidade e o estudo da natureza. IN: *Terra Livre 7 – Geografia: Pesquisa e Prática Social. Prática de ensino em Geografia*. Rio de Janeiro: AGB & Marco Zero, 1990. 118 p. p. 109-118.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1988. 207 p.

KAERCHER, Nestor André. A Geografia é o nosso dia-dia. IN: CASTROGIOVANNI, A.C., CALLAI, H.C., SCHÄFFER, N.O. & KAERCHER, N.A. (Orgs.) *Geografia em sala de aula – Práticas e reflexões*. 2. Ed. Porto Alegre: UFRGS & AGB-Seção Porto Alegre, 1999. 197 p. p.11-22.

PONTUSCHKA, Nídia Nacib. A Geografia: pesquisa e ensino. IN: CARLOS, A.F.A. (Org.). *Novos Caminhos da Geografia*. São Paulo: Contexto, 1999. 204 p. p.111-142.

RIO, João do. *A alma encantadora das ruas*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1987, 206 p.

SANTOS, Noronha. *Meios de transportes no Rio de Janeiro: história e legislação*. 2. Ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Doc. e Inf. Divisão de Editoração, 1996. 374 p.

SCHÄFFER, Neiva Otero. A cidade nas aulas de Geografia. IN: CASTROGIOVANNI, A.C., CALLAI, H.C., SCHÄFFER, N.O. & KAERCHER, N.A. (Org.) *Geografia em sala de aula – Práticas e reflexões*. 2. Ed. Porto Alegre: UFRGS & AGB-Seção Porto Alegre, 1999. 197 p. p.109-116.

SILVA, Maria Laís Pereira. *Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Doc. e Inf. Divisão de Editoração, 1992. 180 p.

TINHORÃO, José Ramos. *Pequena história da música popular: da modinha à lambada*. 6. Ed. São Paulo: Art, 1991. 294 p.

DISCOGRAFIA¹

ARAÚJO, Almir de, LESSA, Marco, GATO, Tico do & GARIBALDI. Estou amando loucamente uma coroa de quase noventa anos. IN: *Sambas de enredo: grupo especial. Carnaval 94*. LP RCA, n. 2041002, 1993. 1.B, f.3.

BATISTA, Wilson & ALVES, Ataúfo. O bonde São Januário. IN: *Wilson Batista: história da música popular brasileira*. LP Abril Cultural, s/n, 1983. 1.A, f.2.

_____ & LOBO, Haroldo. ... E o 56 não veio. IN: *Ganha-se pouco, mas é divertido*. CD JAM MUSIC, n. 0003, 2000, f. 6.

_____ & MARTINS, Roberto. Pedreiro Valdemar. IN: *Wilson Batista: história da música popular brasileira*. LP Abril Cultural, s/n, 1983. 1.A, f.4.

BOSCO, João & BLANC, Aldir. Siri recheado e o cacete. IN: *Bandalhismo*. LP RCA, n. 1100022, 1980. 1.B, f.3.

BUARQUE, Chico. Pedro pedreiro. IN: *Chico Buarque: história da música popular brasileira*. LP Abril Cultural, s/n, 1982. 1.1, f.1.

_____ & HIME, Francis. Pivete. In: *Chico Buarque*. LP Philips, n. 6349398, 1978. 1.B, f.3.

_____; MORAES, Vinicius de & GAROTO. Gente humilde. IN: *Eu sei que vou te amar*. LP Emi-Odeon, n. 795241, 1990. 1.A, f.5.

CRUZ, Arlindo; FRANCO. Quando parei no sinal. IN: *João de todos os sambas*. CD BMG RCA, n. 7432156771-2, 1997. f.7.

_____; OLIVEIRA, Edinho e OWALDO CRUZ, Marquinho de. Geografia popular. IN: *Pérolas do pagode*. CD Globo / Polydor, 1998. f.3.

FERNANDO, Luiz; DIOGO & SERENO. Me massa se não passo pela Rua do Ouvidor. IN: *Sambas de enredo: grupo especial. Carnaval 91*. LP RCA, n. 223 1001, 1991. 1.B, f.1. Disco 1.

FRANCO, BARBICHA, JANGADA & DAZINHO. 1910 — Burro na cabeça. IN: *Escolas de Samba: enredos. União da Ilha*. LP Columbia, n.177362, 1993. 1.2, f.4.

FUZIL, Carlinhos; NOVIDADE, Wanderlei e BUJÃO. Cidade maravilhosa, o sonho de Pereira Passos. IN: *Sambas de enredo: grupo especial. Carnaval 97*. CD BMG / RCA, n. 7432144033- 2, 1996. f.15.

GONZAGA JR., Luiz. Dias de Santos e Silvas. IN: *Moleque Gonzaguinha*. LP Emi- Odeon, n. 064422801, 1977. 1.B, f.1.

LESSA, Marco; GATO, Tico do; ORTIZ, Carlos; MADUREIRA, Karlinhos de & LUIZITO. Não existe pecado do lado de cá do Túnel Rebouças. IN: *Sambas de enredo das escolas de samba do Grupo Especial - Carnaval 93*. LP RCA, n. 206.1002, 1992, 1.A, f. 6.

LOPES, Nei & MOREIRA, Wilson. Sapopemba e Maxambomba. IN: *Zeca Pagodinho*. CD Polygram, n. 538229-2, 1998. f.14.

NUNES, Cícero & FONSECA, Sebastião. Cidade lagoa. IN: *Moreira da Silva: a volta do malandro*. LP Imperial, n. 10289, 1970. 1.2, f.1.

- SILVA, Barbosa & WARTHON, Eloide. Mambo da Cantareira. In.: *Gordurinha: súplica cearense*. LP n. 034405403, 1987. 1.B, f.5.
- TOBLOW, Luizinho & GUIMARÃES, Claudinho. Shopping móvel. IN: *Água da minha sede*. CD Universal Music, n. 73145429602, 2000. f.13.
- TURCO, Hélio, Cícero & PELADO. Recordações do Rio Antigo. IN: *Escolas de Samba: enredos*. Manguieira. LP Columbia, n. 177366, 1993. 1.1, f.3.
- VILLARINHO, Arthur; SILVA, Estanislau & PAQUITO. O trem atrasou. IN: *Os grandes sambas da história - Volume 7*. CD BMG, n. 7432152592-2, 1997. f.6.
- VIOLA, Dico da; GANEM, Jorginho & JEFINHO. Avenida Brasil, tudo passa, quem não viu? IN: *Sambas de enredo: grupo especial*. Carnaval 91. LP RCA, n. 2041002, 1993. 1B, f.1.
- VIOLA, Paulinho da. Sinal fechado. IN: *Sinal fechado*. LP Philips, n. 6349122, 1974. 1.2, f.6.
- YUKA, Marcelo & O RAPPÁ. Tribunal de rua. IN: *Lado B, Lado A*. CD WEA, n. 398422763-2, 1999. f.1.

ABSTRACT

The paper presents as proposal didactic a reading of the expansion of the city of Rio de Janeiro for the ways of circulation/ means of conveyance using songs of Brazilian Popular Music (MPB). Had been privileged some ways of circulation that make of the part of the road mesh of the city and, through the repertoire of our music, is intended to understand the paper of the streets in the construction of the geography of the city. Thus, the student stimulates itself to understand itself as personage of the constructed space of its city, besides elaborating an aid for the development of the understanding and the critical analysis, exceeding the description and the practical ones of memorization.

KEYWORDS:

Teaching; Means of conveyance; Ways of circulation; Rio de Janeiro; Brazilian Popular Music.