

SISTEMAS DE ESPAÇOS PÚBLICOS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO: UMA PROPOSIÇÃO GEOGRÁFICA

PUBLIC SPACE SYSTEMS IN RIO DE JANEIRO CITY: A GEOGRAPHICAL PROPOSITION

SISTEMAS DE ESPACIOS PÚBLICOS EN LA CIUDAD DE RIO DE JANEIRO: UNA PROPUESTA GEOGRÁFICA

RESUMO

No presente artigo, propomos uma reflexão teórica e empírica acerca dos sistemas de espaços públicos, à luz de um ponto de vista eminentemente geográfico. Ao adaptarmos alguns conceitos da Teoria dos Lugares Centrais para o estudo dos espaços públicos, pretendemos demonstrar ao leitor a existência de diferentes sistemas de espaços públicos na cidade do Rio de Janeiro, que são ordenados segundo um padrão espacial e funcional hierárquico, em cuja distribuição da publicidade é geograficamente heterogênea. Para tal, em nosso estudo de caso empírico, aplicamos cerca de 655 questionários com os frequentadores das três maiores praças do bairro da Tijuca, um tradicional bairro residencial localizado na Zona Norte da cidade.

Palavras-chave: Espaços Públicos; Sistemas Urbanos; Sistemas de Espaços Públicos; Centralidade Pública; Graus de Publicidade.

ABSTRACT

In this article, we propose a theoretical and empirical reflection on public space systems, in the light of an eminently geographic point of view. By adapting some concepts from the Theory of Central Places to the study of public spaces, we intend to demonstrate to the reader the existence of different public spaces systems in Rio de Janeiro city, which are ordered according to a hierarchical spatial and functional pattern, in which the distribution of publicity is geographically heterogeneous. To this end, in our empirical case study, we applied about 655 questionnaires to people who frequent the three largest squares in Tijuca, a traditional residential neighborhood located in the North Zone of the city.

Keywords: Public spaces; Urban Systems; Public Space Systems; Public Centrality; Publicity Degrees.

RESUMEN

En este artículo proponemos una reflexión teórica y empírica sobre los sistemas del espacio público, a la luz de un punto de vista eminentemente geográfico. Adaptando algunos conceptos de la Teoría de los Lugares Centrales al estudio de los espacios públicos, pretendemos demostrar al lector la existencia de diferentes sistemas de espacios públicos en la ciudad de Río de Janeiro, que se ordenan según una jerarquía espacial y funcional. patrón, en el que la distribución de la publicidad es geográficamente heterogénea. Para ello, en nuestro estudio de caso empírico, aplicamos alrededor de 655 cuestionarios a personas que frecuentan las tres plazas más grandes de Tijuca, un tradicional barrio residencial ubicado en la Zona Norte de la ciudad.

Palabras Clave: Espacios públicos; Sistemas Urbanos; Sistemas de Espacio Público; Centralidad Pública; Grados en Publicidad.

 André Felix de Souza ^a

^a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, RJ, Brasil

DOI: 10.12957/geouerj.2024.73212

Correspondência:

andrefelix_rj@hotmail.com

Recebido em: 05 fev. 2024

Revisado em: 20 abr. 2024

Aceito em: 12 set. 2024



INTRODUÇÃO

Uma característica notória na bibliografia especializada nos assim chamados estudos urbanos, diz respeito ao fato de que os conceitos “espaços públicos” e “sistemas urbanos”, apesar de estarem implícitos em diversas reflexões concernentes às cidades, foram tardiamente incorporados ao vocabulário dos estudos científicos interessados em refletir sobre o fenômeno urbano. Se levarmos em consideração os influentes estudos de Jane Jacobs (*Morte e vida nas grandes cidades*, 1961) e William Whyte (*A vida social nos pequenos espaços urbanos*, 1980), por exemplo, apesar de ambos os autores fazerem menção tanto à noção de “sistemas urbanos” quanto de “espaços públicos”, as duas expressões aparecem pouquíssimas vezes nos textos e não há absolutamente nenhuma discussão propriamente conceitual acerca desses temas (JACOBS, 2011; WHYTE, 1980).

No que diz respeito especificamente ao tema dos espaços públicos, durante muito tempo, ele foi simplesmente ignorado na composição dos modelos explicativos e de representação nos estudos citadinos, isto é, tanto do ponto de vista teórico-conceitual, quanto do ponto de vista empírico, enquanto objetos físicos que compõem o espaço urbano. Os espaços públicos urbanos, livres ou abertos, de permanência e de circulação, tais como praças, parques, alamedas, largos, esquinas, áreas centrais, espaços vegetados, canteiros, jardins, calçadas, ruas, avenidas etc, constituem parte significativa do espaço físico de qualquer cidade do mundo, em alguns casos, a maior parte. Mesmo assim, com exceção de algumas obras pioneiras, como os clássicos estudos de filosofia política de Hannah Arendt (*A Condição Humana* [1958] 2007) e Jürgen Habermas (*Mudança Estrutural da Esfera Pública* [1962] 1987), o tema dos espaços públicos demorou até ser efetivamente concebido como um objeto de investigação científica relativamente autônomo.

Em certo sentido, o mesmo poderia ser dito em relação ao conceito “sistemas urbanos”, que se difundiu apenas após a segunda metade do século XX nos estudos urbanos. Nas primeiras décadas do século passado, nos pioneiros estudos de Sociologia, Antropologia e Geografia urbana preconizados pelos ecólogos humanos ou urbanos da Escola de Chicago, por exemplo, a noção de sistemas urbanos estava subentendida em diversos trabalhos, à luz de metáforas naturalistas inspiradas nas ecologias animal e vegetal (PARK, BURGESS & MCKENZIE, 1925). Não obstante, somente após a década de 1960, quando a Teoria Geral dos Sistemas foi efetivamente incorporada aos estudos urbanos, que essa expressão passou a ser utilizada de maneira mais usual e com maior rigor conceitual entre os teóricos das cidades (SIMMONS, 1980).

Na Ciência Geográfica, mais especificamente, foram os geógrafos alinhados ao positivismo lógico os primeiros a utilizarem a expressão “sistemas urbanos”, em especial, a partir dos trabalhos do geógrafo estadunidense Brian Berry, o primeiro autor a fazer uso desse conceito entre os geógrafos (BERRY, 1964). Nos estudos

urbanos realizados após a década de 1970, quando a Geografia crítica ou radical ganhou importância, especialmente à luz da influência de autores marxistas como Henri Lefebvre, Manuel Castells e David Harvey, o conceito “sistemas urbanos” voltou a receber destaque, dessa vez, no entanto, para denunciar o caráter injusto e desigual dos sistemas urbanos estruturados sob a égide das sociedades capitalistas (LEFEBVRE [1968] 1996; CASTELLS, [1972] 2000; HARVEY, [1973] 1975). O tema dos espaços públicos, em contrapartida, continuou sendo praticamente ignorado pelos geógrafos, pelo menos, até a década de 1990, conforme se pode constatar no gráfico proposto a seguir (Figura 1).

Figura 1: Número de artigos que trata do tema dos espaços públicos em periódicos de geografia em língua inglesa por ano de publicação



Fonte: adaptado de Mitchell (2017, p. 506).

O objetivo fundamental do presente artigo é, justamente, relacionar os conceitos “espaços públicos” e “sistemas urbanos”, à luz de um ponto de vista geográfico. Mais especificamente, propomos uma reflexão, teórica e empírica, acerca dos *sistemas de espaços públicos* na cidade do Rio de Janeiro. Conforme demonstraremos nas páginas que se seguem, ao fazer menção à relação entre esses dois conceitos, parte significativa dos autores se contenta em demonstrar que os diversos espaços públicos que compõem as cidades se conectam uns aos outros através do sistema viário, isto é, das infraestruturas de comunicação e circulação que interligam os diferentes setores das cidades.

Na Arquitetura, no Urbanismo e no Planejamento urbano, por exemplo, a categoria “sistemas de espaços públicos” é fartamente difundida na bibliografia especializada, porém, na maioria dos casos, ela é utilizada de maneira genérica e instrumental, ou seja, não há muitas formulações teóricas que sejam específicas ao tema. No presente artigo, gostaríamos, pois, de dar um passo adiante, demonstrando como esses sistemas e subsistemas de espaços públicos se conectam uns aos outros não apenas em função da malha urbana, mas também das relações sociais estabelecidas a partir da composição dos seus públicos frequentadores. Como



não poderia deixar de ser, à luz de uma abordagem geográfica: eis a lacuna que pretendemos preencher com esta pesquisa.

Optamos por dividir o texto em sete tópicos, além da introdução e das considerações finais: o primeiro tópico trata das notas metodológicas, referentes ao estudo empírico que realizamos no bairro da Tijuca, cidade do Rio de Janeiro (RJ); no segundo tópico, apresentaremos ao leitor alguns conceitos e marcos teóricos que influenciaram a perspectiva sistêmica na Geografia urbana; no terceiro tópico, propomos uma discussão de ordem teórico-metodológico-conceitual acerca dos sistemas de espaços públicos; no quarto tópico, propomos uma contextualização espaço-temporal do processo de urbanização do bairro da Tijuca; no quinto tópico, refletimos sobre o sistema de espaços públicos do nosso estudo de caso empírico, realizado em três grandes praças do bairro da Tijuca; no sexto tópico, demonstraremos a existência de diferentes graus de publicidade das praças do bairro da Tijuca (subsistema); o sétimo tópico versa sobre o sistema de espaços públicos que polariza o bairro; nas considerações finais, fazemos um resumo das proposições teóricas e dos resultados concernentes ao nosso estudo de caso empírico.

NOTAS METODOLÓGICAS

Em nosso estudo de caso empírico, com a ajuda de alguns membros do grupo de pesquisa Território e Cidadania, foram realizados 17 trabalhos de campo nas 29 praças existentes no bairro da Tijuca, um tradicional bairro residencial localizado na Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro, em diferentes dias (fins de semana e dias de semana) e horários (manhã, tarde e noite). Realizei a maior parte desses trabalhos de campo sozinho, por meio de observação direta, com o auxílio de manuais de observação (n=180), uma espécie de guia descritivo que destacava as diferentes formas de uso e ocupação de indivíduos e grupos em sua relação com as morfologias físicas, a situação espacial, a posição, as características do sítio, o tamanho e as funções prioritárias, tudo devidamente registrado em mais de 3000 fotografias e dezenas de vídeos, que foram analisados em outra oportunidade (FELIX DE SOUZA, 2023b). Nas três maiores praças do bairro, Praça Saens Peña, Praça Afonso Pena e Praça Comandante Xavier de Brito, foram aplicados questionários fechados (n=655 - dados quantitativos) e realizadas entrevistas estruturadas (n=45 - dados qualitativos), nos trabalhos de campo, houve participação de alguns estudantes e pesquisadores do grupo de pesquisa Território e Cidadania (Figura 2).

Figura 2: Tabela - coleta de dados dos trabalhos de campo

Coleta de dados trabalhos de campo		
Data	Praças	Dados
10/01/2018 Dia de Semana	Praça Comandante Xavier de Brito	Manuais de observação; questionários; entrevistas; fotos e vídeos
18/01/2018 Fim de Semana	Praça Comandante Xavier de Brito	Manuais de observação; questionários; entrevistas; fotos e vídeos
23/07/2018 Dia de semana	Praças 1-5 (Largo da Usina; Praça Professor Pinheiro Guimarães Ordem 3ª; Praça Bela; Praça Professor Godim Neto; Praça Tabatinga)	Manuais de observação e fotos
25/07/2018 Dia de semana	Praças 6-10 (Praça Hans Klussman dos bichos; Praça Gabriel Soares; Praça Barão de Corumbá; Praça São Charbel; Praça Lamartine Babo)	Manuais de observação e fotos
26/07/2018 Dia de semana	Praças 11-15 (Praça Inonimada MC Donald's; Praça Celso Rocha Miranda; Praça Luís Lã Saigne; Praça Vanhargem; Praça Hilda)	Manuais de observação e fotos
15/08/2018 Dia de semana	Praças 16-22 (Praça Dulce; Largo São Maron; Praça Carlos Paoleira; Praça São Francisco Xavier; Praça Irmãos Gonsalves Xavier; Praça Ziembinski; Praça Paulo Emílio Costa Leite)	Manuais de observação e fotos
22/08/2018 Dia de semana	Praças 23-26 (Praça Doutor Álvaro Bragança; Praça Manoel Coelho Mendes; Praça da Medalha Milagrosa; Praça Euzébio de Oliveira)	Manuais de observação e fotos
01/09/2018 Fim de semana	Praças 1-5 (Largo da Usina; Praça professor Pinheiro Guimarães Ordem 3ª; Praça Bela; Praça Professor Godim Neto; Praça Tabatinga)	Manuais de observação e fotos
02/09/2018 Fim de semana	Praças 6-10 (Praça Hans Klussman dos bichos; Praça Gabriel Soares; Praça Barão de Corumbá; Praça São Charbel; Praça Lamartine Babo)	Manuais de observação e fotos

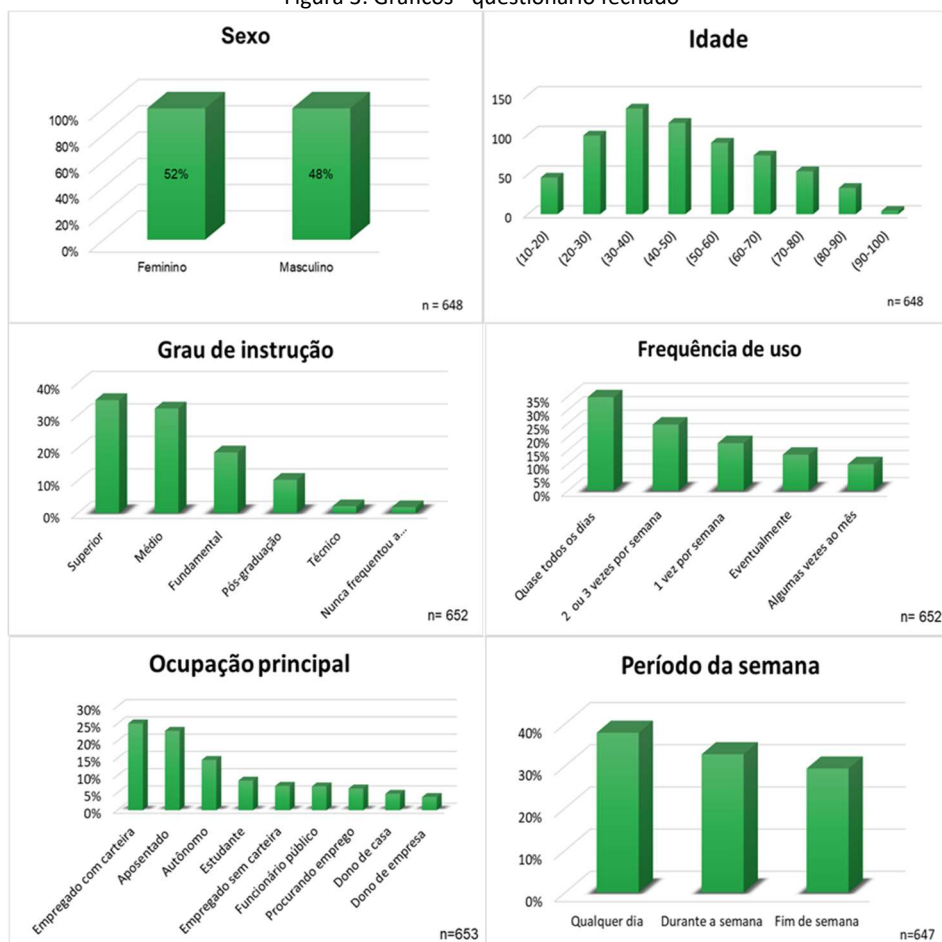


08/09/2018 Fim de semana	Praças 11-15 (Praça Inonimada MC Donald's; Praça Celso Rocha Miranda; Praça Luís Lã Saigne; Praça Vanhargem; Praça Hilda)	Manuais de observação e fotos
09/09/2018 Fim de semana	Praças 16-22 (Praça Dulce; Largo São Maron; Praça Carlos Paoleira; Praça São Francisco Xavier; Praça Irmãos Gonsalves Xavier; Praça Ziembinski; Praça Paulo Emílio Costa Leite)	Manuais de observação e fotos
07/11/2018 Dia de semana	Praça Afonso Pena	Manuais de observação; questionários; entrevistas fotos e vídeos
11/11/2018 Fim de semana	Praça Afonso Pena	Manuais de observação; questionários; entrevistas; fotos e vídeos
14/11/2018 Dia de semana	Praça Saens Peña	Manuais de observação; questionários; fotos e vídeos
22/11/2018 Dia de semana	Praça Comandante Xavier de Brito	Manuais de observação; questionários; entrevistas, fotos e vídeos
28/11/2018 Dia de semana	Praça Comandante Xavier de Brito	Manuais de observação; questionários; fotos e vídeos
15/12/2018 Fim de semana	Praça Saens Peña	Manuais de observação; questionários; entrevistas; fotos e vídeos

(Fonte: elaboração própria, 2020.)

Neste artigo, contudo, iremos nos concentrar em alguns dos resultados referentes aos 655 questionários aplicados de maneira aleatória com os frequentadores das três maiores praças do bairro da Tijuca (cerca de 200 questionários em cada praça). É preciso deixar claro, desde já, que o tamanho da amostra aleatória de frequentadores que participou do estudo não estava associado a critérios estatísticos. O objetivo central da aplicação de questionários era quantificar/qualificar algumas informações de âmbito geral acerca dos frequentadores, tais como: sexo, idade, ocupação principal, grau de instrução, frequência de uso das três praças estudadas e o período da semana em que as pessoas indagadas geralmente frequentavam esses espaços públicos (Figura 3).

Figura 3: Gráficos - questionário fechado



(fonte: elaboração própria, 2020)

Além desses dados, publicados em texto anterior (FELIX DE SOUZA, 2022b), refletiremos nesse artigo especificamente sobre os resultados concernentes a duas outras questões que compunham o questionário: a primeira dessas perguntas indagava os frequentadores acerca dos seus locais de residência, em outras palavras, buscava saber onde moravam os frequentadores dessas três icônicas praças da cidade do Rio de Janeiro; a segunda questão, a que faremos referência nesse artigo, perguntava aos frequentadores das três praças que outros espaços públicos eles costumavam frequentar na cidade do Rio de Janeiro, dados esses que foram devidamente digitalizados e sistematizados.

Com esses dados em mãos foi possível confeccionar um conjunto de mapas que demonstram a existência de diferentes sistemas e subsistemas de espaços públicos na cidade do Rio de Janeiro. Adicionalmente, propomos uma tipologia de espaços públicos que leva em consideração aquilo que chamaremos nesse artigo de diferentes graus de publicidade: os três primeiros mapas confeccionados destacam o alcance espacial ou simplesmente a área de influência das três praças em tela, que

compõem, conforme argumentaremos, um subsistema de espaços públicos no interior do bairro da Tijuca. O quarto mapa proposto se refere ao sistema de espaços públicos da cidade do Rio de Janeiro que polariza o bairro da Tijuca. Eis aquilo que estamos chamando nesse artigo de uma geografia da publicidade.

Sobre as redes e sistemas urbanos: uma introdução conceitual

Em uma definição simples, o conceito de rede (*network*) pode ser entendido como um conjunto de pontos, nós ou vértices interconectados entre si por linhas, vias ou caminhos que originam um sistema matricial (*graphs*) (HAGGETT; CHORLEY, 1972). Os exemplos empíricos de redes são enormemente variados e vão desde redes “naturais” (fluvial, teias de aranhas, sistemas de raízes das árvores etc.) até redes “sociais” (Facebook, torcidas de futebol organizadas, grupos de identidade diversos etc.) (CORRÊA, 2011). Apesar de apresentarem conteúdos muito diversos, em todos os exemplos citados estamos diante de um fenômeno caracterizado por uma mesma estrutura de funcionamento. Em uma representação sintética, conforme proposto por Peter Haggett e Richard Chorley, trata-se de “um tecido entrelaçado de linhas que se cruzam” (HAGGETT; CHORLEY, 1972, pp. 3).

Para Roberto Lobato Corrêa, nem toda rede poderia ser considerada uma rede geográfica. Segundo essa perspectiva, para que uma rede qualquer possa ser chamada de “geográfica”, ela precisaria ostentar duas características fundamentais: espacialidade e natureza social. À luz desse ponto de vista, que poderíamos qualificar como sendo antropocêntrico, as redes geográficas seriam “redes sociais espacializadas”, isto é, relações sociais expressas em localizações qualificadas. Nos termos de Corrêa, trata-se, pois, do “conjunto de localizações humanas articuladas entre si por meio de vias e fluxos” (CORRÊA, 2011, p. 1). Todas as redes, sejam elas quais forem, tanto do ponto de vista empírico quanto do ponto de vista teórico, constituem sistemas que interconectam unidades menores. Por esse motivo, concordamos com a definição oferecida por Kansky (1963, p. 1), que concebe as redes, em termos geográficos, como sendo o “conjunto das localizações geográficas interconectadas em um sistema por uma série de rotas” (*apud* HAGGETT; CHORLEY, 1972, p. 5).

Como bem argumenta Corrêa, os exemplos de redes geográficas podem ser muito diversos. Mas talvez a rede mais emblemática de todas seja a rede urbana, que condensa diversas redes em um complexo sistema, o sistema urbano. A constituição das primeiras redes urbanas de que se tem notícia, ao menos na civilização ocidental, remonta ao período da Antiguidade Clássica, apesar de existirem registros de sistemas urbanos em diferentes sociedades, períodos históricos e contextos geográficos. Durante os últimos séculos e, mais

especificamente, após o período que marca a passagem do capitalismo mercantil para o capitalismo industrial, temos assistido a um progressivo e intenso processo de urbanização do mundo. Nesse contexto, a rede urbana passou a ser o principal meio a partir do qual a produção, a circulação e o consumo se realizam concretamente. Por esse motivo, as redes urbanas tornaram-se objetos fundamentais de reflexão não apenas de geógrafos, mas também de sociólogos, antropólogos, economistas, planejadores urbanos, arquitetos, urbanistas etc. Para Roberto Lobato Corrêa, podemos pensar nas redes urbanas como sendo um "conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si" (CORRÊA, 1988a, p. 107).

Segundo argumentam Peter Haggett e Richard Chorley, no conhecido livro *Network Analysis in Geography*, o tema das redes urbanas tem como precursores fundamentais os estudos clássicos de Euler sobre a cidade prussiana de Königsberg, publicado originalmente em 1736, e de Cayley, publicado mais de um século depois, em 1879. Contudo, é o trabalho de König, de 1936, intitulado *Theorie der endlichen und unendlichen Graphen*, que constitui uma das primeiras tentativas de sistematização do conceito à luz da perspectiva topológica e da teoria dos grafos (HAGGETT; CHORLEY, 1972, pp. 3-7). Conforme nos recorda Corrêa, o tema das redes tem sido estudado pelos geógrafos à luz de diferentes abordagens, temas e perspectivas que não são mutuamente excludentes, dentre as quais, se destacam as seguintes: a diferenciação das cidades em termos de funções, dimensões básicas de variação, relação entre tamanho demográfico e desenvolvimento, hierarquia urbana, além das relações entre cidade e região. A noção de rede nem sempre aparece explicitamente nos trabalhos clássicos, porém, em praticamente todos, encontra-se implícita (CORRÊA, 1988a, p. 108).

Em seu clássico livro *Central Places in Southern Germany* (1966), publicado originalmente em 1933, o geógrafo alemão Walter Christaller formulou uma das mais influentes teorias concernentes ao estudo das redes e sistemas urbanos, que ficou mundialmente conhecida como a *Teoria dos Lugares Centrais* (CHRISTALLER, [1933] 1966). Segundo essa teoria, entre os diversos núcleos urbanos (centros e subcentros) que compõem o sistema citadino, haveria um princípio de organização espacial, funcional e hierárquico (CHRISTALLER, 1966). Conforme destacado pelo próprio Christaller, a teoria dos lugares centrais foi formulada como uma teoria dedutiva geral que tinha por objetivo explicar o tamanho (*size*), o número (*number*) e a distribuição (*distribution*) dos núcleos urbanos (*towns*). Segundo argumentam os geógrafos Brian Berry e Allan Pred, a importância desta teoria para a descrição, interpretação, compreensão e explicação de determinados aspectos ou fenômenos característicos das redes e sistemas urbanos é inegável, apesar de existirem alguns limites de validade para sua aplicação (BERRY; PRED, 1965).

De maneira geral, podemos dizer que a ideia de lugar, localidade ou núcleo central (*city* ou *town*) se refere à uma área de convergência de fluxos de pessoas, objetos, informações, ideias, bens, produtos, serviços, estabelecimentos, funções, edificações, vias de circulação etc. Conforme argumenta Charles Colby (1933), nas

idades modernas, as formas e localizações urbanas estão sempre em constante movimento de transformação, cabendo a nós geógrafos interpretarmos esse complexo e ininterrupto processo de mudança. Segundo Colby, há diversas variáveis que interferem nesse processo de transformação, mas existem dois tipos de processos que são particularmente importantes: as forças centrípetas e as forças centrífugas. A formação das localidades centrais, por exemplo, apesar de ostentar características específicas em diversas cidades, seria derivada da atuação das assim chamadas forças centrípetas, leia-se, um conjunto de variáveis que influenciaria a localização funcional central de determinadas atividades, objetos, serviços, bens, entre outros, nas cidades (COLBY, 1933).

Para Roderick D. McKenzie, autor das primeiras gerações de ecólogos urbanos da Escola de Chicago, o processo de centralização de determinadas funções, serviços ou atividades nas localidades centrais pode ser interpretado como “um efeito da tendência dos seres humanos a afluir para determinadas localizações para satisfazer interesses comuns específicos, (...) é uma forma temporal de concentração, uma ação alternada de forças centrífugas e forças centrípetas” (MCKENZIE, 1974, p. 63). Em resumo, a centralidade pode ser entendida como uma espécie de medida do nível de importância de uma determinada área, lugar, ou localidade para sua hinterlândia, público ou região complementar; nesse caso, quanto maior for a sua área de influência, isto é, a distância percorrida entre o local de residência de indivíduos e grupos para a aquisição de bens, serviços ou a satisfação de interesses individuais e coletivos diversos, maior será a centralidade dessa área, lugar ou localidade. Trata-se, em resumo, de uma organização espacial, funcional e hierárquica que explicaria a formação e a distribuição geográfica dos centros e subcentros urbanos.

Essa tradição de estudos ficou conhecida em nossa ciência como a *Locational School in Geography*, tendo como marcos iniciais os estudos realizados por autores pioneiros como Johann Georg Kohl, Von Thuünen e Alfred Weber (HAGGETT, 1965). Com o passar dos anos, novas contribuições foram surgindo, popularizando diversos conceitos fundamentais aos estudos urbanos, tais como: círculos concêntricos, lugar central, centralidade, região complementar, área de influência, sistema urbano, rede urbana, entre vários outros (ULLMAN, 1941, 1980; HAGGETT, 1965; HAGGETT; CHORLEY, 1972). Segundo argumenta Jim Simmons, na geografia, o conceito de sistema urbano, por exemplo, é tributário de três fontes de influência principais: a geografia regional, os estudos sobre as redes urbanas e aqueles oriundos da economia regional. Os primeiros autores a proporem uma reflexão sistemática acerca do conceito “sistemas urbanos” (*urban systems*), foram Duncan et al em 1960. Alguns anos depois, fora Brian Berry um dos primeiros a introduzir o tema da Teoria Geral dos Sistemas na geografia urbana, baseado em uma série de estudos teóricos e empíricos que buscava organizar funcionalmente e geograficamente as regiões metropolitanas estadunidenses, ancorado em modelos estatísticos e matemáticos (SIMMONS, 1980).

Em seu pioneiro texto intitulado *Cities as systems within systems of cities* (1964), o geógrafo estadunidense Brian Berry afirmava que o conceito de sistema urbano, do ponto de vista de um modelo de representação, tal qual em outros campos de pesquisa que utilizam a Teoria Geral dos Sistemas como princípio explicativo, se refere a uma ideia relativamente simples: um conjunto de partes ou unidades interdependentes em constante interação, que pode ser estudado em diferentes escalas de análise e onde são identificados diversos subsistemas. Apesar de reconhecer várias possibilidades de adaptação das teorias sistêmicas para o estudo das cidades, Brian Berry costumava afirmar que a dimensão socioeconômica seria uma esfera privilegiada em relação às demais (BERRY, 1964).

Conforme demonstra a bibliografia especializada, seria possível enumerar diversas contribuições teóricas e empíricas ao tema das redes e sistemas urbanos, que foram publicadas após os clássicos estudos já mencionados. Nesse contexto, destacam-se: August Lösch (1939); Edward Ullman (1941); Brian Berry e William Garrison (1958); Brian Berry e Allen Pred (1965); Martin Beckmann (1968). No Brasil, mais especificamente, autores como Pierre Deffontaines e Pierre Monbeig propuseram algumas das primeiras reflexões sobre o tema em nosso país; Milton Santos (1958), Lysia Bernardes (1964), Pedro Pinchas Geiger (1963) e Roberto Lobato Corrêa (2001), igualmente, adaptaram alguns dos pressupostos das teorias clássicas ao contexto nacional (BERRY; PRED, 1965; GEIGER, 1963; ABLAS, 1982; CORRÊA, 2001).

Devemos mencionar ainda as pesquisas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que produziu inúmeros estudos sobre a rede urbana brasileira. Nesse contexto, destacam-se aqueles concernentes às Regiões de Influência das Cidades - REGIC, que, segundo o IBGE, diferenciam os centros urbanos brasileiros em termos de funções e magnitude dos bens e serviços oferecidos, delimitando suas respectivas regiões de influência, publicados em 1972, 1987, 1993, 2007 e 2018. Nas últimas duas edições desse estudo, a hierarquia urbana passou a compor a pesquisa sobre as regiões de influência das cidades brasileiras, que foram então classificadas em cinco categorias: Metrôpoles, Capitais Regionais, Centros Sub-Regionais, Centros de Zona e Centros Locais (IBGE, 2020a).

Tal como argumentam Brian Berry e Allen Pred, a Teoria das Localidades Centrais, apesar de ter sido concebida como uma teoria dedutiva, geralmente, aplicada à escala das redes e sistemas urbanos, foi adaptada por inúmeros autores para outras escalas fenomênicas e geográficas, em especial, para a escala intraurbana, onde são identificados diversos subsistemas. Nesse contexto, destacam-se, por exemplo: Hans Carol em *Hierarchy of central place functions within the city* (1960); A. K. Dutt em seu *Intra-city hierarchy of central places: Calcutta as a case study* (1969) e Warn, A. e Daniels, P. com o artigo *Spatial aspects of an intrametropolitan central place hierarchy* (1979) (apud BERRY; PRED, 1965).

A Teoria das Localidades Centrais e a Teoria Geral dos Sistemas, no entanto, como bem demonstrou o geógrafo João Batista de Mello, podem ser utilizadas como modelos explicativos para diversas variáveis analíticas nos estudos urbanos. Em outras palavras, a centralidade e a hierarquia urbana, por exemplo, podem assumir as mais diversas formas e conteúdos nas cidades, associadas a diferentes escalas geográficas, fenomênicas ou mesmo a diferentes grupos sociais e regiões citadinas. Via de regra, costumamos chamar de lugar central o CBD, que na sigla em língua inglesa significa *Central Business District*, tal como definiam incontáveis estudos que versaram sobre o tema. Não obstante, sabe-se que esses conceitos não se restringem única e exclusivamente à concentração de atividades econômicas, administrativas, ou mesmo associadas aos sistemas viários e dos diferentes modais de transportes nas cidades. Na vida urbana cotidiana, por exemplo, a centralidade, tomada em sentido amplo, pode ser concebida como um fenômeno muito mais amplo e diverso (ver MELLO, 1995).

É justamente esse reducionismo economicista associado aos conceitos de rede e sistema urbano, lugar central, centralidade, área de influência e hierarquia urbana, uma das coisas que gostaríamos de questionar neste artigo. Conforme demonstraremos nas próximas páginas, esses conceitos fundamentais podem ser adaptados para outras dimensões e/ou variáveis de estudo. Trata-se, pois, nesse sentido, de uma aproximação teórica ainda pouco explorada em nossa disciplina: espaços públicos e sistemas urbanos, eis a lacuna que pretendemos preencher com esse estudo. Nas próximas páginas, pretendemos demonstrar ao leitor como esses conceitos podem ser úteis para uma reflexão sobre o sistema de espaços públicos.

Uma geografia da publicidade: os sistemas de espaços públicos e a centralidade pública

O conceito “espaço público”, apesar de polissêmico, denota a existência de um fenômeno caracterizado por dupla dimensão: trata-se, pois, de um objeto fisicamente constituído (praças, parques, calçadas, ruas, morfologias, equipamentos etc.) e de um conjunto de relações sociais (interações, práticas, comportamentos, apropriações, usos, manifestações etc.) (GOMES, [2002] 2010). Ao mencionarmos os espaços públicos, inevitavelmente, nos vem em mente sua tradicional dimensão política. Segundo Jürgen Habermas, por exemplo, o espaço público é um dos lugares de manifestação empírica da esfera pública, onde pessoas privadas se reúnem enquanto público para debater questões de interesse público (HABERMAS, 1984). Para Hannah Arendt, igualmente, o espaço público é a arena fundamental do embate político, da convivência entre os livres, diferentes e iguais, o lugar de manifestação, discussão e conciliação do conflito de interesses (ARENDT, 2002). Nesse artigo, estamos interessados em unir essas duas esferas, objetos e ações, formas e



conteúdos, morfologias e comportamentos que, à luz de um ponto de vista geográfico, devem ser pensadas conjuntamente (GOMES, 2012).

Se concordarmos com o fato de que os espaços públicos também estão inseridos no sistema urbano, seria possível presumir que esses espaços também se organizam à luz de uma hierarquia de localidades, nesse caso específico, de logradouros públicos que compõem um mesmo sistema. Por motivos variados, alguns espaços públicos se transformam em verdadeiras localidades centrais, isto é, se convertem em áreas que atraem grande número e diversidade de pessoas que ali se reúne com o objetivo de realizar várias atividades e, sobretudo, interagir socialmente com indivíduos e grupos diversos (FELIX DE SOUZA, 2015). Em praticamente todas as cidades do mundo, pode-se afirmar que os cidadãos conferem valores e significados distintos aos seus diversos espaços públicos. Faz parte da vida urbana, nós sempre escolhemos entre um número restrito de possibilidades aqueles espaços públicos que mais nos agradam: que reúnem públicos mais ou menos heterogêneos, que ostentam determinadas características físico-morfológicas, que possibilitam a realização de determinadas atividades e assim sucessivamente.

Dependendo do tipo de encontro público que essas pessoas queiram experimentar, elas precisam escolher entre um ou outro espaço público. Por exemplo: se essas pessoas quiserem experimentar uma sensação mais cosmopolita, caracterizada como uma reunião muito diversa de pessoas, elas precisarão escolher um espaço público que ostente uma enorme capacidade de atração de públicos diversos, de diferentes partes da cidade e matizes sociais, culturais, políticos, identitários etc. Como se sabe, nem todos os espaços públicos apresentam essa escala de atratividade. Por motivos variados, alguns espaços públicos se convertem em espaços privilegiados para o estabelecimento de encontros socioespacialmente diversos, atraindo públicos heterogêneos e de diferentes partes da cidade, enquanto outros logradouros que compõem um mesmo sistema de espaços públicos resguardam escalas de atratividade menos abrangentes. Em outras palavras, há alguns espaços públicos que ostentam graus de publicidade maiores do que outros, pois eles conseguem atrair públicos muito diversos, de diferentes partes das cidades, convertendo-se, pois, em verdadeiras localidades centrais para a sociabilidade pública (FELIX DE SOUZA, 2015).

Como bem argumenta Paulo Cesar Gomes, aquilo que qualifica um espaço como público é justamente a capacidade desse espaço de instituir um “debate público”, leia-se, um processo de coexistência espacial entre pessoas e grupos diversos entre si (GOMES [2002] 2010). Conforme dissemos antes, uma das maneiras de se classificar hierarquicamente os centros e subcentros que compõem os sistemas urbanos seria a partir de uma comparação entre as suas respectivas áreas de influência. Quanto maior a variação quantitativa/qualitativa das áreas de influência, maior seria a centralidade dessa área, lugar ou localidade central. Nesse sentido, por analogia, podemos afirmar que quanto maior a heterogeneidade socioespacial do público frequentador de

um determinado espaço público, ao menos em tese, maior será a complexidade deste processo de convivência pública e, portanto, o grau ou gradiente de publicidade do espaço público em questão.

Para que possamos conceber um espaço público como uma localidade central, isto é, uma área ou logradouro público que atrai públicos socioespacialmente mais diversos que seus pares, ele precisa ostentar três características principais: 1) *a diversidade quantitativa/qualitativa do público*, ou seja, o seu público frequentador precisa ser maior e mais heterogêneo do que aquele encontrado em outros logradouros que compõem o mesmo sistema de espaços públicos no qual ele está inserido; 2) *a regularidade e/ou frequência*, isto é, a ocupação desses espaços não pode ser oriunda apenas de eventos ou ocasiões extraordinárias, levando-se em consideração determinados intervalos de tempo e; 3) *o tamanho e a diversidade da área de influência*, ou seja, esse espaço público deve polarizar uma região complementar maior e mais heterogênea do que os seus pares, isto é, conectar lugares e públicos diversos (FELIX DE SOUZA, 2020a).

Propomos uma tipologia simples que diferencie o grau de publicidade dos diversos espaços públicos que compõem o sistema da escala intraurbana de uma cidade hipotética, tendo como critério fundamental de diferenciação a variação quantitativa/qualitativa das áreas de influência: 1) espaços públicos de primeira ordem, escala de atratividade nacional e internacional (área de influência: a cidade, a região metropolitana, outros municípios, estados e nações); 2) espaços públicos de segunda ordem, escala de atratividade regional (área de influência: um conjunto de bairros, ou regiões) e; 3) espaços públicos de terceira ordem, escala de atratividade local (área de influência: o bairro, o quarteirão, as ruas). Nessa tipologia, o sistema de espaços públicos ostenta uma hierarquia funcional e espacial baseada em diferentes graus de publicidade, classificadas segundo uma diferenciação quantitativa/qualitativa das suas áreas de influência.

Como dissemos antes, o geógrafo Walter Christaller ([1933] 1966) utilizava o tamanho da região complementar (área de influência) como um dos principais critérios para se diferenciar o grau de centralidade (primazia) dos diferentes centros e subcentros que compõem os sistemas urbanos. Quanto maior a área de influência, ou seja, a distância média percorrida entre o local de residência de indivíduos e grupos para a aquisição de bens, serviços ou a satisfação de interesses individuais e coletivos diversos, maior seria a centralidade da localidade em questão (CHRISTALLER, 1966). Como estamos adaptando alguns dos pressupostos da Teoria das Localidades Centrais para o estudo dos sistemas de espaços públicos, acrescentamos alguns breves comentários de ordem metodológica.

Neste artigo, utilizaremos como critério fundamental de diferenciação do grau de publicidade dos espaços públicos, além da variável “diversidade quantitativa/qualitativa dos seus públicos frequentadores”, a variável “tamanho/diversidade da área de influência”. O que isso quer dizer? Partimos do pressuposto de que a

diversidade de lugares mobilizados na composição dos públicos frequentadores seria um possível elemento de diferenciação do grau de publicidade desses espaços públicos, que seriam representados por suas respectivas áreas de influência; trata-se, pois, daquilo que estamos chamando nesse artigo de centralidade pública.

Ao realizarmos nosso estudo empírico, partimos, portanto, da seguinte hipótese: os diversos espaços públicos existentes nas cidades compõem diferentes sistemas, que são ordenados segundo um padrão espacial e funcional hierárquico, em cuja distribuição da publicidade é heterogênea, ou seja, a diversidade socioespacial dos seus públicos frequentadores é geograficamente variável. Nas próximas páginas, após uma breve contextualização espaço-temporal do processo de urbanização do bairro da Tijuca, um dos mais antigos e tradicionais da cidade, pretendemos demonstrar ao leitor como o subsistema de praças do bairro se conecta ao sistema de espaços públicos da cidade do Rio de Janeiro; em poucas palavras, propomos aquilo que estamos chamando de uma geografia da publicidade.

Uma breve contextualização espaço-temporal do processo de urbanização do bairro da Tijuca

A área que hoje abrange o atual bairro da Tijuca já ostentou outros nomes. Durante o século XVIII, toda essa região ao redor do atual bairro era conhecida como Freguesia de São Francisco Xavier do Engenho Velho; posteriormente, no século XIX, ela foi subdividida em Andaraí Grande, Andaraí Pequeno, Aldeia Campista, Fábrica de Chitas e Vila Isabel, sendo o Andaraí Pequeno a área hoje ocupada pelo bairro da Tijuca, desde o Estácio até o início da serra que leva ao Alto da Boa Vista (CARDOSO et al., 1984; SANTOS, LEITE; FRANCA, 2003; ROSE; AGUIAR, 2004).

Desde fins do século XIX, asilos, hotéis, solares, colégios e pensões se multiplicavam pela região da Tijuca, atraídos por suas belezas naturais, mas especialmente pela boa acessibilidade ao bairro, um dos mais próximos da região central da cidade. Conforme aponta a literatura especializada, o processo de urbanização da Tijuca se intensificou realmente a partir de 1820, quando se instalou a Fábrica das Chitas em terrenos das chácaras do barão de Bonfim, que impulsionou a construção de novas vias de circulação ao redor do Largo da Fábrica das Chitas, atual Praça Saens Peña que, àquela altura, era apenas um largo sem edificações formado pelo encontro da Estrada do Andaraí Pequeno (atual Rua Conde de Bonfim) com a Travessa do Andaraí (atual Rua Desembargador Izidro) (Cardoso et al, 1984; Rose & Aguiar, 2004).

Desde o início do século XIX até mais ou menos 1870, com algumas exceções, a estrutura fundiária da Tijuca pouco se transformou, sendo marcada pela preponderância de propriedades de caráter rural, que abrigavam

chácaras, sítios e fazendas. Outro importante indutor da acentuação do processo de urbanização da região da Tijuca foi a introdução, em 1853, da linha de “omnibus” da Companhia de Carris da Tijuca que foi puxada por burros até 1862, quando a tração animal foi substituída por locomotivas a vapor, ligando o bairro ao centro da cidade e funcionando até 1866, quando encerrou suas atividades: “Foi na Tijuca que trafegaram os primeiros bondes da América do Sul” (Cardoso et al, 1984, p. 71). Em 1898, outra novidade foi introduzida, a primeira linha férrea que utilizava a eletricidade como fonte energética da cidade, tratava-se da Estrada de Ferro da Tijuca, que era alimentada por uma usina térmica instalada em uma área no sopé da serra (atual Alto da Boa Vista) que passou a se chamar Usina (CARDOSO et al., 1984; ROSE; AGUIAR, 2004).

Entre 1870 e 1890 houve uma verdadeira explosão demográfica na cidade do Rio de Janeiro que praticamente duplicou a população do bairro da Tijuca. A partir de então, em função do crescimento da demanda por novas moradias, escolas, hospitais, estradas, comércio, transportes, entre vários outros, acentuou-se o processo de urbanização da cidade, mas especialmente da Tijuca e de outros bairros localizados nas proximidades do centro, trazendo consigo uma série de melhorias na infraestrutura urbana. Nesse momento, aquele grande número de chácaras, sítios e fazendas que antes predominavam na paisagem da região tornaram-se cada vez mais raras, sendo aos poucos substituídas por diversos loteamentos que se transformaram em edificações de caráter predominantemente residencial como casas de vilas, por exemplo, o que fez com que várias ruas e avenidas fossem abertas, melhorando consideravelmente a circulação interna do bairro e criando algumas praças, a exemplo da Praça Hilda, nas proximidades da Saens Peña e da Praça Barão de Corumbá, nas imediações da Muda (CARDOSO et al., 1984).

Entre os anos de 1880 e 1920, Laranjeiras, Botafogo e Tijuca se consolidaram como alguns dos mais importantes bairros residenciais da cidade do Rio de Janeiro, tendo em vista que seu núcleo central estava se transformado em um centro de comércio e serviços cada vez mais especializado, transformando os bairros que cercam a região central em importantes zonas de expansão urbana, nesse caso, porém, transformando-se em bairros predominantemente residenciais. Na Tijuca, esse processo de urbanização se acelerou rapidamente: da área que abrange o atual bairro do Estácio, chegou até o estabelecimento dos jesuítas, onde hoje se localiza a Praça São Francisco Xavier; via Estrada do Andaraí Pequeno chegou à Praça Saens Peña, mais ou menos no centro geográfico do bairro; seguindo a atual Rua Conde de Bonfim que corta o bairro longitudinalmente em direção ao Alto da Boa Vista, chegou até a Rua Uruguai e nas localidades conhecidas como Muda e Usina, na outra extremidade do bairro (CARDOSO et al., 1984).

Em fins do século XIX e início do século XX surgem as primeiras favelas do Rio de Janeiro, geralmente, localizadas em áreas pouco cobiçadas pelos grandes empreendimentos imobiliários como, por exemplo, em algumas montanhas e encostas características do relevo acidentado da cidade. Na Tijuca, que tem seu sítio

localizado em um vale, a ocupação das encostas foi estimulada pelos próprios “proprietários” das terras que viram na oferta de aluguéis e vendas de imóveis e terrenos para a população de baixa renda uma possibilidade de aferir lucros, tal qual ocorreu no Borel e no Salgueiro, por exemplo. A população que residia nessas recém-formadas favelas era composta majoritariamente por trabalhadores e trabalhadoras, como marinheiros, soldados do exército, guardas municipais, varredores de rua, vendedores de frutas, operários, lavadeiras, empregadas domésticas, entre vários outros, muitos dos quais negros e em situação de vulnerabilidade socioespacial, isto é, sobrevivendo em condições de vida precárias, onde os direitos humanos mais fundamentais simplesmente inexistiam (CARDOSO et al., 1984).

A composição social de todo o bairro foi aos poucos sendo modificada, especialmente a partir da década de 1930, quando a população mais abastada que ali residia começou a se transferir para bairros que estavam se valorizando em função de sua localização costeira, que acabara de cair no gosto das elites da cidade, a exemplo dos bairros do Flamengo, Botafogo e Copacabana, que experimentaram um rápido processo de urbanização/verticalização após os anos 50, quando foram construídos novos túneis e vias de circulação que ligavam o Centro, a Zona Norte e a Zona Sul da cidade. A partir de então, a população da Tijuca passou a ser composta majoritariamente por extratos de renda média no “asfalto”: funcionários públicos, militares, comerciantes, profissionais liberais, entre outros; e por uma população de baixa renda em suas “favelas”. O seu passado aristocrático, porém, não deixou de lhe conferir o *status* de “bairro de elite”, o que acabava atraindo parte da classe média da cidade, constituindo-se em um importante elemento de identidade para os seus residentes (CARDOSO et al., 1984).

Entre 1945 e 1960, cresceu exponencialmente o número e a importância de empresas ligadas à construção civil na cidade do Rio de Janeiro. Nesse contexto, a Tijuca, o bairro mais valorizado da Zona Norte àquela altura, teve o primeiro grande boom de construção de prédios com 3 e 4 andares, consideradas habitações de maior *status* pela população citadina. Como restavam poucas áreas ociosas nos bairros residenciais mais tradicionais da cidade para a construção de habitações familiares individualizadas, foi nesse momento que as construtoras passaram a atuar massivamente na verticalização do ambiente construído (CARDOSO et al., 1984).

Após a década de 1940, em função do maior adensamento populacional de diversos bairros residenciais, da popularização dos automóveis individuais e coletivos e do consequente aumento do fluxo de veículos que transitavam pelo núcleo central, dificultando o seu acesso, houve uma descentralização dos setores de comércio e serviços no Rio de Janeiro. Bairros como Copacabana, Tijuca, Méier e Madureira, por exemplo, experimentaram um acréscimo populacional expressivo, o que criava uma demanda maior por atividades do setor terciário. Nesse contexto, na Tijuca e, mais especificamente, nas proximidades da Praça Saens Peña, se estabeleceu um importante subcentro de comércio e serviços. Nos anos 60, quando o processo de

verticalização do espaço construído atingiu um novo patamar, o mercado consumidor da Tijuca e de outros bairros próximos se expandiu consideravelmente, o que fez multiplicar ainda mais o número de estabelecimentos comerciais e de serviços ao redor da praça (CARDOSO et al., 1984).

A Praça Saens Peña, considerada por muitos “o Coração da Tijuca” é uma das mais icônicas de toda a cidade. Em qualquer livro que se proponha a contar a história da Tijuca, o capítulo mais importante tem que ser dedicado à “Praça”, como os tijucanos costumam chamá-la. Inaugurada em 30 de abril de 1911, passou por inúmeras transformações, a ponto de a história do bairro e a história dessa praça se confundirem. Em 1947, por exemplo, quando a área que circunda a Praça Saens Peña começou a se consolidar como um subcentro de comércio e serviços de escala regional, foram realizadas obras de reforma que alteraram o seu traçado paisagístico original, instalando um lago com chafariz em seu centro. A partir dos anos 60, além dos 14 cinemas distribuídos ao redor da praça, uma série de lojas famosas, que antes só eram vistas pelas ruas do centro da cidade, passaram a se instalar nas suas imediações, consolidando o entorno da Praça Saens Peña como uma espécie de núcleo central da Tijuca e dos seus bairros vizinhos: “Compreende-se por ‘coração da Tijuca’ não somente o núcleo pulsante e principal centro desse bairro, mas de toda a Grande Tijuca” (CARDOSO, VAZ; AIZEN, 2004, p. 81).

Nos anos de 1970, apesar do crescimento populacional, da acentuação do processo de verticalização do ambiente construído e da diversificação do subcentro de comércio e serviços, a situação começou a se modificar: por exemplo, vários cinemas fecharam as portas, anunciando as novas transformações que estariam por vir. Entre 1976 e 1982, ocorreram as obras para a instalação de uma estação de metrô na Praça Saens Peña, que causou muitos transtornos para a população e os comerciantes, em função do barulho, dos engarrafamentos constantes, da sujeira, do tumulto, da interrupção do tráfego de pedestres etc. Por um lado, os moradores e comerciantes estavam animados com a nova opção de transporte coletivo que melhoraria em muito a acessibilidade ao bairro, por outro lado, porém, os problemas causados pela obra fizeram alguns comerciantes fecharem as portas. Em 1982, quando o metrô foi inaugurado, a Praça Saens Peña ganhou um novo traçado que a deixou ainda maior, transformando a continuação da Rua Desembargador Izidro que cortava a praça em uma via exclusiva para pedestres. Nesse novo espaço, porém, a maior parte das imponentes árvores que ali existia foi cortada e não mais replantada, consolidando a área ao redor da praça como um corredor de tráfego de automóveis e pedestres (CARDOSO, VAZ; AIZEN, 2004).

Na década de 1990, novas mudanças se verificaram nas imediações da Praça Saens Peña. Os cinemas de rua, que desde o início do século XX a caracterizavam como um centro de lazer, desapareceram quase que por completo da Tijuca e de outros bairros, sendo substituídos por agências bancárias e igrejas, por exemplo. Em parte, isso se deu em função da inauguração de um “novo” conceito de centro comercial no Brasil, o *shopping*

center, que se instalaram na Grande Tijuca e concentraram uma série de lojas, redes e marcas famosas em seu interior. Nesse contexto, muitas lojas de rua tradicionais que fizeram parte da história do bairro fecharam as portas, sendo substituídas por grandes redes de lojas que já existiam em outras áreas da cidade e no resto do mundo: “A praça, perdendo grande parte de suas atrações de lazer, perdeu muito de sua centralidade” (CARDOSO, VAZ; AIZEN, 2004, p. 85).

Com a abertura de novos *shoppings* como o *Tijuca Off-Shopping* e o *Shopping Tijuca* nas proximidades da Praça Saens Peña e o Shopping Iguatemi em Vila Isabel, uma série de atividades que antes era realizada nas tradicionais lojas de rua da “praça”, como dito antes, foram transferidas para o interior desses espaços, que ofereciam possibilidades mais palatáveis ao consumo, com um ambiente climatizado e longe da crescente violência urbana que assolava a cidade do Rio de Janeiro na década de 1990, modificando sobremaneira o padrão de consumo da população carioca, em geral, e dos tijucanos em particular. Com a implantação do Programa Rio-Cidade pela prefeitura municipal (década de 1990), que previa uma série de intervenções nos espaços públicos da cidade, a Praça Saens Peña foi inteiramente reurbanizada com a instalação de novos equipamentos urbanos, a exemplo de um pequeno parque infantil com diversos brinquedos e da troca de quase todas as peças do mobiliário urbano, com destaque para a introdução de diversos assentos e mesas ao redor da área central da praça. O chafariz e o lago receberam um novo projeto paisagístico, que isolou o seu núcleo central da alameda de circulação que a cercava; soma-se a isso a instalação de uma grande grade verde que cercava todo o núcleo da praça (CARDOSO, VAZ; AIZEN, 2004, p. 85).

Paradoxalmente, as diversas transformações pelas quais passou a Praça Saens Peña e seus arredores com o objetivo de resgatar sua antiga centralidade causaram um efeito contrário. Se, nas décadas passadas, tanto nos dias de semana quanto nos fins de semana (manhã, tarde e noite), o movimento de pedestres e transeuntes era constante, em função da atratividade exercida por seus cinemas, confeitarias, cafés, farmácias, sorveterias, sapatarias, diversas outras lojas de rua e galerias comerciais, com a chegada dos *shoppings*, a maioria desses estabelecimentos não suportou a concorrência e fechou as portas, transformando a icônica Praça Saens Peña em um simples lugar de passagem (CARDOSO, VAZ; AIZEN, 2004).

Ao desaparecer os tradicionais atrativos que cercavam a Saens Peña, a própria praça (o espaço público) que fica localizada em seu centro perdeu a anterior vitalidade. Mesmo as várias obras de reurbanização que se sucederam ao longo do tempo, não foram suficientes para trazer de volta a centralidade da praça. A proliferação de pessoas em situação de rua vivendo em condições de vulnerabilidade social nos espaços públicos do bairro, especialmente para os seus habitantes mais antigos, conservadores, nostálgicos e, em muitos casos, preconceituosos, cria uma “sensação de insegurança”: “Dessa maneira, a praça vai ficando



deserta (...) Sua vitalidade foi transferida, sua centralidade, esvaziada, sua identidade, diluída” (CARDOSO, VAZ; AIZEN, 2004, p. 88).

Na cidade do Rio de Janeiro, os espaços públicos mais tradicionais (praças, parques, largos, esquinas, calçadas, ruas etc.), em função do crescimento da violência urbana, passaram a ser continuamente associados ao perigo e ao crime, o que faz com que esses espaços percam sua funcionalidade essencial: atrair públicos, promover a convivência democrática entre os cidadãos. “Esse processo descaracteriza as praças, torna desagradáveis os ambientes externos, o que – aliado ao fechamento e gradeamento das praças e parques – acentua o esvaziamento e a decadência do espaço livre público, marco essencial de qualquer cidade” (CARDOSO, VAZ; AIZEN, 2004, p. 88).

A Tijuca é o único bairro da cidade do Rio de Janeiro cuja própria toponímia designa os seus habitantes, os tijucanos (Cardoso et al, 1984; Rose & Aguiar, 2004). Ser “tijucano” é, para os seus residentes, muito mais do que simplesmente morar na Tijuca: é compartilhar uma série de vínculos identitários que sempre fez parte da imaginação coletiva dos moradores do bairro. Todos os elementos que descrevi brevemente neste tópico compõem essa trama simbólico-identitária. Neste artigo, me proponho a introduzir mais um aspecto: a sociabilidade pública das praças tijucanas. Trata-se de um traço distintivo fundamental da identidade carioca, em geral, e da tijucana, em particular: a pujante vida pública que tem lugar em seus espaços públicos e, mais especificamente, em suas praças.

O subsistema de praças no bairro da Tijuca

A ideia de promover o estudo empírico desta pesquisa surgiu da leitura de um trabalho anterior, realizado pela geógrafa Amanda Fernandes de Carvalho (2016). Nesse trabalho, a autora descreveu as praças do bairro da Tijuca como unidades componentes de um mesmo sistema de espaços públicos. Para tal, Carvalho coletou e analisou um conjunto de dados de ordem quantitativa que privilegiava três dimensões de análise: morfologias (equipamentos, tamanho, forma etc.), atividades (padrões de uso e apropriação) e situação (acessibilidade, entorno e localização). A partir do cruzamento dos dados coletados, a autora propôs uma tipologia que classificava as 29 praças do bairro em três grupos: grandes, médias e pequenas; tipologia essa que adotamos como referência para a confecção do mapa de localização das praças no bairro da Tijuca (Figura 2) (CARVALHO, 2016). O presente artigo se propõe a ser, simultaneamente, um complemento e uma complexificação dessa proposta inicial, porém, fazendo uso de outros tipos de dados.



Por que o bairro da Tijuca? O principal motivo para a escolha do recorte espacial desta pesquisa é, a pujante vida pública que tem lugar nas 29 praças do bairro que, ao longo de sua história, se transformou em um importante elemento de identidade para os seus residentes. O bairro da Tijuca, localizado na Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro, é um dos mais antigos da cidade. A literatura que versa sobre o bairro é categórica ao afirmar, em tom nostálgico, que a sua história se confunde com a história da própria cidade (Cardoso et al, 1984; Santos, Leite & Franca, 2003; Rose & Aguiar, 2004). No censo realizado pelo IBGE em 2010, o bairro contava com uma população total de aproximadamente 170.000 habitantes. Segundo dados do último censo realizado em 2022, porém, o bairro perdeu 21.479 residentes.

Enquanto conceito, o bairro é uma unidade de área que pode ser individualizada levando-se em consideração diversos critérios: urbanísticos, político-administrativos, paisagísticos, funcionais, socioculturais, simbólicos, populacionais, locacionais, geográficos etc. Para o Estado, o bairro é uma das mais elementares unidades político-administrativas e de planejamento. Para a sociedade civil, os habitantes de um bairro residencial, por exemplo, ele é a vizinhança imediata, comunidade, relações sociais de proximidade, símbolos e vínculos identitários compartilhados que se unificam em determinadas localizações geográficas etc. Trata-se, portanto, simultaneamente, de uma unidade simbólica e de uma unidade técnica (SOARES, 1990; TEIXEIRA; MACHADO, 1986). Quando dizemos que as 29 praças do bairro da Tijuca compõem um sistema de espaços públicos, não se trata de um sistema fechado, do ponto de vista de sua dinâmica e estrutura de funcionamento, mas sim de um recorte analítico. Diante do limitado escopo desse artigo, concentraremos nossa atenção nas três maiores praças do bairro.

Os graus de publicidade: as áreas de influência das três maiores praças da Tijuca

Geo UERJ, Rio de Janeiro, n.45, e73212, 2024 | DOI: 10.12957/geouerj.2024.73212

Figura 5: Tabela – proporção de residentes e não residentes da Tijuca que frequenta as praças Afonso Pena, Saens Peña e Comandante Xavier de Brito. Rio de Janeiro

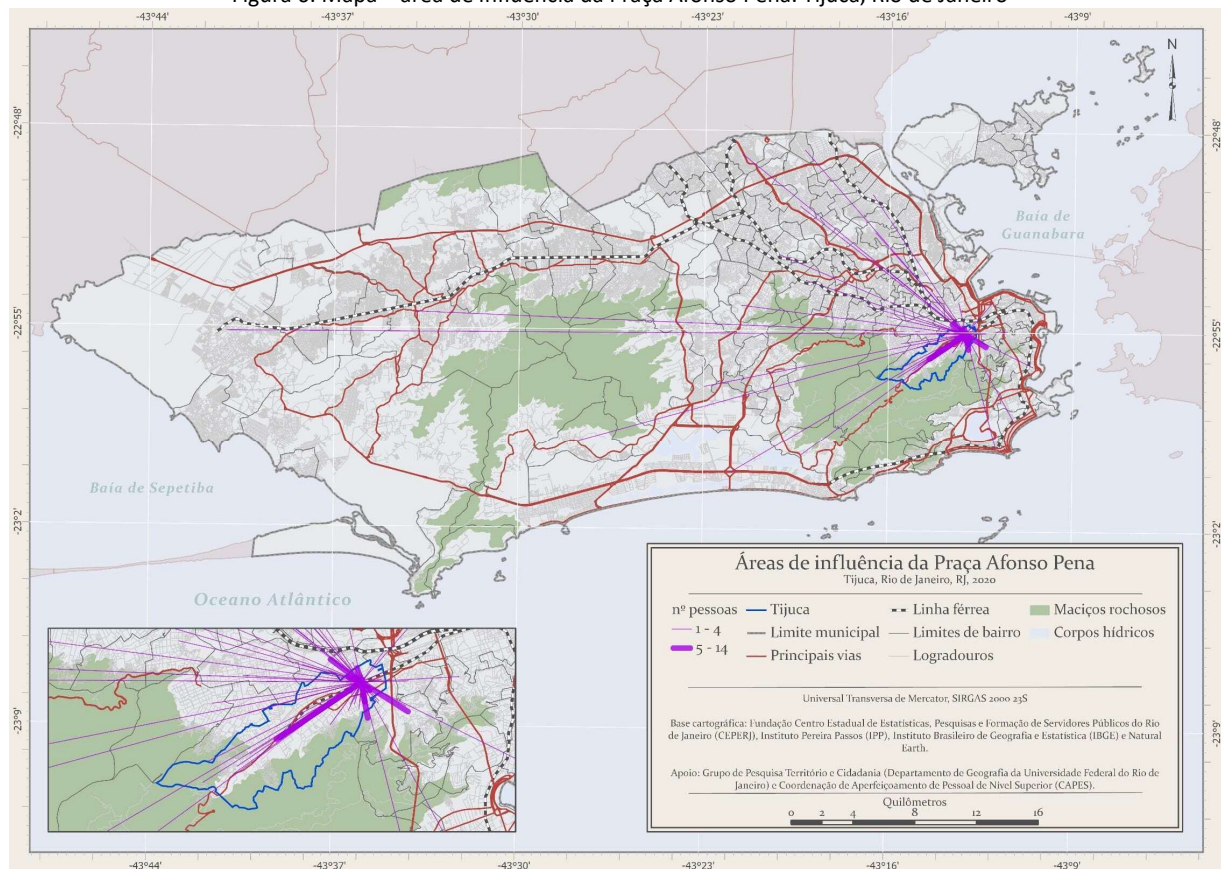
Lugar de residência	Praça Afonso Pena (n=213)	Praça Saens Peña (n=199)	Praça Comandante Xavier de Brito (n=238)
Outros bairros	43%	57%	26%
Tijuca	57%	43%	74%
Nº de ruas ou bairros citados	90	106	90

(Fonte: elaboração própria, 2020)

Nesse sentido, considerando-se especificamente o critério do tamanho e da diversidade da área de influência, seria possível afirmar que a Praça Saens Peña exerce primazia em relação às demais, atraindo pessoas de todo o bairro e, direta ou indiretamente, de outros espaços urbanos (escala de atratividade regional), ou seja, reunindo públicos socioespacialmente mais diversos do que aqueles encontrados nas outras, mesmo que o número absoluto de frequentadores das outras duas praças seja, em algumas ocasiões, maior. Conforme demonstramos no mapa de localização das praças da Tijuca, organizadas segundo uma tipologia de tamanhos (Figura 2), as três maiores estão situadas em áreas bem servidas por diferentes modais de transporte coletivo (rodoviário e metroviário). Porém, nas praças Saens Peña e Afonso Pena, esses modais se localizam muito próximos aos logradouros, favorecendo sua acessibilidade quando comparadas à Praça Comandante Xavier de Brito, onde 74% do público é formado por pessoas que residem nas ruas e favelas próximas à praça.

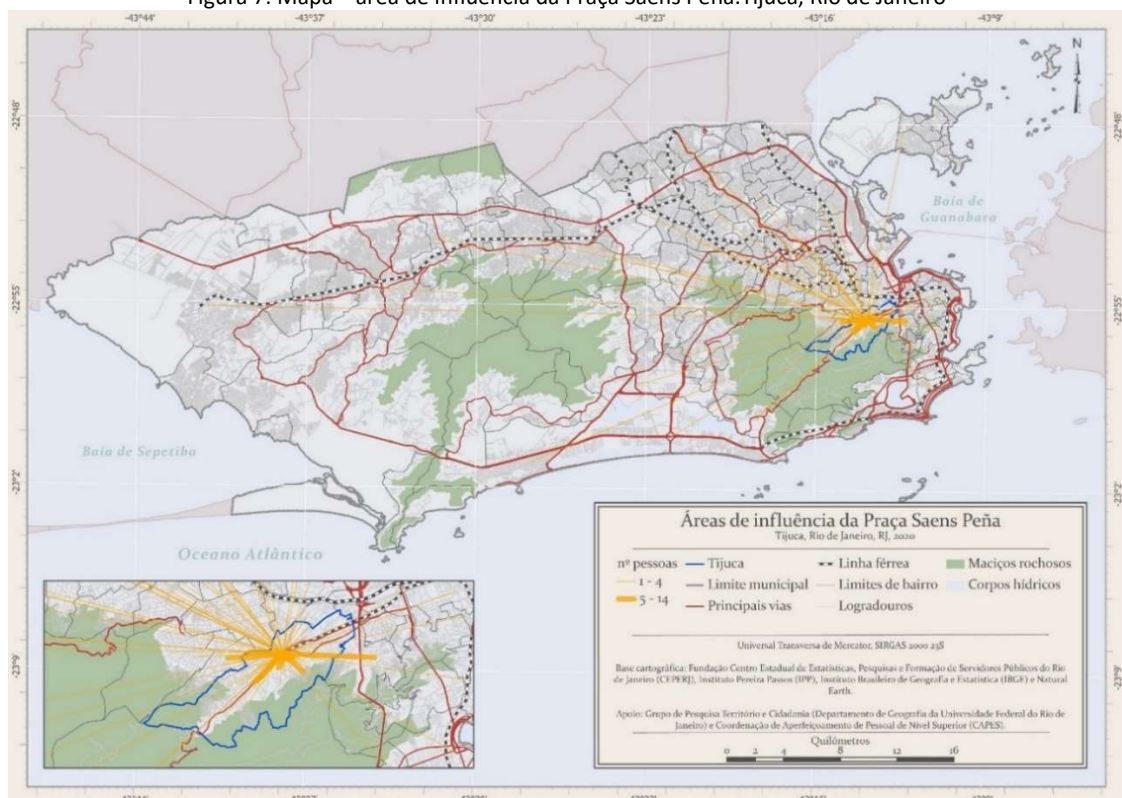
As três praças em questão, as maiores e mais importantes do bairro da Tijuca, concentram muitos usuários em praticamente todos os dias (dias de semana e fins de semana) e horários (manhã, tarde e noite). Em função de diversas variáveis geográficas como tamanho, diversidade de equipamentos, localização e situação, que garantem boas condições de acessibilidade, essas praças são aquelas que concentram o maior número de frequentadores. Se levarmos em consideração a tipologia que propusemos anteriormente para diferenciar os graus de publicidade dos diversos espaços públicos que compõem o sistema da escala intraurbana de uma cidade qualquer, podemos afirmar, à luz do tamanho e da diversidade das áreas de influência das três maiores praças, que a Praça Afonso Pena e a Praça Comandante Xavier de Brito podem ser concebidas como espaços públicos de terceira ordem, enquanto a Praça Saens Peña poderia ser concebida como um espaço público de segunda ordem, pois ela atrai públicos socioespacialmente mais diversos que os seus pares.

Figura 6: Mapa – área de influência da Praça Afonso Pena. Tijuca, Rio de Janeiro



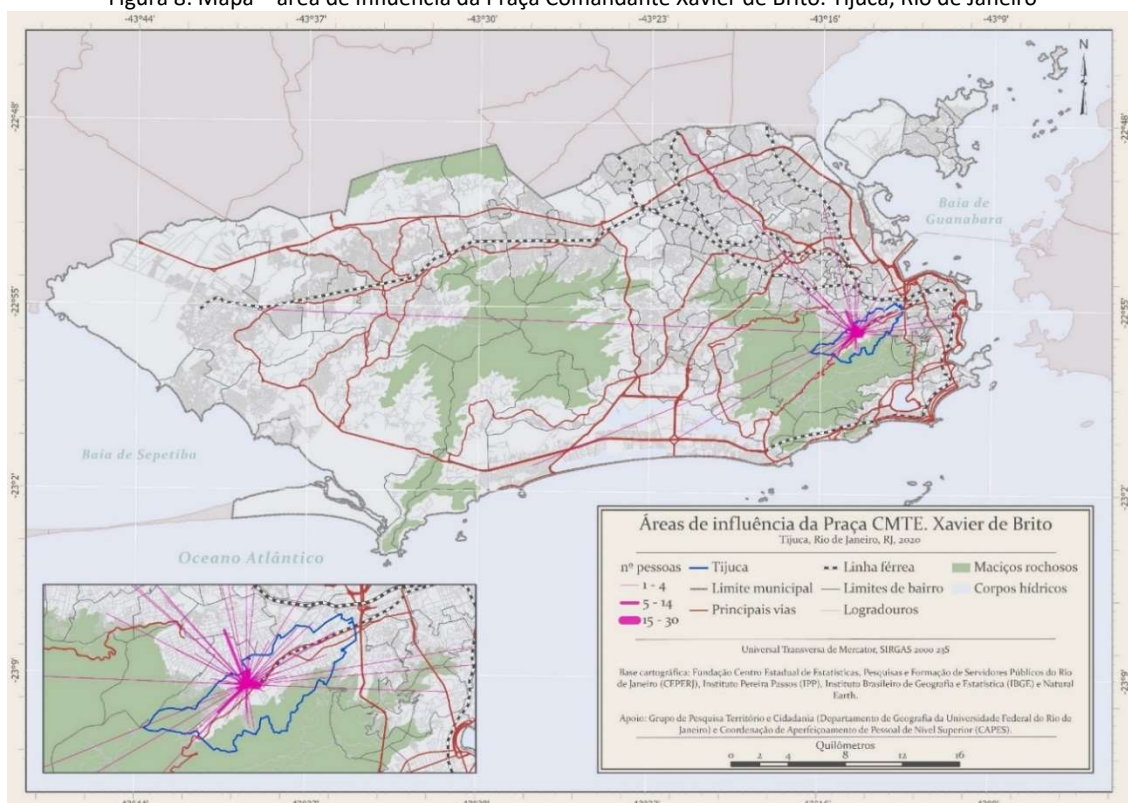
(Fonte: elaboração própria, 2020.)

Figura 7: Mapa – área de influência da Praça Saens Peña.Tijuca, Rio de Janeiro



(Fonte: elaboração própria, 2020.)

Figura 8: Mapa – área de influência da Praça Comandante Xavier de Brito. Tijuca, Rio de Janeiro



(Fonte: elaboração própria, 2020.)

Um sistema de espaços públicos na cidade do Rio de Janeiro

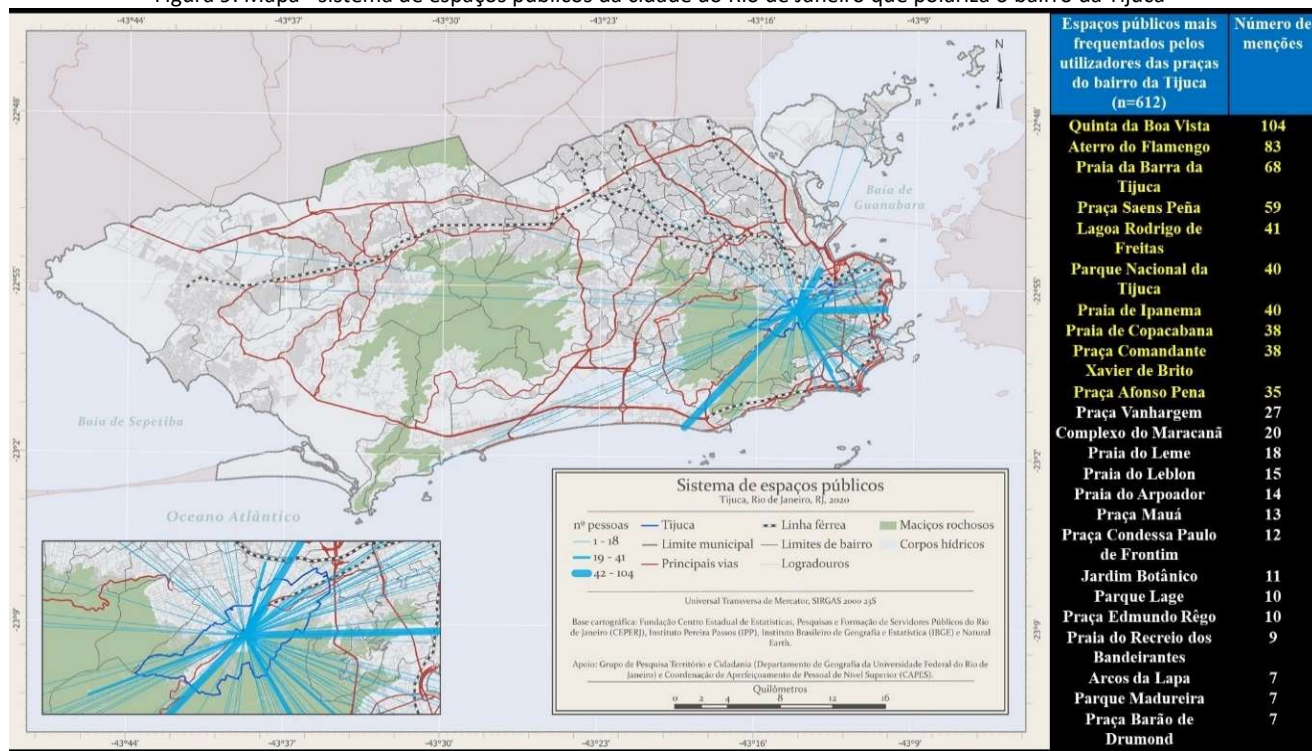
Em nossos trabalhos de campo, perguntamos aos frequentadores das praças Afonso Pena, Saens Peña e Comandante Xavier de Brito, que outros espaços públicos eles costumavam frequentar no bairro e na cidade. Em uma amostra aleatória de 621 questionários válidos, 141 espaços públicos foram citados, totalizando 935 menções. Com estes dados em mãos foi possível confeccionar o mapa do sistema de espaços públicos da cidade do Rio de Janeiro que polariza o bairro da Tijuca (Figura 7). Esse mapa demonstra, entre outras coisas, como o subsistema de praças do bairro da Tijuca está interconectado ao sistema de espaços públicos da cidade do Rio de Janeiro. Porém, diferentemente de outros estudos urbanos que fazem menção à ideia de sistemas de espaços públicos, geralmente, para demonstrar a interconectividade da malha urbana que liga os diversos espaços públicos das cidades, ou seja, referindo-se especificamente à dimensão físico-material da interconectividade dos sistemas urbanos; no presente estudo, demos um passo adiante, demonstrando como esses sistemas de espaços públicos se interconectam não apenas através da malha urbana e do sistema viário, mas também do ponto de vista das relações sociais, isto é, da composição dos seus públicos frequentadores.

Isoladamente, o espaço público que mais exerce atração entre os frequentadores das praças tijucanas é a Quinta da Boa Vista (104 menções), um parque municipal localizado na Zona Norte da cidade, nas proximidades do bairro da Tijuca, uma enorme área cercada, com muitas árvores, gramados canteiros e corpos d'água. O Aterro do Flamengo (83 menções), outro grande parque com muitas árvores, canteiros, gramados, pistas de corrida e equipamentos esportivos de uso coletivo, localizado na Zona Sul da cidade, na orla do bairro do Flamengo, foi o segundo espaço público mais citado. O terceiro espaço público mais mencionado pelos frequentadores das praças tijucanas foi a praia da Barra da Tijuca (68 menções), localizada na Zona Oeste da cidade, a praia mais próxima do bairro, uma enorme faixa de areia que se estende por vários quilômetros. Como era de se imaginar, a Praça Saens Peña (59 menções) aparece em quarto lugar entre os espaços públicos mais frequentados pelos tijucanos, confirmando a primazia exercida por esse espaço público em relação às outras.

A Lagoa Rodrigo de Freitas Peña (41 menções), um corpo d'água salgada, cercado por montanhas, e o Parque Nacional da Tijuca (40 menções), uma das maiores florestas urbanas do mundo, aparecem logo em seguida, demonstrando o apreço que os cariocas e os tijucanos têm pelo contato com a natureza na vida pública. Isso ajuda a explicar também o fato de que, tomadas em conjunto, as diversas praias da cidade constituem os espaços públicos que mais exercem atração entre frequentadores das praças tijucanas (226 menções), com destaque para as praias da Barra da Tijuca, Ipanema, Copacabana, Leme, Leblon e Arpoador, que aparecem entre as mais citadas. Como dito antes, muitos desses espaços públicos, especialmente os mais mencionados, poderiam ser concebidos como verdadeiros lugares centrais para a sociabilidade pública, pois, exercem

atração sob públicos muito diversos, de toda a cidade, a região metropolitana, o estado e, em alguns casos, os espaços públicos mais famosos, inclusive em âmbito nacional e internacional, constituindo-se, pois, segundo a tipologia que propomos, em espaços públicos de primeira ordem, que exercem primazia em relação ao sistema de espaços públicos que eles compõem.

Figura 9: Mapa - sistema de espaços públicos da cidade do Rio de Janeiro que polariza o bairro da Tijuca



(Fonte: elaboração própria, 2020.)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No presente artigo, propomos uma reflexão geográfica, teórica e empírica, acerca da centralidade pública. Em termos teóricos, desenvolvemos a ideia de sistemas de espaços públicos, estabelecendo uma relação entre os conceitos “espaços públicos” e “sistemas urbanos”. Ao adaptarmos alguns dos pressupostos da Teoria das Localidades Centrais para o estudo do sistema de espaços públicos, propomos uma tipologia que leva em consideração os diferentes graus de publicidade dos espaços públicos, diferenciados e hierarquizados à luz do tamanho e da diversidade socioespacial de suas respectivas áreas de influência. Propomos aquilo que chamamos de uma geografia da publicidade e da centralidade pública.

Em nosso estudo de caso empírico, a partir da aplicação de 655 questionários com os frequentadores das três maiores praças do bairro da Tijuca, foi possível evidenciar: 1) na escala local, do bairro, a existência de uma geografia diferenciada e hierarquizada da publicidade, isto é, demonstramos como as três maiores praças do



bairro da Tijuca ostentavam diferentes graus de publicidade, classificadas segundo uma diferenciação quantitativa/qualitativa de suas áreas de influência; 2) na escala intraurbana, cidade do Rio de Janeiro, a existência de um sistema hierárquico de espaços públicos que polariza o bairro da Tijuca. Em poucas palavras: esperamos ter demonstrado a existência de diferentes sistemas e subsistemas de espaços públicos na cidade do Rio de Janeiro, que são ordenados segundo um padrão espacial/funcional hierárquico, em cuja distribuição da publicidade é geograficamente heterogênea.

REFERÊNCIAS

- ABLAS, Antônio. **A teoria do lugar central: bases teóricas e evidências empíricas**. São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas, 1982. 215 p.
- ARENDT, Hannah. **A condição humana**. 10ª Ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007, 351 p.
- BERRY, Brian. Cities as systems within systems of cities. **Regional Science**, v. 13, n. 1, p. 147-163, 1964.
- BERRY, Brian & PRED, Allen. **Central places studies: a bibliography of theory and applications**. Philadelphia: Regional Science Research Institute, 1965. 50 p.
- CARDOSO, Elizabeth et al. **Tijuca**. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia, 1984, 148 p.
- CARVALHO, Amanda. Das muitas praças que uma praça é: contribuição para o estudo de um sistema de espaços públicos no Rio de Janeiro. In: **Anais do XXIII Encontro Nacional de Geógrafos – A construção do Brasil: geografia, ação política e democracia**, São Luís, MA, 2016, p. 1-8.
- CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2000, 590 p.
- COLBY, Charles. Centrifugal and centripetal forces in urban geography. **Annals of the Association of American Geographers**, v. 23, n. 1, p. 1-20, 1933.
- CORRÊA, Roberto. O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 50, n. 2, p. 107-124, 1988a.
- CORRÊA, Roberto. **Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente**. Revista Cidades. v. 9, n. 16, p. 199-218, 2011.
- CORRÊA, Roberto. Repensando a teoria das localidades centrais. In: **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.
- CHRISTALLER, Walter. **Central places in southern Germany**. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966, 230 p.
- FELIX DE SOUZA, A. Lapa: da sociabilidade na cidade para a sociabilidade da cidade. **Espaço Aberto**, v. 5, n. 2, pp. 61-78, 2015.
- FELIX DE SOUZA, Andre & CAMPOS, Igor. La sociabilidad como juego y el espacio público como escenario. In: GOMES, Paulo & RIBEIRO, Letícia (Orgs.). **Formas de la sociabilidad: una geografía de los espacios públicos en Río de Janeiro**, pp. 111-133, 2020a.
- FELIX DE SOUZA, A. **Sociabilidade pública na cidade do Rio de Janeiro: uma reflexão geográfica sobre a importância dos espaços públicos para a existência das sociedades republicanas e democráticas**. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2020b, 517 p.
- FELIX DE SOUZA, A. Espaços públicos e fragmentação socioespacial, reflexão teórico-empírica sobre o Rio de Janeiro. **PatryTer**, v. 5, n. 10, pp. 219–248, 2022b.
- FELIX DE SOUZA, A. Uma geografia da sociabilidade pública na cidade do Rio de Janeiro: o encontro da diversidade citadina nas praças tijucanas. **Espaço Aberto**, n. 13, v. 2, pp. 221–244, 2023b.
- GEIGER, Pedro. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais. 1963, 457 p.
- GOMES, Paulo. **A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. 3ª Ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010, 304 p.



- GOMES, Paulo. Espaços públicos: um modo de ser do espaço, um modo de ser no espaço. In: CASTRO, I; GOMES, P. & CORRÊA, R. **Olhares geográficos: modos de ver e viver o espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012, pp. 19-41.
- HABERMAS, Jürgen. **Mudança estrutural da esfera pública**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984, 397 p.
- HAGGETT, Peter. **Locational analysis in human geography**. London: Edward Arnold. 1965, 339 p.
- HAGGETT, Peter & CHORLEY, Richard. **Network analysis in geography**. London: Edward Arnold, 1972, 360 p.
- HARVEY, David. **Social justice and the city**. Baltimore: Hopkins University Press, 1975, 336 p.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Regiões de Influência das Cidades** – Regic 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2020a.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2011, 510 p.
- LEFEBVRE, Henri. Part II: the right to the city. In: LEFEBVRE, Henri. **Writings on cities**. Cambridge: Blackwell, 1996, 250 p.
- MCKENZIE, Roderick D. El alcance de la ecología humana. In: THEODORSON, G. A. **Estudios de Ecología Humana**. Barcelona: Labor, 1974, vol. 1, p. 57-68.
- MELLO, João. Explosões e estilhaços de centralidades no Rio de Janeiro. **Espaço e Cultura**, v. 1, pp. 23-43, 1995.
- MITCHELL, Don. People's Park again: on the end and ends of public space. **Environment and Planning A, economy and space**, v. 49, n. 3, pp. 503–518, 2017.
- PARK, Robert; BURGESS, Ernest & MCKENZIE, Roderick. **The city**. Chicago: University of Chicago Press, 1925, 239 p.
- ROSE, Lili & AGUIAR, Oliveira. **Tijuca de rua em rua: da Praça da Bandeira ao Alto da Boa Vista**. Rio de Janeiro: Editora Rio, 2004, 255 p.
- SANTOS, Alexandre; LEITE, Márcia & FRANCA, Nahyda (orgs.). **Quando memória e história se entrelaçam: a trama dos espaços na Grande Tijuca**. Rio de Janeiro: IBASE, 2003, 96 p.
- SIMMONS, Jim. Urban systems: the new regional geography. **Espace géographique**, v. 10, n. 2, pp 135-142, 1981.
- SOARES, Maria. O conceito geográfico de bairro e sua exemplificação na cidade do Rio de Janeiro. In: BERNARDES, Lysia & SOARES, Maria (orgs.). 2ª Ed. **Rio de Janeiro: cidade e região**. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1990, p. 105-120.
- TEIXEIRA, Marlene & MACHADO, Rosa. Conceito de bairro: unidade popular ou técnica? **Anuário do Instituto de Geociências, UFRJ**, pp. 66-71, 1986.
- ULLMAN, Edward. A theory of location for cities. **The American Journal of Sociology**, v. 46, n.1, pp. 853-864, 1941.
- ULLMAN, Edward. **Geography as spatial interaction**. Seattle and London: University of Washington Press, 1980, 231 p.
- WHITE, William. **The social life of small urban spaces**. New York: Project of Public Spaces, 1980, 125 p.