

4.

Próxima estação: subúrbio

*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 cansa
Riachuelo, São Francisco, até que enfim
Minha Mangueira
Maracanã, São Cristóvão
Lindo bairro imperial
Só depois de Lauro Muller
É que cheguei lá na Central*

**Geografia Popular – Marquinhos de Oswaldo Cruz,
Edinho Oliveira e Arlindo Cruz**

Vinte e quatro anos após a inauguração da primeira linha de trem a vapor norte-americana, Dom Pedro II inauguraria a Estrada de Ferro Mauá, que ligava o Porto de Mauá, na Baía de Guanabara, à localidade de Raiz da Serra, na Província do Rio de Janeiro. Apesar de ter apenas valor político e simbólico, por seu pioneirismo, ela foi o primeiro passo nos esforços de construção ferroviária no país. Quatro anos mais tarde, em 29 de março de 1858, era inaugurado o primeiro trecho da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, ligando a Estação da Corte a Queimados, no Rio de Janeiro. Renomeada Estrada de Ferro Central do Brasil com a proclamação da República, a ferrovia passou a conectar, já em 1877, o Rio à Estrada de Ferro São Paulo, criada em 1867 para ligar o porto de Santos à capital do estado.

A ferrovia, que cortou impiedosamente as matas selvagens e ligou cidades, apresentou, também, uma nova concepção de tempo para comunidades que antes se separavam por distâncias percorridas por horas, quando não dias de viagem a cavalo. Em exposição feita na abertura do VIII Congresso de História do Grande ABC, José de Sousa Martins afirma sobre os primórdios do trem em São Paulo:

O mundo da ferrovia trazia embutido os códigos da modernidade e, portanto, das contradições sociais gestadas na complicada passagem da sociedade escravista, que se exauria, para a sociedade industrial, que se anunciava. Não se tratava apenas do advento das classes sociais, mas das reinterpretações da realidade que a mudança impunha, da emergência da vida cotidiana e da vida privada, o novo modo de ser dominado pela temporalidade da reprodução ampliada do capital, o novo decoro regulado pela necessidade social da aparência. (2008, 18)

Apesar da afirmação de Martins se referir especificamente ao caso dos subúrbios paulistanos do final do século XIX, panorama semelhante era encontrado no Rio de Janeiro. Áreas rurais que circundavam a capital do império viram-se, num período curto de tempo, conectadas à região urbana. As distâncias percorridas a cavalo nos alagadiços cariocas foram subitamente encurtadas. Tais fazendas passaram a recortar seus territórios e vendê-los como lotes residenciais ou de destinação industrial: começava, assim, a ocupação do subúrbio carioca.

No Brasil, mas principalmente no Rio de Janeiro, os subúrbios foram e permanecem sendo associados ao trem. Em São Paulo, de acordo com levantamento de Martins, “tomar o subúrbio” passou a ser expressão comum na região metropolitana após a criação da São Paulo Railway, que ligou a capital ao porto de Santos. A empresa adotou a palavra para indicar a “região correspondente ao trecho de ferrovia que era cotidianamente tributário da cidade de São Paulo, entre a estação de São Bernardo (depois, Santo André) e a estação da Lapa” (Martins, 2008, 43). Com o tempo, a região de Mauá e Jundiaí passariam a ser referidas como suburbanas também. No Rio, a implementação de uma tarifa única nos trens suburbanos dentro do Distrito Federal incentivou a ocupação a distâncias cada vez maiores ao Centro – em sua maioria, feita praticamente sem qualquer apoio do Estado (Abreu, 2006, 80). Até hoje, essa região é conhecida popularmente e na mídia como subúrbio¹.

Apesar da ferrovia não ter levado imediatamente a indústria para o subúrbio, conforme verificou o geógrafo Nelson da Nóbrega Fernandes em estudo sobre o caso carioca, ela já impunha um tempo distinto do rural, ainda muito presente na

¹ Foram manchetes no site G1: "Carro pega fogo em calçada no Subúrbio do Rio" (5 jan. 2016, sobre acontecimento em Bonsucesso); "Incêndio atinge área em Vigário Geral, no Subúrbio do Rio" (25 dez. 2015). Na matéria "Batalhão de Choque faz operação em duas comunidades da Zona Norte", do jornal O Globo, as comunidades Mandela e Bandeira 2 foram localizadas no "subúrbio do Rio" (15 dez. 2015). Na reportagem "O Barça que treina em zona de guerra", do El País Brasil, o complexo da Maré foi caracterizado como "subúrbio abandonado historicamente pelas autoridades" (25 out. 2015).

sociedade escravocrata brasileira. Em visita ao Brasil, o mesmo Kipling que observou com antipatia a formação suburbana norte-americana², notou a discrepância entre a velocidade e eficiência conquistadas pelo motor a tração dos carros da ferrovia paulistana com o tempo tomado pelas famílias nos momentos das despedidas nas estações (*apud* Martins, 2008, 33). Também nesse período era possível distinguir o tempo da aristocracia rural que possuía condições de tomar o trem; com o tempo da população simples, para qual as distâncias percorridas pelo trem ainda representavam horas, quando não dias de deslocamento a cavalo.

Não obstante a importância da ferrovia na constituição dos novos espaços circundantes à cidade, foi com as mudanças urbanas promovidas no governo de Napoleão III, na França, que o termo “adquiriu a complexidade de sentidos que a torna um conceito seminal no mundo contemporâneo” (*apud* Sevcenko, 2007). A reforma realizada pelo Barão Georges-Eugène Haussmann entre 1853 e 1870 remodelou radicalmente o espaço urbano parisiense e expulsou para os subúrbios os trabalhadores.

No contexto dos sucessivos levantes revolucionários que tinham como intuito tirar Napoleão III do poder, as mudanças urbanas promovidas por Haussmann foram essenciais para uma política essencialmente burguesa, que pretendia afastar os proletários do centro urbano, reduzir seu poder de reunião e tentar evitar as barricadas – tática adotada pelos revolucionários que já haviam se tornado uma característica da cidade³. Além do aspecto político, outro sanitário também movia o Barão. Apesar de o Iluminismo ter promovido grandes avanços técnicos e culturais, pouco havia mudado na estrutura da velha Paris desde a Idade Média. As

² No final do século XIX, os subúrbios norte-americanos já eram criticados por contribuírem para a segregação social e promoverem um estilo de vida pobre, que afastava o homem das atividades criadoras da cidade. “Metade de seu problema”, escreveu Rudyard Kipling a William James em 1896, “é a maldição da América – o tédio puro, desesperado, bem ordenado; e esse tédio vai ser, um dia, a maldição do mundo” (*apud* Mumford, 1982, 534). Anos mais tarde, seria justamente o tédio uma das temáticas recorrentes na literatura norte-americana situada nesse espaço, vide a obra de John Updike e Don DeLillo, por exemplo.

³ Victor Hugo as descreve em *Os Miseráveis*: “Por toda a parte estava alerta a invisível polícia dos revoltosos. Mantinha a ordem, o mesmo que dizer que guardava a noite...Um olhar lançado de cima sobre essas sombras amontoadas talvez encontrasse, em pontos dispersos, um brilho indistinto que deixava ver contornos irregulares, arbitrariamente distribuídos, perfis de estranhas construções. Nessas ruínas, algo se movia, semelhante a luzes. Era nesses lugares que se encontravam as barricadas” (*apud* Benjamin, 2015, 17). Também Charles Baudelaire as invoca em *As flores do mal*: “mágicas pedras da calçada, que se erguem para as alturas como fortalezas” (*apud* Benjamin, 2015, 17).

ruas tortuosas, os esgotos a céu aberto e as casas amontoadas, ocupadas, principalmente, pelas classes proletárias, eram uma ameaça constante à saúde de seus habitantes. Além do plano estético, as mudanças, levadas a cabo com o objetivo de “ajudar a resolver o problema do capital e do desemprego por meio da urbanização”⁴, impuseram um novo modo de vida e personalidade urbana.

O modelo adotado por Haussmann passou a ser almejado e copiado por outras cidades, que viam nas obras do barão francês um exemplo a ser seguido. São exemplares os casos de Buenos Aires, com Torquato de Alvear, Rio de Janeiro, com Pereira Passos, assim como Nova York, com Robert Moses. Tal modelo, no entanto, previa o ordenamento e limpeza das regiões centrais da urbe, sem levar em conta as regiões periféricas que receberiam as populações expropriadas. São nesses espaços que o subúrbio em toda a complexidade que conhecemos hoje é formado: categoria que tanto urbanistas quanto geógrafos têm dificuldade de definir. Permeado tanto pelo imaginário urbano quanto pelo do campo, o subúrbio moderno não poderia existir sem as relações capitalista de trabalho.

Apesar de periférico nas histórias oficiais que todas essas cidades queriam contar, o surgimento dos subúrbios e costumes lá formados marcam uma nova concepção de tempo, espaço e sociabilidade. Assim como em Paris, a “reconfiguração da infraestrutura urbana” pela qual passou o Rio no início do século XX, impactou as classes trabalhadoras, deslocadas para as regiões afastadas do centro urbano. Como destacou Walter Benjamin em *As Passagens*, para realizar essas mudanças, Haussmann ampliou os limites da cidade e moveu grandes parcelas da população para os subúrbios, o que impactou a vida dos trabalhadores:

Hundreds of thousands of families, who work in the center of the capital, sleep in the outskirts. The movement resembles the tide: in the morning the workers stream into Paris, and in the evening the same wave of people flows out. It is a melancholy image...I would add...that it is the first time that humanity has assisted in a spectacle so dispiriting for the people. A. Gravneau, *L'ouvrier devant la société*, Paris, 1868 (Benjamin, 1999, 137)⁵

⁴ HARVEY, David. O Direito à cidade. Disponível em: <<http://revistapiaui.estadao.com.br/materia/o-direito-a-cidade/>>. Acessado em 08 jan. 2016.

⁵ Na tradução para o inglês da Harvard University Press de Howard Eiland e Kevin McLaughlin, baseada no volume editado por Rolf Tiedmann.

A onda de pessoas que se desloca do centro para os subúrbios descrita no trecho acima foi por muitas vezes retratada na obra de Lima Barreto⁶. Conforme apontou Gabriela Hardtke Böhm em artigo publicado na Revista Crioula⁷, o comentário social presente nos textos de Barreto tem paralelo com o de Honoré Daumier, que também observou as descontinuidades sociais da metrópole parisiense em ebulição. Em crônicas como “O trem dos subúrbios”, publicada no jornal Gazeta de Notícias, em 21 de dezembro de 1921, o cronista compara a segunda classe do trem que corta os subúrbios cariocas, meio de transporte utilizado diariamente pelo autor, com a situação retratada no desenho do pintor e caricaturista francês. A gravura de Daumier (Figura 1), de 1860, contrastava com a percepção do cronista brasileiro sobre o imaginário parisiense, já bastante alimentado pelas narrativas de viagem (na maioria das vezes orais, feitas pelos integrantes da elite carioca, que viajavam à França), pela própria iconografia, pela literatura e pelos jornais que circulavam ou que eram enviados de Paris por amigos que lá estavam (Böhm, 2013, 3).

⁶ A obra de Afonso Henriques de Lima Barreto (1881 - 1922), jornalista, foi marcada pela conturbada história pessoal e olhar detalhista sobre as idiossincrasias da sociedade carioca de sua época. Nascido mulato quando o Brasil ainda não havia abolido a escravidão (1888) e morador do subúrbio, perdeu a mãe, tuberculosa, quando era criança. Devido aos problemas psiquiátricos do pai, foi obrigado a sustentar os irmãos. O alcoolismo e depressão o levaram a internações em hospícios até a sua morte. Dentre seus trabalhos publicados estão *Recordações do Escrivão Isaías Caminha* (1909), *Triste Fim de Policarpo Quaresma* (1913) e *Vida e Morte de M.J. Gonzaga de Sá* (1919), além de dezenas de contos e crônicas publicadas em jornais da época.

⁷ BÖHM, Gabriela Hardtke. Lima Barreto e Evaristo Carriego: visões literárias de dois subúrbios latino-americanos (1900-1920). In: Revista Crioula, n. 13, 2013.



Figura 1 - Honoré Daumier: O vagão da terceira classe (Paris, 1860).

Honoré Daumier (1808 – 1879) viveu em uma época de grande agitação política, econômica e social na França. A Revolução Francesa, de 1789, e a Revolução Industrial pela qual passava o país serviram como um duro golpe para a velha ordem social. Artista prolífico, retratou em sua obra o surgimento de uma nova classe social, de trabalhadores industriais empobrecidos, e fez críticas mordazes à situação política e social do país. Suas caricaturas compõem o momento de amadurecimento da imprensa ilustrada francesa e, se de início traziam uma forte sátira política, tornaram-se, em seguida, um expressivo recurso para expor os costumes da sociedade de então. Para Charles Baudelaire, a obra de Daumier representou papel fundamental na sua reflexão sobre a Modernidade e seu programa estético: elas marcavam o novo papel do artista e da própria arte diante da realidade.

No caráter cômico da caricatura estava enredada a dualidade do verdadeiro artista moderno, capaz de reconhecer-se no outro retratado e "encontrar no riso sua redenção" (Nery, 2014, 69). Para Baudelaire, Daumier vai além, ele é capaz de "perceber e traduzir a 'dor humana'" (Nery, 2014, 70). A instantaneidade da forma caricatural, no caso de Daumier produzida de memória a partir de um acontecimento observado por ele, faz de seus trabalhos algo que "não se trata

precisamente de caricatura, mas da história, da trivial e terrível realidade”⁸. Segundo Laura Nery, no artigo “*On regarde, on a compris*”: *Daumier e a caricatura. Arte, modernidade e imprensa*:

A visão de Daumier reflete toda a empatia e a comoção do artista em face do drama humano, o drama que tem lugar na grande cidade e que fala de todos os males modernos: a truculência do poder, a injustiça social, a desigualdade das relações entre as classes numa sociedade capitalista em confronto com o tédio (*ennui*) e a indiferença burgueses. (2014, 72)

Essa mesma empatia em face do drama humano e capacidade de reconhecer-se no outro a que Baudelaire apontou como características do artista moderno estavam presentes na obra de Lima Barreto. Morador dos subúrbios cariocas, Barreto acaba por tornar-se um porta-voz desse espaço e da “multidão solitária” que já em finais do século XIX e início do XX não integrava o imaginário do Rio de Janeiro. Assim como no desenho de Daumier, a multiplicidade de tipos, cores e costumes também é assinalada pelo cronista como característica do vagão carioca:

Só alguns e, em geral, os operários é que esmaltam no rosto angústia e desânimo. Porém, a indumentária variada merecia que um lápis hábil a registrasse. Aquelas crioulas e mulatas inteiramente de branco, branco vestido, meias, sapatos, ao lado de portugueses ainda com restos de vestuários da terra natal; os uniformes de cáqui das corporações; os em mangas de camisa e algum exótico jaquetão de inverno europeu, acompanhado do indefectível cachimbo. (Barreto, 467)

Não por coincidência Barreto escolhe descrever a cena utilizando expressões como “*esmaltam no rosto angústia e desânimo*” e “*merecia que um lápis hábil a registrasse*”. Como ele relatou em “Trem dos subúrbios”⁹: “Habitualmente não viajo em segunda classe mas tenho viajado, não só, às vezes, por necessidade, como também, em certas outras, por puro prazer”. Tal qual o pintor da vida moderna, o olhar minucioso sobre os subúrbios permitiu que ele pintasse em suas crônicas, contos e romances os costumes da época e as distinções socioeconômicas de uma viagem pelo ambiente urbano em vias de modernização.

Em *De Cascadura ao Garnier*¹⁰, Barreto deixa clara não só a questão da miscigenação (“Embarco em Cascadura. É de manhã. O bonde se enche de moças

⁸ BAUDELAIRE, Charles. “Quelques caricaturistes français”. *apud* NERY, Laura. “On regarde, on a compris”: Daumier e a caricatura. *Arte, modernidade e imprensa*. In: *Revista Maracanan*, v. 10, n.10, Janeiro/Dezembro 2014, 64-77.

⁹ Texto publicado no jornal Gazeta de Notícias em 21 de dezembro de 1921.

¹⁰ Publicada na Revista Careta, em 29 de julho de 1922.

de todas as cores com os vestuários de todas as cores”), mas também como a distância física evidenciava as descontinuidades temporais e sociais da população:

Entretanto, essa trilha lamacenta que, preguiçosamente, a Prefeitura Municipal vai melhorando, viu carruagens de reis, de príncipes e imperadores. Veio a Estrada de Ferro e matou-a, como diz o povo. Assim aconteceu com Inhomerim, Estrela e outros "portos" do fundo da baía. A Light, porém, com o seu bonde de "Cascadura" descobriu-a de novo e hoje, por ela toda, há um sopro de renascimento, uma palpitação de vida urbana, embora os bacorinhos, a fuçar a lama, e as cabras, a pastar pelas suas margens, ainda lhe dêem muito do seu primitivo ar rural de antanho.

Barreto intercala três tempos distintos para esse caminho que ligava o bairro de Cascadura ao centro da cidade: o das carruagens, retomado com certa nostalgia como época de “reis, príncipes e imperadores”; o do trem, quando os vestígios do passado primitivo foram apagados pela Estrada de Ferro que transformou a “trilha lamacenta” em mera passagem; e o dos bondes, que voltam a imprimir ao local ares de urbanidade, “um sopro de renascimento”.

Mas... o bonde de Cascadura corre; "Titio Arrelia", manejando o "controle", vai deitando pilhérias, para a direita e para a esquerda; ele já não se contenta com o tímpano; assovia como os cocheiros dos tempos dos bondes de burro; e eu vejo delinear-se uma nova e irregular cidade, por aqueles capinzais que já foram canaviais; contemplo aquelas velhas casas de fazenda que se erguem no cimo das meias-laranjas; e penso no passado.

Tal qual o “*Angelus Novus*” de Paul Klee tornou-se uma alegoria em Walter Benjamin para uma visão desmistificada da História na modernidade, a imagem criada por Lima Barreto no trecho acima parece trazer uma alegoria para a modernidade explicitada pelas reformas urbanas. Aqui, o escritor é impelido pelo bonde em direção ao progresso, marca da “nova e irregular cidade”, mas não deixa de manter a cabeça voltada para trás, para o passado das “velhas casas de fazenda” onde cresciam os canaviais e onde então nasciam os subúrbios cariocas.

Segundo José de Souza Martins, em *A aparição do demônio na fábrica: Origens sociais do Eu dividido no subúrbio operário*, é no subúrbio que “o tempo da modernidade se contrapõe ao tempo do moderno” (2008, 13). É o local onde resíduos dos ritmos e ritos tradicionais persistiram por um período mais longo (se não até hoje) e conviveram, por mais tempo que nos centros das grandes metrópoles, com os costumes “pré-modernos” do campo. É também local do tempo do trabalho, dos dias medidos pela sirene da fábrica e pelos turnos dos operários.

Como já apontava Barreto em suas crônicas, as tensões geradas pela transição para a modernidade são observadas de um posto privilegiado do subúrbio, da onde era possível ver “delinear-se uma nova e irregular cidade”. Ao adotar este ponto de vista, no entanto, ele também percebia o “primitivo ar rural” que convivia e quase resistia, nas margens da cidade, à velocidade trazida pela modernidade. A dicotomia entre o tempo das “velhas casas de fazenda” e a afobação do condutor suburbano, representando na narrativa a distinção entre o tempo da permanência e o da mudança, faziam Barreto pensar no passado e não no futuro – noção recorrente no imaginário suburbano carioca, como veremos na segunda parte da dissertação.

Nelson da Nóbrega Fernandes argumenta, no livro *O rapto ideológico da categoria subúrbio*, que o surgimento do conceito carioca de subúrbio esteve diretamente relacionado às reformas urbanas realizadas no início do século XX e possuem caráter ideológico de destinar esse espaço ao uso da classe operária (2011, 48).

Enquanto alguns países conseguiram, mais tarde, construir uma narrativa que recuperava as vantagens de se viver longe do caos da metrópole, como os Estados Unidos do pós-Guerra; outros, mantiveram a delicada relação relacionada às questões de classe – reforçada, no caso carioca, pela constante falta de investimentos estruturais, já observado por Lima Barreto, que fala, no romance *Clara dos Anjos*, “na pobreza e no abandono em que os poderes públicos o deixaram” (2012, 87).