



Pedro Henrique Campello Torres

**Uma Avenida Chamada Brasil: expansão e
consolidação do Rio de Janeiro suburbano**

Tese de Doutorado

Tese apresentada como requisito parcial para obtenção
de grau de doutor pelo Programa de Pós-Graduação
em Ciências Sociais da Pontifícia Universidade Católica
do Rio de Janeiro.

Orientadora: Maria Alice Rezende de Carvalho

Rio de Janeiro
Maio de 2017



Pedro Henrique Campello Torres

**Uma Avenida Chamada Brasil: expansão e
consolidação do Rio de Janeiro suburbano**

Tese apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais do Departamento de Ciências Sociais do Centro de Ciências Sociais da PUC-Rio. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo assinada.

Profa. Maria Alice Rezende de Carvalho

Orientadora

Departamento de Ciências Sociais/PUC-Rio

Profa. Margareth Aparecida Campos da Silva Pereira

FAU/UFRJ

Prof. Bruno Martins Ferreira de Oliveira Carvalho

Princeton

Prof. Helion Póvoa Neto

IPPUR/UFRJ

Prof. Luiz Jorge Werneck Vianna

Departamento de Ciências Sociais/PUC-Rio

Profa. Mônica Herz

Coordenadora Setorial do Centro
de Ciências Sociais – PUC-Rio

Rio de Janeiro, 12 de maio de 2017

Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução total ou parcial do trabalho sem autorização da universidade, do autor e da orientadora.

Pedro Henrique Campello Torres

Graduado em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (2006), mestre em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (2013). Doutor em Ciências Sociais pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (2017). Áreas de interesse: sociologia urbana, história urbana, pensamento social brasileiro.

Ficha Catalográfica

Torres, Pedro Henrique Campello

Uma avenida chamada Brasil: expansão e consolidação do Rio de Janeiro suburbano / Pedro Henrique Campello Torres ; orientadora: Maria Alice Rezende de Carvalho. – 2017.

167 f. : il. color. ; 30 cm

Tese (doutorado)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Ciências Sociais, 2017.

Inclui bibliografia

1. Ciências Sociais – Teses. 2. Subúrbio. 3. Avenida Brasil. 4. Sociologia urbana. 5. Rio de Janeiro. I. Carvalho, Maria Alice Rezende de. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Ciências Sociais. III. Título.

CDD: 300

Para Lele e Dante.

Agradecimentos

Agradeço, em primeiro lugar, a minha orientadora professora Maria Alice Rezende de Carvalho pela jornada ao longo desses mais de quatro anos dedicados à pesquisa e escrita da tese. Chegar ao doutorado significa, no mínimo, ter passado por outros dois orientadores (graduação e mestrado). No meu caso, que fiz ainda especialização, parte da graduação e parte do doutorado no exterior, bolsa AT/CNPq na Fiocruz, bolsa IC na Casa de Rui Barbosa, o número foi bem maior. Posso dizer, portanto, que tive a fortuna de poder conviver e aprender com a Maria Alice, sempre paciente, crítica, firme e, ao mesmo tempo, incentivadora – mesmo em momentos que talvez eu não merecesse. Não poderia pensar em ter encontrado melhor orientadora nesse momento de minha jornada. Serei eternamente grato!

É preciso agradecer publicamente à CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior) pela concessão de minha bolsa de doutorado em duas modalidades: Doutorado no Brasil e Doutorado Sanduíche no Exterior (PDSE). No momento em que a ciência vem sofrendo ataques em todos os fronts é preciso, embora óbvio, valorizar sempre a importância do incentivo à pesquisa/ciência para o país. Sou imensamente grato também a Coordenação Central de Pós-Graduação e Pesquisa (CCPG) da Pontifícia Universidade Católica (PUC-Rio) pela bolsa e apoios indispensáveis.

A experiência de nove meses como *doutorando sanduíche/Visiting Student Research Scholar (VSRC)* em uma das mais respeitadas instituições de ensino superior do mundo, Princeton University, foi impar e contribuiu enormemente para meu crescimento intelectual, definição do objeto, leitura clássicas e contemporâneas sobre o tema em um ambiente riquíssimo do ponto de vista da troca de conhecimento, sempre marcado pela maneira cortês e elegante dos discentes e docentes que tive contato. Entre os quais devo destacar o professor Bruno Carvalho, que prontamente aceitou me supervisionar durante o período, apresentando bibliografias pertinentes, redes importantes, e, ao final, contribuições para o desenvolvimento da presente pesquisa. Pedro Meira Monteiro e Arcadio Díaz-Quinones foram fundamentais para tornar minha estada ainda mais vibrante. Assim como os colegas Marina Bedran, Maurício Acuña, André Bittencourt, Gustavo Rossi e Marcelo Noah.

Foram fundamentais, do ponto de vista da contribuição acadêmica, as sugestões e apontamentos realizados pela professora Fania Fridman durante a qualificação do doutorado. Tentei seguir à risca as indicações de leitura que contribuíram enormemente para a pesquisa. A professora Julia O'Donnell teve papel fundamental na apresentação de bibliografia contemporânea sobre o tema, as quais foram extremamente úteis. Assim como a banca de defesa e os comentários, críticas e sugestões dos professores Bruno Carvalho, Werneck Vianna, Helion Póvoa e Margareth Pereira.

É motivo de destaque também a acolhida mais que agradável e estimulante que recebi do Departamento de Ciências Sociais da PUC-Rio, alguns dos quais já conhecia ainda do tempo da graduação em história, na mesma Universidade, quanto os novos contatos. Sobretudo nas figuras de Angela Paiva, Ricardo Ismael,

Luiz Werneck Vianna, Marcelo Burgos e Sarah da Silva Telles. Assim como do time da Secretaria sob à liderança da querida Ana Roxa, Monica e Felipe.

A convivência durante o período foi ainda mais rica com a presença dos amigos e colegas de classe, nos quais devo destacar, mesmo ciente do risco de “esquecer” alguém, Irineu Balbi, Theófilo Rodrigues, Leonardo Puglia, Leonardo Vilard, Luisa Santiago, Rafaelle Castro, Taísa Sanches, entre outros, com contato mais frequente, é bem verdade, nos primeiros anos com a realização das disciplinas obrigatórias.

Os amigos e familiares de toda hora, sempre incentivando minha jornada, embora muitas vezes pouco clara sobre os caminhos atuais e futuros de uma tese, sobretudo para quem não é “da área”. Bernardo, Dudu, Marcos A., João Flávio, Felipe, Pedro A., Marcela Gomes e Maíra, estiveram sempre ao meu lado nessa caminhada, assim como minha mãe, Célia, minhas irmãs Marina e Mariana, meu primo-irmão Jota e minha madrinha Prisce. Bem como a parte jundiaense da família, Eduardo, Marilena e Samuel.

Costuma-se dizer que ao final de uma tese se pariu um filho. Acabei por parir dois. Todo meu amor ao Dante Torres, e Lele, minha paixão. Por fim agradeço a meu pai, Lula Torres, com imensa saudade.

Resumo

Torres, Pedro Henrique Campello; Carvalho, Maria Alice Rezende de. **Uma avenida chamada Brasil: expansão e consolidação do Rio de Janeiro suburbano**. Rio de Janeiro, 2017. 167p. Tese de Doutorado - Departamento de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

A presente tese está inserida no campo dos estudos da cidade, que dialoga, necessariamente, com temas fronteiriços das ciências sociais, história, antropologia e sociologia urbana, da geografia cultural e do urbanismo. Sua perspectiva é a da longa duração, em chave macroestrutural, e busca aproximações entre a produção acadêmica e as políticas públicas urbanas. O tema aqui pesquisado é a Avenida Brasil, no Rio de Janeiro, as disputas envolvendo seu processo de construção ainda na primeira metade do século XX, o sentido da expansão da cidade para o subúrbio, a aposta no fluxo citadino via transporte rodoviário, a execução de políticas públicas para a produção de moradias das camadas populares em seu entorno, sua ocupação territorial e caracterização como símbolo de uma cidade injusta em que impera a desigualdade social. Analisar a Avenida Brasil é também olhar para o subúrbio, objeto periférico dos estudos sobre a cidade. A ocupação desta faixa da cidade por indústrias e moradias populares, logo resultaram em expansão das favelas na cidade, assim como a necessidade pela luta e publicização da demanda de seus moradores por melhores condições de vida.

Palavras-chave

Subúrbio; Avenida Brasil; Sociologia Urbana; Rio de Janeiro.

Abstract

Torres, Pedro Henrique Campello; Carvalho, Maria Alice Rezende de. (Advisor). **An Avenue called Brazil: expansion and consolidation of Rio de Janeiro suburbs.** Rio de Janeiro, 2017. 167p. Tese de Doutorado - Departamento de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

The present thesis is inserted in the field of cities studies, which necessarily dialogues with frontier themes of social sciences, history, anthropology and urban sociology, cultural geography and urbanism. Its perspective is the long duration, in a macro-structural framework, and seeks to approximate academic production and urban public policies. The theme studied here is the Avenida Brasil, in Rio de Janeiro, the disputes involving its construction process in the first half of the twentieth century, the sense of expansion of the city to the suburb, the believes on the city flow through road transport, execution of public policies for the production of social housing for the popular strata in their surroundings, their territorial occupation and characterization as a symbol of an unjust city in which social inequality reigns. Analyzing the Avenida Brasil is also looking at the suburb, a peripheral object of cities studies. The occupation of this strip of the city by industries and popular housing soon resulted in the expansion of favelas in the city, as well as the need to fight and publicize the demand of its residents for better living conditions.

Keywords

Suburb; Brazil Avenue; Urban Sociology; Rio de Janeiro.

Sumário

Introdução	15
1. A Avenida Brasil e a formação da cidade industrial de massa no Rio de Janeiro	23
1.1. Engenheiros, arquitetos e as políticas urbanas para a capital federal na primeira metade do século 20	23
1.2. Avenida Presidente Vargas: Vitrine, imagem e semelhança do governo autoritário	34
1.3. Avenida Brasil: fluxo de entrada e saída da cidade pela baía de Guanabara	51
2. Mas afinal o que é um subúrbio? Reflexões e seus usos para o Rio de Janeiro dos trilhos e dos automóveis	63
2.1. Genealogia suburbana: discutindo um conceito fronteiriço e mutante	63
2.2. Discutindo o “conceito carioca de subúrbio”	77
2.3. Estado e Moradia Operária na Capital Federal	102
3. Sentidos da ocupação e povoamento da Avenida Brasil e sua área de influência	106
3.1. A Avenida Brasil e o subúrbio rodoviário carioca	106
3.2. Estado, Favela e os Parques Proletários	123
3.3. Comunismo, martelo e voto: política e associativismo nas favelas da Avenida Brasil	143
Conclusão	151
Referências bibliográficas	157

Lista de Figuras

Figura 1: Engarrafamento na Avenida Brasil num dia de chuva. Data: 16/01/1962	16
Figura 2: Operários entre escombros de um prédio demolido para a abertura da avenida	35
Figura 3: Solenidade de inauguração da Avenida Presidente Vargas (Uriel Malta, 07/09/1944)	38
Figura 4: A Avenida Presidente Vargas, com a Candelária ao fundo, começa a ganhar forma na década de 1940	44
Figura 5: Foto da Igreja São Pedro dos Clérigos, de 1733	46
Figura 6: Trecho inicial da Avenida Brasil, pouco após a inauguração (Uriel Malta, 1944)	52
Figura 7: Foto da obra da Avenida Brasil. Revista Municipal de Engenharia, março de 1941	59
Figura 8: Imagem da Avenida Brasil, próxima ao quilômetro zero	60
Figura 9: Getúlio Vargas em visita às obras da variante. Paisagem rural no entorno e apenas o Castelo da Fiocruz ao fundo, 1941	62
Figura 10: Propaganda de residências no subúrbio de Ohio, destacando a proximidade de 10 minutos a pé da estação de trem	66
Figura 11: “The working man’s reward” cartaz publicitário para a Ashland Avenue 47th Street subdivision	68
Figura 12: Propaganda da General Electric sobre o sonho de ter uma casa no subúrbio, com uma infinidade de eletrodomésticos	72
Figura 13: Anúncio de aluguel no subúrbio próximo às estações de trens, bons preços e bons ares	94
Figura 14: Anúncio para lotes em Bangu: “Farta condução”. Distante 45 minutos da cidade por estrada de Rodagem ou de Ferro (Trem Elétrico)	98
Figura 15: “A coordenadora imobiliária vende terrenos em Caxambi e Maria da Graça, o novo bairro industrial da cidade	101
Figura 16: Vista de cima da Favela da Telerj com o prédio da antiga companhia estatal ocupado e loteado pelos moradores. Em 2014 chegou a ter 8 mil moradores	108

Figura 17: Anúncio de venda de ônibus com sede na Avenida Brasil	111
Figura 18: A imagem mostra um ônibus da linha 120 (Parada de Lucas - Mourisco), da Viação Copa Norte, em 1949, entrando na Av. Brasil, no Rio de Janeiro	112
Figura 19: Anúncio de terreno em Vilar dos Teles, com destaque para “condução direta, partindo da Praça Mauá e comércio próprio no local”. E, ainda, “30 minutos do Centro do Rio, pela nova Rio- São Paulo	114
Figura 20: A imagem mostra o primeiro ônibus a realizar serviço de transporte de passageiros para a localidade de Campo Grande, no município do Rio de Janeiro	115
Figura 21: Avenida Brasil, no sentido Penha-Centro, com o Aeroporto à esquerda	118
Figura 22: “Pontes de tábuas” interligando as palafitas da Maré Baixa do Sapateiro e Parque Maré. Entre 1940 e os primeiros anos da década de 1960, as ocupações se deram em região pantanosa, e a população dispendeu grandes esforços para o aterramento da área e a defesa da sua permanência ali	120
Figura 23: Favela na margem da Avenida Brasil. Década de 1950	131

Lista de tabelas

Tabela 1: População urbana, suburbana e marítima do Rio de Janeiro (1890-1920)	85
Tabela 2: Percentual da população favelada no Rio de Janeiro	133
Tabela 3: Governos e favelas removidas 1962-1974	138

Lista de gráficos

Gráfico 1: Fonte: Anuários Estatísticos do Brasil, anos indicados,
IBGE-SNE, Rio de Janeiro 135

Lista de mapas

Mapa 1: Mapa do Rio de Janeiro contendo elementos funcionais projetados no Plano Agache	29
Mapa 2: Mapa do Sertão Carioca, por Magalhães Corrêa, 1936, Imprensa Nacional/IHGB	54
Mapa 3: Mapa da divisão territorial do Rio de Janeiro (1890)	82
Mapa 4: Mapa da divisão territorial do Rio de Janeiro (1903)	83
Mapa 5: Recenseamento do Brasil realizado em 1 de setembro de 1920	84
Mapa 6: Mapa da População do Rio de Janeiro, segundo a divisão territorial (1920)	86
Mapa 7: Mapa Trabalhadores da indústria, segundo a divisão territorial (1890)	89
Mapa 8: Trabalhadores da indústria, segundo a divisão territorial (Rio de Janeiro, 1906)	90
Mapa 9: Trabalhadores da indústria, segundo a divisão territorial (Rio de Janeiro, 1920)	91
Mapa 10: Mapa produzido por Luana Caruso Nóbrega/Programa de Desenvolvimento Local da Maré-Rede de Desenvolvimento da Maré/REDES	122
Mapa 11: Favelas da cidade do Rio de Janeiro até 1900	126
Mapa 12: Favelas da cidade do Rio de Janeiro até 1930	127
Mapa 13: Favelas da cidade do Rio de Janeiro até 1964	128
Mapa 14: Mapa das remoções de favelas no governo Carlos Lacerda	140
Mapa 15: Mapa das remoções de favelas no governo Negrão de Lima	141
Mapa 16: Mapa das intervenções em favelas no Estado da Guabanara (1960-1975)	142

Introdução

Esta é uma tese inserida no campo dos estudos da cidade, que dialoga, necessariamente, com temas fronteiriços das ciências sociais, da história, da antropologia e sociologia urbana, da geografia cultural e do urbanismo. Sua perspectiva é a da longa duração, em chave macroestrutural, e busca aproximações entre a produção acadêmica e as políticas públicas urbanas. O tema aqui pesquisado é a Avenida Brasil, no Rio de Janeiro. Se a Avenida Brasil é o grande tema da minha tese, os desdobramentos da construção da Avenida para a cidade do Rio de Janeiro na primeira metade de do século XX é meu objeto.

Nesse sentido tenho como objetivos específicos analisar as disputas envolvendo o processo da Avenida na primeira metade do século 20, o sentido da expansão da cidade para o subúrbio, a aposta no fluxo citadino via transporte rodoviário, a execução de políticas públicas para a produção de moradias das camadas populares em seu entorno, sua ocupação territorial e caracterização como símbolo de uma cidade injusta em que impera a desigualdade social. Parto da hipótese de que a partir da construção da avenida um novo eixo estruturante da cidade se expandiu pela orla da baía da Guanabara, produzindo uma nova configuração espacial para a localidade – antes inabitada – com fábricas, moradia operária e favelização crescente. Discuto ainda a hipótese de que com a Avenida há o desenvolvimento de um “subúrbio do automóvel” ou “subúrbio rodoviário”, em contraste com o subúrbio que margeia a linha do trem ou do bonde, já estabelecidos desde a virada do século 19 para o 20.



Figura 1: Engarrafamento na Avenida Brasil num dia de chuva. Data: 16/01/1962.
Foto: AG O Globo.

Analisar o território da Avenida Brasil é também analisar a cidade de contrastes e seus caminhos, os sentidos de sua ocupação. A foto acima, registrada em 1962 para o Jornal O Globo, evidencia, para além do trânsito, a quantidade de fábricas, galpões, ônibus e caminhões que trafegam em sua extensão. São vestígios da história daquela região, desde sua inauguração até a data do registro. Olhar para a Avenida Brasil é também olhar para o subúrbio, objeto periférico dos estudos sobre a cidade. A presente tese integra o projeto “Fronteiras – Repensando as cidades no século XXI”, do CNPq e do “CENTRAL - Núcleo de Estudos e Projetos da Cidade”, do Centro de Ciências Sociais, ambos coordenados pela professora e orientadora Maria Alice Rezende de Carvalho.

Desde sua formação, há momentos de aceleração e inércia, tal como acontece no percurso dos que por ali transitam de trem, de ônibus, de van, de moto-táxi, automóveis ou carroças. Cumprindo o papel estratégico para o qual foi traçada, a Avenida facilitou o tráfego rumo ao “centro da cidade”, ou para “fora” dela, os subúrbios, o *Grande Rio*, ou outros destinos¹. É, portanto, um marco importante do processo de urbanização e industrialização do Rio de Janeiro, capital federal à época, e da região metropolitana ao longo do século 20. Como espaço de moradia ou passagem, a avenida ou rodovia², como na letra do samba enredo da Mocidade Independente de Padre Miguel (1994)³, “*rasga o coração da cidade*”, evidenciando uma cidade de contrastes.

A ideia de contrastes e camadas dessa espacialidade são aspectos que buscaremos iluminar ao decorrer da tese, expondo uma morfologia urbana específica ao nosso recorte. O fio condutor desta tese é, portanto, a Avenida Brasil e sua inscrição no mapa da cidade do Rio de Janeiro. Não se trata aqui de uma história de bairro, argumento muito bem delineado no trabalho da historiadora Cristiane Miyasaka (2011, p.16). Dialogando com Adriano Duarte, a autora afirma

¹ As avenidas suburbanas (atual Dom Helder Câmara) e Automóvel Clube também tinham essa função.

² Título da tese de Renato Gama Rosa (2006), até hoje o principal e mais completo trabalho de resgate da memória do período da construção da Avenida Brasil.

³ “*Do importado à carroça o contraste social/ Nesse rio de asfalto o dinheiro fala alto/ é a filosofia nacional (eu sou) / Sou passageiro da alegria /O meu destino é o prazer/Passo por ela todo dia/ E hoje ela passa por você/ De carona com a estrela rasgando o coração dessa cidade*”. (Mocidade Independente de Padre Miguel – 1994, em homenagem à Avenida Brasil)

que entre os três recortes fundamentais de uma pesquisa – temático, temporal e espacial – a designação do tema e sua expressão temporal tendem a ser priorizados, o que impõe o alargamento do recorte espacial.

Na presente tese, porém, a espacialidade da Avenida Brasil extrapola a discussão historiográfica – e etnográfica – sobre bairro, pois observa as múltiplas conexões, trocas, interfaces entre áreas da cidade, tanto a central, como novas áreas de expansão, zonas norte e oeste, além da fronteira com o *Grande Rio* – nome popular da região metropolitana do Rio de Janeiro⁴. Há, nesse sentido, uma preocupação semelhante à de Miyasaka e Duarte quanto à importância do recorte espacial e a importância das especificidades entranhadas – sobretudo cultura e identidade – na relação dos moradores de um bairro com a cidade. De alguma maneira, como argumenta Pierre Mayol (Miyasaka, 2011: p.17), o espaço, mesmo público, ganha o status de privado, em uma relação paradoxal de conflito e harmonia.

“Ele representa “o termo médio” entre um “dentro” – no caso, a residência – e um “fora” – o restante da cidade, o mundo. Com a tensão que se estabelece entre essas duas esferas, o bairro passa a representar o “prolongamento” desse “dentro”. Nesse sentido, o lugar onde se mora adquire uma particularidade em relação às demais regiões da cidade”. (Mayol, Pierre apud Miyasaka, 2011: p.17)

Se a prioridade de prefeitos e interventores da capital federal se voltava para bairros do centro e da zona sul como, por exemplo, Copacabana⁵, valorizados como símbolos e expoentes de uma cultura urbana que se pretendia civilizada nas décadas de 1930 a 1960, eles também tinham planos para as áreas periféricas da cidade, sobretudo de acomodação das classes subalternas naquele território. O volume de recursos e obras de melhoramentos para cada região é indicador, até hoje, das prioridades para cada área da cidade. Desde o início do século 20 são inúmeros os registros e queixas sobre a discrepância entre o que se investe em recursos públicos em determinadas áreas da cidade.

⁴ A Região Metropolitana do Rio de Janeiro, também conhecida como Grande Rio, foi instituída pela Lei Complementar nº20, de 1 de julho de 1974, após a fusão dos antigos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, unindo as então regiões metropolitanas do Grande Rio Fluminense e da Grande Niterói

⁵ Julia O'Donnel em seu trabalho *A invenção de Copacabana: culturas urbanas e estilos de vida no Rio de Janeiro (1890-1940)*, Rio de Janeiro: Zahar, 2013, traz importante contribuição à história do bairro e aos novos caminhos que ele impôs à cidade.

Um dos principais jornais da época, o Jornal do Brasil, possuía uma coluna intitulada “Queixas do povo”⁶, na qual predominavam os reclames procedentes da população suburbana. O mesmo tipo de cobrança, sobretudo para questões básicas de urbanidade como pavimentação de ruas, calçadas, iluminação e transportes, era também comum nas sessões de “cartas dos leitores” dos grandes jornais, tais como Tribuna da Imprensa e O Globo, bem como nos inúmeros, porém breves, jornais suburbanos.

A preferência por resgatar a relação da construção da Avenida Brasil com um novo capítulo da formação de uma cidade desigual, para além da reconstrução analítica do período, busca iluminar uma parte da cidade que desde o início foi pensada como “margem” e, como tal, jamais ocupou papel central na produção acadêmica, literária ou da imprensa⁷. No caso da imprensa suburbana alguns trabalhos recentes buscam iluminar essa zona invisível da cidade, como a pesquisa Narrativas (sub)urbanas: representações dos subúrbios na imprensa carioca (1890-1930), de Julia O’donnell, com foco na série “Vida Suburbana”, da Revista da Semana, em 1909. Assim como a recente produção acadêmica do historiador Leonardo Soares dos Santos⁸.

A história do subúrbio carioca é parte pouco explorada da memória do Rio de Janeiro, salvo raras exceções, sobretudo se compararmos com a atenção dada por sociólogos, planejadores urbanos, historiadores, geógrafos, antropólogos, literatos, ao centro da cidade, à zona sul e, mais recentemente, à Barra da Tijuca. O subúrbio é, de fato, um espaço ainda não vislumbrado adequadamente pelas ciências sociais, cujas pesquisas, sob as mais variadas abordagens, têm como foco as cidades e as relações entre território, sociedade e cultura política na passagem do século 19 ao 20.

⁶ Eduardo Silva reuniu e analisou uma série dessas “queixas” a partir da coluna do Jornal do Brasil em As queixas do povo, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

⁷ O trabalho “A hélade e o subúrbio: confrontos literários na Belle Époque carioca”, de Maurício Pedro Silva (EdUSP: 2006) resgata a produção de dois autores clássicos Coelho Neto e Lima Barreto, sobre a região carioca.

⁸ Entre uma série de trabalhos sobre o tema destaco “Os subúrbios do Rio de Janeiro no início do século XX”. MNEME – REVISTA DE HUMANIDADES, 12 (30), 2011 (jul./dez).

No que concerne à Avenida Brasil, equipamento de um subúrbio da cidade que não se constituiu a partir dos trilhos do trem ou do bonde, sua construção se apresentou como uma arena de disputas envolvendo diferentes segmentos sócios profissionais. Não se trata aqui de buscar uma micro-história, uma história local ou, ainda, uma etnografia de bairro, mas uma sociologia urbana que comporte a análise de elementos simbólicos e materiais de uma cidade em transformação. Significa, portanto, olhar para as relações entre centro, subúrbio e região metropolitana, mobilizando uma sociologia capaz de articular o tempo passado e os impasses da cidade contemporânea (Fortuna, 2002: p.128).

Do ponto de vista teórico, portanto, trata-se de olhar a cidade não apenas como materialidade, mas perceber as articulações entre a produção material e simbólica do espaço urbano e sua reprodução. Nesse sentido, opera-se aqui com a operação defendida por Adrian Gorelik, para quem “as cidades e suas representações se produzem mutuamente” (Gorelik, 2011, p. 138), pressuposto já trabalhado anteriormente por Maria Alice Rezende de Carvalho (1994) para o caso carioca em “Quatro Vezes Cidade”.

Do ponto de vista metodológico, optou-se por privilegiar os debates realizados pelos agentes políticos contemporâneos em relação aos conflitos vividos na cidade na primeira metade do século 20, seja nas revistas do clube de engenharia, nos principais jornais da época, nos anúncios sobre lotes e moradias, na análise dos jornais suburbanos, em decretos oficiais, projetos de leis, programas de partidos políticos, movimentos sociais e documentos oficiais dos atores envolvidos. Do ponto de vista das fontes foram utilizados mapas, quadros, imagens, gráficos e tabelas, que permitissem iluminar aspectos de um objeto pouco discutido, mesmo entre os estudos sobre subúrbio.

Sobre o recorte cronológico optou-se pelo desafio de explorar uma temporalidade não privilegiada pelos estudos sobre o Rio de Janeiro suburbano, os anos compreendidos entre 1930-1960, e seus desdobramentos contemporâneos. Os estudos sobre o tema têm privilegiado a passagem do século 19 ao 20, até, no máximo, os anos 1930. Mas é justamente a partir dos anos 1930 que a ocupação desta parte da cidade começa a se expandir e a se consolidar, com base em iniciativas do Estado, do capital privado e do setor imobiliário, produzindo, de um

lado, os contornos da cidade tal como hoje a conhecemos, assim como as desigualdades e as disputas que se arrastam até hoje.

A ocupação dessa faixa da cidade por indústrias e moradias populares, logo resultou em expansão das favelas e de suas lutas por melhores condições de vida. E como se deu esse processo entre os anos de 1930-1960? (Carvalho, 2001: p.61). Para Werneck Vianna, embora tendo o Estado Novo “pavimentado” o caminho para a modernização econômica do país, ampliando o escopo do Estado para abrigar novos atores sociais do mundo urbano-industrial, o “preço da modernização autoritária e da ‘ampliação’ por cima da cidadania importará a perda da autonomia da sociedade quanto ao Estado” (Werneck Vianna, 2001: p.152). As disputas e a tentativa de controle ou cooptação política de grupos e entidades associativas ligadas às favelas e conjuntos da Avenida Brasil serão evidências do cenário apontado nesta tese.

Segundo Michel de Certeau (2011) o habitante se relaciona com a ordem construída a partir de suas práticas. Neste sentido, busca-se identificar a forma como a ausência, a presença ou as deficiências nessa espacialidade influenciaram o morador do subúrbio em sua interação com as demais partes da cidade e as transformações em curso.

Para responder as questões enunciadas optamos por dividir a presente tese em cinco partes: introdução; capítulo 1 (A Avenida Brasil e a formação da cidade industrial de massa no Rio de Janeiro); capítulo 2 (Mas afinal o que é um subúrbio? Reflexões e seus usos para o Rio de Janeiro dos trilhos e dos automóveis); capítulo 3 (Sentidos da ocupação e povoamento da Avenida Brasil e sua área de influência); conclusão.

No primeiro capítulo será apresentada a conjuntura política do período em que se projetou realizar a construção da Avenida Brasil, o resgate de projetos antigos, além da inserção da obra no contexto urbanístico e político do Brasil nas primeiras três décadas do século 20. Para tanto são revisitados planos e projetos para a capital federal no período, assim como o diálogo do governo Vargas com a estética fascista para materialização de seu projeto no âmbito do urbano.

No capítulo segundo, será apresentado e atualizado o debate sobre o conceito carioca de subúrbio, a gênese da discussão suburbana e a possibilidade de se falar de um subúrbio não dependente da tríade clássica: trem, fábrica e operário. Com esse objetivo, recorre-se a autores clássicos, buscando aproximá-los do caso da Avenida Brasil, um subúrbio prioritariamente desenvolvido a partir da inauguração de uma rodovia.

No terceiro capítulo será tratado o tema do povoamento desse recorte espacial. Como se deu? Quem eram os atores nessa arena? Qual o papel do Estado? Dos partidos políticos? Das associações de bairro/favela? Qual o papel da iniciativa privada? Dos incorporadores?

E, finalmente, qual o desenrolar dessas transformações para a área da Avenida Brasil?

1.

A Avenida Brasil e a formação da cidade industrial de massa no Rio de Janeiro

1.1.

Engenheiros, arquitetos e as políticas urbanas para a capital federal na primeira metade do século 20

A cidade do Rio de Janeiro passou por inúmeras transformações em sua composição urbana no decorrer do século 20. A morfologia urbana que conhecemos hoje é fruto de disputas e conflitos de um longo processo histórico de produção espacial injusta em que imperam as desigualdades sociais. Nesse século a cidade será objeto de, ao menos, quatro grandes planos urbanísticos: os Planos Agache (1930) e Doxiadis (1965), o Pub-Rio (1977) e o Plano Diretor Decenal (1992). Além de uma série de outros estudos, projetos, programas nascidos da atividade de comissões instaladas por interventores e prefeitos.

De maneira geral, como sugere Rezende, tais planos são:

“Orientados para todo o espaço da cidade, eles tentam em maior ou menor grau estabelecer uma lógica de planejamento que integre as demais intervenções sob a forma de obras ou, dentro da dimensão normativa, sob a forma de projetos de alinhamento, decretos e leis de uso e ocupação do solo” (Rezende, 2002: p.257).

Não resolveram, se esse era seu real objetivo, questões centrais de urbanização em uma cidade que cresceu de forma acelerada e desordenada ao longo desse período. E, como vimos, não por falta de planos e projetos para a cidade. Talvez pelo fato de não terem sido executados, ou mantidos, da forma como estavam previstos, atropelados que foram, muitas vezes, pelo tempo da política eleitoral. Uma análise mais detida desses planos da cidade atestará que muitas vezes os planos não são executados até o término de uma administração, sendo, porém, resgatados mais à frente, com mudanças e adaptações⁹.

⁹ Como veremos as avenidas Presidente Vargas e Brasil estavam previstas em planos urbanísticos de décadas anteriores à sua aprovação. Exemplos recentes são as linhas policromáticas propostas por Doxiadis na década de 60, e recuperada por Leonel Brizola na década de 80 (Linha Vermelha, Cesar

Inúmeros são os trabalhos sobre as intervenções urbanas na capital federal no período do Presidente Rodrigues Alves no início do século XX, aqui representados pelos clássicos *Pereira Passos: um Haussmann Tropical*, de Jaime Larry Benchimol; *Cidade Febril*, de Sidney Chalhoub; *Belle époque tropical. Sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*, de Jeffrey Nedeel e *A era das demolições*, de Osvaldo Porto Rocha e *O Rio de Janeiro no século XIX: cenários, formas e virtudes de uma cidade-capital*, de Margareth Pereira.

Grande parte dessas intervenções haviam sido elaboradas no Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, entre 1875-1876. Higienizar e embelezar eram palavras de ordem, não apenas do ponto de vista material, mas do comportamento moral do cidadão carioca. “Maus hábitos”, como cuspir e urinar nas ruas, soltar fogos, batucadas “profanas”, precisavam ser disciplinados.

Era preciso transformar a “Capital da Morte” na “Cidade Maravilhosa”. O Presidente Rodrigues Alves, em sua posse, deu o tom das prioridades do governo federal:

“Meu programa de governo vai ser muito simples. Vou limitar-me quase que exclusivamente ao saneamento e melhoramento do porto do Rio de Janeiro. (...) A capital não pode continuar a ser apontada como sede de vida difícil, quando tem fartos elementos para constituir o mais notável centro de atração de braços, de atividades e capitais nesta parte do Mundo” (Apud Sevcenko, Nicolau, 2001: p.30).

A cidade ganhava ares de Europa, embora, de acordo com a observação de Neves (2003), um tanto quanto “tromp l’oeil”. O esperado progresso deveria vir ao som e no ritmo dos tempos modernos. Menos cavalos e burros (que puxavam os bondes cariocas) e mais automóveis. Enquanto algumas cidades da Europa e dos Estados Unidos, ou mesmo na América do Sul (como Buenos Aires), investiram em obras do Metrô na virada do século 19 ao 20¹⁰, no Rio de Janeiro isso ocorrerá apenas em 1979, cinco anos após a inauguração do Metrô de São Paulo. Mas, se

Maia e Conde da década de 90 (Linha Amarela) e Eduardo Paes nos anos 2010 (Linha Azul, posteriormente chamada de Corredor T5).

¹⁰ Londres (1863), Chicago (1892), Boston (1897), Paris (1900), Nova Iorque (1904), Buenos Aires (1913) são alguns exemplos.

durante o Império, os trilhos começavam a cortar o país, eles terão ainda um sentido importante nas primeiras décadas da república.

Para o especialista em história dos transportes no Brasil, Cresco Coimbra, o Império terminou sem qualquer sistematização de um plano de rede integrada, fluvial, férrea e viária (Coimbra, 1974: p.142). O que não significa dizer, segundo o autor, que não havia um grupo de intelectuais qualificados que refletiram sobre o tema. Ao contrário, Coimbra cita uma lista de atores importantes que pensaram o tema no período entre os quais o Monsenhor Pizarro, Brigadeiro José Raimundo da Cunha Matos, José Silvestre Rebelo, Manoel da Cunha Galvão, André Rebouças, Ramos Queirós, Honório Bicalho, Oliveira Bulhões, entre outros.

Entre os projetos pensados durante o período, destacam-se o plano de José Silvestre Rebelo, em 1838, que preconizava a construção de três estradas reais que, partindo da Capital do Império, atingissem o Sudoeste, Noroeste e o Norte do país. Ou do General Eduardo José de Moraes, que apresentou um plano geral de transportes em seu estudo sobre a navegação interior do Brasil. O trabalho foi editado em 1894 e é muito citado por André Rebouças (Coimbra, p.144). Em 1874, o engenheiro João Ramos de Queirós apresentou ao Instituto Politécnico Brasileiro um esboço de Plano de Viação Geral para o Império do Brasil, corroborando a tese de Coimbra de que o investimento em viação rodoviária não ocorreu por falta de expertise técnica.

Seguiu-se ao plano de Ramos de Queirós, no mesmo ano, o plano de André Rebouças, no qual o ilustre engenheiro imaginou um sistema de comunicações não somente brasileiro, mas projetado em todo o continente sul-americano, envolvendo a Bolívia, Peru, Uruguai, Paraguai, Argentina e Chile. De acordo com Coimbra:

“O projeto, por sua grandiosidade e desenvoltura, nos parece fantástico para a época, e impraticável dadas suas proporções continentais. André Rebouças mostrou-se profundamente influenciado pelo que se passava então nos Estados Unidos, e é ele mesmo quem o confessa quando escreveu suas justificativas: "O sistema de paralelas e convergentes é verdadeiramente uma modificação do sistema quadrangulado dos Estados Unidos: modificação forçada pela forma geral triangular do território brasileiro." (Coimbra, 1974: p.146)

O certo é que o Império terminara em 1889 sem ter reconhecido, aprovado e executado qualquer plano de viação geral para o Brasil. Mas, já em 1890, sob a República, é editado um decreto (524, de 26 de junho) estabelecendo o Plano de Viação Federal. Ao longo da Primeira República foram construídos 22 mil quilômetros de vias férreas, simultaneamente ao crescimento do favoritismo pelas estradas de rodagem. Mas é com o Governo Vargas, na década de 30, que se observa uma expansão considerável do sistema viário com estímulo ao setor automobilístico.

Para se ter uma ideia daquele cenário, em 1930 havia, segundo os relatórios do Ministério da Viação, 2 255km de estradas de rodagem, e 5 917 de carroçáveis (Coimbra, p.1780). Ao final da década de 40 o transporte rodoviário já dera um salto notável: o movimento interestadual de carga transportada por rodovias aumentou 400%, enquanto o marítimo elevou-se 50%, e o ferroviário permaneceu estável (Coimbra, p.203). Daí por diante a supremacia conquistada pelo transporte rodoviário só aumentará.

Desde a presidência de Washington Luís, o último da Primeira República, evidenciou-se a preferência rodoviarista, expressa no slogan “Governar é abrir estradas”. Foi realizado durante o governo estadual de Washington Luís, em 1913, o primeiro congresso paulista de estradas de rodagem. Ainda durante seu mandato foi iniciada, em 1920, a construção da rede rodoviária paulista, e, em 1925 inaugurado o primeiro trecho de estrada de concreto da América do Sul, na região da Serra do Mar (Coimbra, p.169).

São daquele período a inauguração da Rodovia Rio São Paulo, e a construção da rodovia Rio-Petrópolis (BR-040) a primeira asfaltada do país, considerada, à época, de difícil engenharia. A velocidade máxima era de 60 quilômetros por hora, e, na época, o Distrito Federal contava com pouco menos de 20 mil veículos, entre caminhões e automóveis de passeio. No dia seguinte à sua inauguração, em Maio de 1928, 1.783 carros passaram pela nova rodovia (Acervo/O Globo 08 de Maio, 1928).

Na capital federal, o Plano Agache, realizado entre 1927-1930, também reforçava a necessidade de melhorar a circulação e o tráfego na capital federal. O

plano encomendado pelo então prefeito Antônio Prado Junior, por inspiração do engenheiro Armando de Godoy, teve início com uma série de palestras pelo renomado arquiteto francês, Donat Alfred Agache¹¹. De acordo com o engenheiro José de Oliveira Reis, a sugestão para a contratação de um plano com a vinda do urbanista estrangeiro teria partido do Rótari Clube do Rio de Janeiro (Reis, 1977, p.90). Além do Rótari Clube, o Instituto Central dos Arquitetos, a Revista Brasileira de Engenharia, e figuras importantes como Nereo Ramos e Mattos Pimenta, também apoiavam a contratação do especialista francês (Pechman, 1996: p. 331).

O Plano Agache, como ficou conhecido, foi publicado em 428 páginas, impresso em Paris, na data de 31 de agosto de 1930, com inúmeros mapas, pranchas coloridas, ilustrações e projetos. O título original do trabalho é “Cidade do Rio de Janeiro – Remodelação, Extensão, Embelezamento – 1926-1930. Para Reis, trata-se de documento inédito para época, definitivo, “abrangendo todos os problemas urbanísticos da cidade” (Reis, 1977: p.90), não podendo ser comparado com planos anteriores, nem mesmo o plano de Pereira Passos, por fazer uso de “novos meios, de nova técnica e de novos conhecimentos, que o progresso da ciência colocou à sua disposição (...), com os novos ensinamentos que a nova ciência do urbanismo estava proporcionando”.

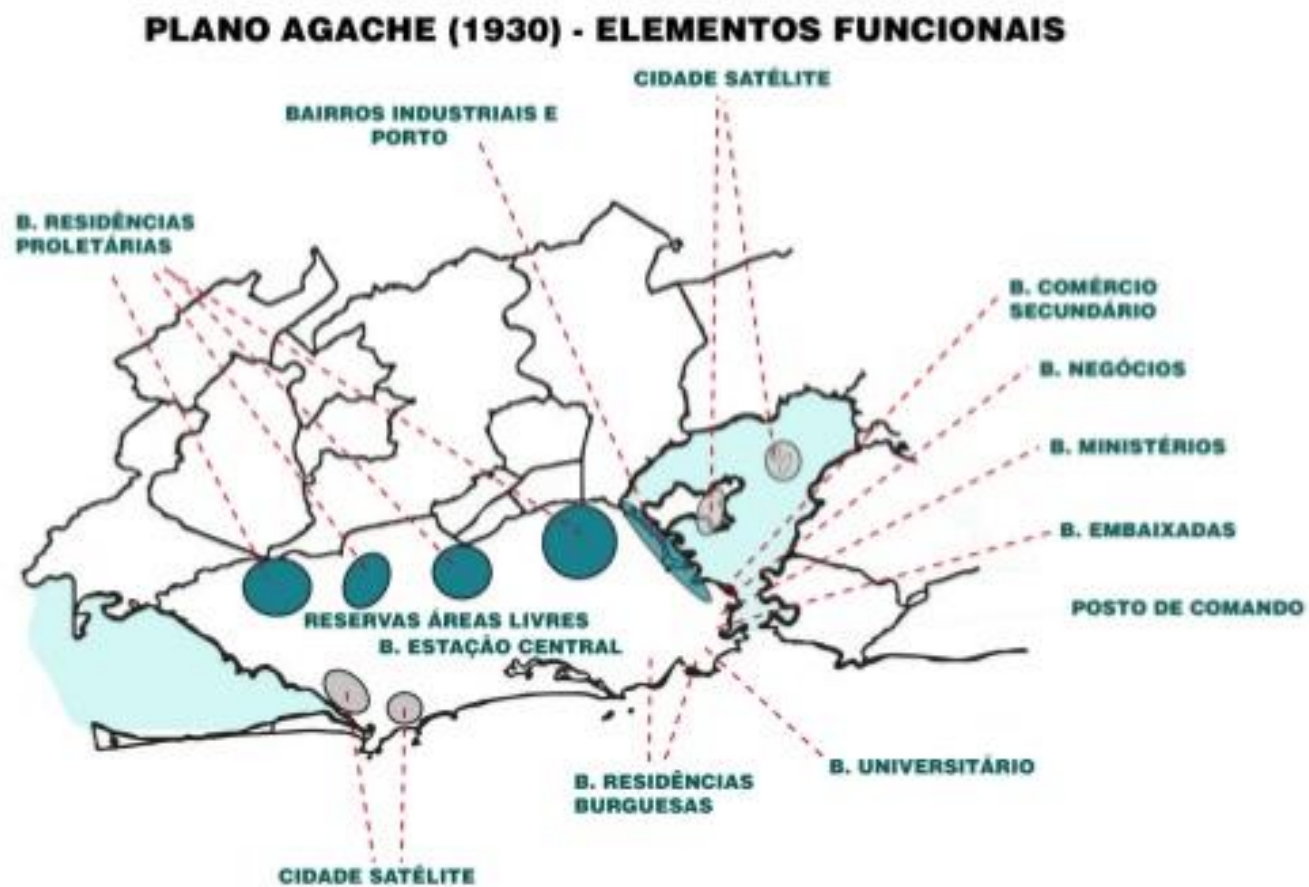
Reis acreditava que o plano, revolucionário, mudava o modo como o urbanismo era encarado pelos agentes públicos. E esse seria um dos grandes méritos do Prefeito Prado Junior, que, sem conseguir executá-lo, teria reconhecido essa “revolução mental”, na forma de pensarmos e planejarmos nossas cidades. E será apenas na administração Dodsworth (1937-1945), por orientação do engenheiro Edison Passos que esses planos, conceitos e projetos voltam à cena das políticas públicas para a capital federal (Reis, 1977: p. 91). A ideia do zoneamento, a distinção entre locais de indústria e comércio, e o gerenciamento da distribuição da população também são marcas do Plano Agache.

Serão essas marcas importantes da “Cidade Irradiada” da qual será ele teórico e defensor. É considerado, portanto, o primeiro plano urbanístico da cidade

¹¹ Para uma breve biografia política de Agache, ver BRUANT, C. “Donat Alfred Agache: urbanismo, uma sociologia aplicada”. In: RIBEIRO, L.C. de Q., PECHMAN, R. (orgs.). **Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

com características *modernas*, voltadas para as questões da cidade industrial, notadamente a habitação operária e o transporte de massa, o abastecimento de água e a preservação de áreas verdes, por exemplo. Nas palavras do próprio prefeito em mensagem enviada ao Conselho Municipal para justificar a contratação de Agache (Mensagem 617): "Julgo escusado encarecer a necessidade urgente da organização do plano de remodelação do Rio de Janeiro, segundo os princípios desta ciência moderna que é o urbanismo".

Pechman alerta, contudo, que o urbanismo importado veio alijado de sua parte mais nobre, sua vertente includente, aquela que forjava as condições do direito à cidade. O urbanismo que chegou por aqui, de Agache, disciplinador, normatizador, regulamentador, faz cidades, mas não faz cidadãos (Pechman, 1996: p. 358). Nas palavras de Conniff o plano possuía sentido sobretudo político: "Publicado em Paris, em 1930, o plano Agache foi a primeira tentativa abrangente de administrar a revolução metropolitana (Conniff, 2006: p.53). A tensão entre uma sociedade ainda fortemente hierarquizada, herança dos tempos coloniais, evidencia a abrupta transição da vida da fazenda para a cidade moderna, sem minar a verticalidade global das relações sociais (Freyre, 2003).



Mapa 1: Mapa do Rio de Janeiro contendo elementos funcionais projetados no Plano Agache.
Fonte: (Bertamé, 2016).

Segundo as palavras de Agache o próprio prefeito entendia a necessidade de um plano que pudesse ser continuado posteriormente. Mas que fosse precedido por amplo convencimento da população quanto à sua necessidade. Daí o convite a um especialista renomado e a organização das conferências. O diagnóstico apresentado por Agache é de uma cidade *doente* que precisava ser *curada*.

“Depois das grandes transformações empreendidas há 25 anos, o Rio de Janeiro tem assistido ao constante aumento da sua população, correspondente ao considerável e intenso desenvolvimento da sua vida económica. Em 1906, no auge dos seus melhoramentos e transformações, a população subia a 811.443 habitantes. Em 1920, por ocasião do último recenseamento do Brasil, o Rio acusava 1.157.873 habitantes. Em 31 de dezembro de 1928, a repartição da estatística demográfica-sanitária avaliava a população em cerca de 1.900.000 habitantes (Distrito Federal). A população do Rio decuplicou no espaço de um século, fato excepcional, pouco comum na história das grandes cidades da Europa e da América. Exceção feita para Nova York, Chicago e Berlim, poucos centros urbanos do antigo ou do novo continente apresentam um fenômeno idêntico ao da capital do Brasil. Londres e Paris, por exemplo, têm apenas quadruplicado” (Agache, 1930: p.77).

Possivelmente por sua experiência em projetos internacionais, em que este instrumento havia sido utilizado, Agache busca uma forma de recuperação financeira para a Prefeitura com a valorização da terra a partir de obras públicas, fundamental em momentos de recursos escassos. De acordo com Rezende e Furtado (2008), o urbanista utiliza como inspiração a experiência da cidade de Amsterdam. No caso da Avenida “As Obrigações Urbanísticas” foram regulamentadas pela Prefeitura pelo Decreto nº. 6.896 de 28 de dezembro de 1940.

É consenso entre os estudiosos da história urbana do Rio de Janeiro afirmar que o Plano Agache nunca chegou a ser concluído. Com a tomada do poder por Getúlio Vargas em 1930, o novo prefeito¹² Pedro Ernesto revogou o Plano Agache. Algumas obras da cidade, tais como a Avenida Brasil e a Avenida

¹² Entre Prado Jr. e Pedro Ernesto o advogado mineiro Bergamini assumiu a Prefeitura interinamente entre novembro de 1930 e outubro de 1931. Bergamini institui uma comissão do plano da cidade para avaliar a viabilidade da implementação do plano Agache. A comissão era formada por importantes urbanistas entre os quais, Lúcio Costa, Angelo Brunhs, Henrique de Novais, Raul Pederneiras. De acordo com Lúcia Silva (p.105, 2003) o plano foi aprovado pela comissão e algumas providências já começaram a ser tomadas para sua execução, sendo logo cancelado com a posse de Pedro Ernesto, apoiado, de acordo com a autora, pelos tenentes do Clube 3 de Outubro.

Presidente Vargas, com outros nomes, trajetos e concepções estavam presentes no plano de Agache. A Avenida Brasil, ou a “opção viária pela baía” já era desejada, de acordo com Gama Rosa (2006), desde o tempo de Pereira Passos, embora, à época, houvesse questões de cunho técnico a serem resolvidos, assim como financeiros.

Poucos meses antes do golpe que daria origem ao Estado Novo, Getúlio Vargas indicava Henrique Dodsworth, sucessor de Pedro Ernesto (após curta passagem de Olímpio de Melo, 1936-1937, pela prefeitura) como interventor na Prefeitura do Rio de Janeiro. Ao assumir o cargo, Dodsworth, o segundo prefeito mais longo do Rio (o primeiro é César Maia), recuperaria algumas ideias centrais previstas no Plano de Agache, sobretudo, o objeto desta tese: a Avenida Brasil.

O interventor¹³, sobrinho do ex-prefeito e renomado engenheiro Paulo de Frontin, restabelece a Comissão do Plano da Cidade, extinta pelo prefeito Pedro Ernesto, que em 1945 seria transformada em Departamento de Urbanismo. Em 1937, na administração de Dodsworth, é aprovada a execução do Plano de Extensão e Transformação da Cidade, denominado Plano da Cidade, que obedece a uma planta geral elaborada pela Secretaria Geral de Obras e Viação com a indicação dos projetos de melhoramentos e abertura de vias ligando o Centro da cidade a outras áreas (Reis, 1942).

Em 1938, é aprovada outra grande intervenção: o projeto de autoria da Comissão do Plano da Cidade para a abertura da Avenida Presidente Vargas, ligando em linha reta o Centro à Praça da Bandeira. Os projetos de urbanização da cidade foram autorizados através dos Planos de Urbanização presentes no Decreto-Lei Nº 2.722, de 30 de outubro de 1940. As medidas tomadas por Dodsworth se diferenciavam das de seus antecessores, sobretudo Pereira Passos, por conta de seu entendimento de que a cidade precisava ser planejada levando em consideração sua totalidade, ao invés de intervenções pontuais e desconectadas. Argumento semelhante é compartilhado por Souza (2009), para quem os

¹³ A dissertação de mestrado de Rafael Lima Alves de Souza (2009), “No Coração da urbe: política, cultura e memória no Rio de Janeiro de Henrique Dodsworth (1937-1945)”, recupera o período da gestão do interventor (1937-1945).

engenheiros e urbanistas da Prefeitura, comandados por Edison Passos buscavam “completar a obra iniciada por Pereira Passos na urbe carioca” (Souza, 2009: p.11).

Os engenheiros, é bem verdade, já disputavam a hegemonia do processo de urbanização da cidade-capital, bem antes da formação dessa nova “burocracia” pós-30. O Clube de Engenharia¹⁴, por exemplo, é fundamental para a construção dos debates urbanos da cidade, e a geração Pereira Passos, integrante ativo do Clube, é dos anos 1870. Com a iniciativa da organização dos intelectuais em seu entorno¹⁵, como elemento constitutivo do seu poder, a monarquia brasileira conferiu dimensão pública à atividade intelectual, e essa será a marca de origem da moderna inteligência no país (Carvalho, p.19, 2007).

Governar por retas (Carvalho: 1994) é uma referência e tradição da cidade em uma perspectiva de longo prazo, até hoje utilizada – ou desejada – por prefeitos contemporâneos. A aliança entre estes intelectuais e a classe política pode ser verificada na passagem de Carvalho sobre o Campos Salles e seu ideal de cidade:

“A cidade ideal era a cidade das multidões caladas, na celebre forma encontrada por Campos Salles para promover a estabilidade carioca. Nesse quadro, o Clube de engenharia retoma o seu programa de intervenção sobre o espaço urbano já, aí, rendido as evidências de uma rearticulação das antigas elites. (Carvalho, 1994: p.91) ”

Ser *Prefeito Engenheiro*, “tocador de obras”, é, no caso do Rio de Janeiro, marca mensurável para atestar a qualidade da gestão municipal. Importante figura do debate sobre administração pública na cidade, o Engenheiro José de Oliveira Reis¹⁶, expõe a dimensão desta dinâmica quando ao caracterizar a gestão do Prefeito Prado Jr., reconhece o bom trabalho do Prefeito, embora não o fosse engenheiro: “Antonio Prado Júnior, sem possuir qualquer título profissional, sem

¹⁴ Sessão inaugural do Clube de Engenharia data de 1880.

¹⁵ São inúmeras as instituições científicas fundadas pela monarquia brasileira, entre as quais a Academia Científica do Rio de Janeiro, Real Academia Militar, Academia Imperial de Belas Artes, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, entre tantos outros.

¹⁶ Sobre José de Oliveira Reis ver o trabalho de Rodrigo de Faria “Fontes, métodos e questões pelo acervo documental do engenheiro José de Oliveira Reis: Uma trajetória profissional na institucionalização do urbanismo nas administrações municipais brasileiras – Caso do Rio de Janeiro (1933-1966). In: ANAIS ENANPUR 2011.

ser engenheiro, foi, entretanto, um dos maiores prefeitos da cidade do Rio de Janeiro (Reis: 1977, p. 89). ”

Como demonstra Renato Gama Rosa (2006), e nos debruçaremos mais à frente, o Clube de Engenharia também terá papel fundamental na viabilidade política e técnica para a construção da Avenida Brasil nos anos 40, momento de resgate de antigos planos urbanísticos do início do século pelo Governo Vargas e pelo interventor Dodsworth. De acordo com Rezende (2012, p.7) a circulação das ideias do urbanismo moderno já pode ser sentida, por exemplo, na construção da Avenida Presidente Vargas.

Em 1936, o arquiteto Adalberto Szilard, teria proposto soluções, que parecem constituir a primeira expressão da adesão aos novos valores ditos modernos em uma obra pública brasileira. Mas, segundo a Rezende (2002), a execução das ideias de Szilard, que propunha, por exemplo, o aproveitamento dos terrenos de forma esquemática, com separação de pedestres e veículos, não foi adotado. Em relação à arquitetura modernista o marco da Avenida Presidente Vargas guardaria a abertura de áreas livres, os pilotis e edificações de diferentes alturas em lotes individualizados.

Uma nova cidade, portanto, começa a ser produzida com o ciclo de obras urbanas da gestão Dodsworth. Margareth Pereira (Pereira, 1996: p. 366) questiona, portanto, qual seria a genealogia, ou melhor, o que teria ficado dos estudos de Agache, Corbusier, das opiniões de Frank Lloyd Wright no desenho desse Rio de Janeiro moderno? Quais os pontos de contato e as divergências entre essas diversas correntes do planejamento urbano até a década de 1930? O engenheiro Francisco Saturnino de Brito é exemplo de como as ideias do urbanismo no campo internacional circulavam de maneira consistente no país.

Em nosso caso, que “importamos” dois especialistas franceses, um o urbanismo modernista Le Corbusier¹⁷, se contraporá às ideias de Agache, arquiteto-urbanista da tradição do sistema Beaux-Arts. As propostas apresentadas por Corbusier acenam com um futuro em que as decisões seriam tomadas de

¹⁷ O trabalho de Margareth Pereira da Silva é considerado uma das principais contribuições para o estudo do período de Le Corbusier no Brasil (PEREIRA, 1987).

forma racional e com a solução dos problemas da cidade, destinada aos homens em geral e planejada para resolver suas necessidades de habitação, trabalho e lazer. Le Corbusier prega a negação das ideias e propostas de Agache, por entender que elas representam aquilo com o que se deveria romper, já que o urbanismo moderno deveria atualizar o que fora projetado no passado e voltar-se para o futuro.

Le Corbusier representava em grande parte as ideias do CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna) que circulavam à época e que tinham o urbanista como uma de suas principais personalidades. Essas ideias influenciaram parte importante dos urbanistas e arquitetos brasileiros, entre os quais Lucio Costa, que teria planejado a nova capital federal, Brasília, com as características definidas pela Carta de Atenas¹⁸, escrita por Le Corbusier e definidora do urbanismo moderno, e da “cidade funcional”.

A mudança no planejamento da cidade, agora centrado no automóvel, ganhará mesmo nova escala na década de 1960, com o plano Doxiadis¹⁹. O próprio urbanista reconhece a importância dessa mudança de paradigma para se pensar a urbe: "O Carro entra em cena e modifica a escala de dimensões que era anteriormente controlada pelo homem" (Doxiadis, 1970: p.1).

1.2.

Avenida Presidente Vargas: Vitrine, imagem e semelhança do governo autoritário

“A esta altura, vocês aí da plateia já estão perguntando aos vizinhos de poltrona, que obras serão essas que se estendem por tantos quarteirões e mobilizam tantos operários? Não há nenhum mistério nisso. Estamos em 1943, em pleno centro de nossa querida cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, assistindo as obras iniciais da Avenida Presidente Vargas, hoje a mais importante artéria da república”. (Locutor do filme propaganda da avenida Presidente Vargas. IN: Presidente Vargas, Biografia de uma Avenida, 2009).

¹⁸ A íntegra da Carta de Atenas está disponível online no site do IPHAN: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>

¹⁹ Juliana Oakim Bandeira de Mello (2012) faz importante resgate histórico e análise do Plano Doxiadis no trabalho “A cidade, o urbanista, o plano”.



Figura 2: Operários entre escombros de um prédio demolido para a abertura da avenida.
Fonte: Acervo/O Globo 1943.

Na década de 1930, em pleno período autoritário, duas avenidas, ambas de grande porte, começam a ser construídas na cidade do Rio de Janeiro: a Avenida Presidente Vargas e a Avenida Brasil. Cada uma com suas peculiaridades simbólicas e materiais, foram expressões da política urbana da ditadura Vargasista, a partir de 1937. De um lado, a Avenida Presidente Vargas tinha desde seu desenho inicial traços faraônicos, arrasando quarteirões inteiros, assim como ruas e praças (como a Praça Onze²⁰), ligando a Avenida do Mangue até o Cais dos Mineiros, cortando o Centro em direção à zona norte, marcando de alguma maneira a fronteira simbólica de um centro da cidade expandido a partir da antiga Avenida Central de Pereira Passos.

O Prefeito Henrique Dodsworth, em artigo sobre a Avenida Getúlio Vargas, registra as dificuldades da intervenção urbana com a completa demolição das quadras edificadas compreendidas entre as ruas Visconde de Itaúna e General Câmara de um lado, Senador Euzébio e São Pedro de outro. Ao todo foram demolidos, de acordo com o prefeito, 525 prédios, entre 4 igrejas, seis bancos, o edifício do Paço Municipal e um Mercado (Dodsworth, 1955)²¹.

A obra, grandiosa, representava em sua concepção a essência do projeto autoritário Vargasista, que durante a Segunda Guerra Mundial flertava com o fascismo europeu. Assim como sua execução que, de um lado, ignorava símbolos culturais e materiais da cidade, expressões urbanas e identitárias da cidade, e, concretamente, passava por cima de qualquer obstáculo para realizar seu objetivo. Não importavam as queixas em se demolir igrejas, destombar plantas históricas e o Campo de Santana, terreiros de samba e territórios de valorização da cultura afro (como a casa da Tia Ciata, considerada a capital da Pequena África),

²⁰ Importante contribuição sobre a história cultural dessa espacialidade é o premiado trabalho de Bruno Carvalho “Porous City: A Cultural History of Rio de Janeiro (From the 1810s Onward). Liverpool University Press, 2013. Ainda sobre a Praça Onze destaco os trabalhos de Samuel Malamud “Recordando a Praça Onze (1988)”, Fania Fridman “Paisagem estrangeira: memórias de um bairro judeu no Rio de Janeiro (2007)” e de Beatriz Coelho Silva “Negros e Judeus na Praça Onze – a história que não ficou na memória (2016). Além da tese de doutorado de Paula Ribeiro: ‘Cultura, memória e vida urbana: judeus na Praça Onze, no Rio de Janeiro (1920–1980, 2008).

²¹ Também foram demolidos o Ateliê de Mestre Valentim, que ficava na Rua São Pedro e Escola Benjamin Constant, o primeiro colégio do Rio de Janeiro instalado em um prédio público, em estilo eclético (inaugurado em 1872 dentro do conjunto de oito “escolas do imperador”), inaugurada por Dom Pedro II.

comércio, moradias e pequenas oficinas fabris, de cariocas e estrangeiros que habitavam à área. O triunfo do projeto deveria prevalecer a qualquer custo.

A obra foi inaugurada em 7 de setembro de 1944 com a marcha de 30 mil soldados, a presença do Presidente Getúlio Vargas e a benção do arcebispo do Rio de Janeiro Dom Jayme Câmara. A cena teve ainda revoada de milhares de pombos-correios, teste de resistência do asfalto com tanques de guerra, entre outras etapas, nos 3,5 km da avenida, (O Globo, 07 de setembro de 1944). Vale o registro feito pelo Engenheiro José de Oliveira Reis, chefe da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro entre 1938-1945, de que:

"Henrique Dodsworth não tinha muita convicção da execução da avenida porque o vulto da obra era realmente muito grande. Mas o presidente da República se interessou pela obra a partir de uma Feira de Amostras, onde havia um estande da Secretaria de Viação e Obras com todo o projeto da avenida Presidente Vargas, inclusive com uma perspectiva muito bonita feita pelo arquiteto Nelson Muniz Nevares, com o nome da avenida. O presidente olhou para a perspectiva, virou-se para o prefeito e disse: "Dr. Henrique, vamos fazer essa avenida." Aí o Henrique Dodsworth tomou a palavra do presidente, e naturalmente, tratou de executar a obra. (IN: Lippi e Freire, p.24, 2008)



Figura 3: Solenidade de inauguração da Avenida Presidente Vargas (Uriel Malta, 07/09/1944).
Fonte: Acervo Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

A Avenida, uma das mais largas do mundo, tem paralelo na Avenida 9 de Julio, em Buenos Aires, expandida também na década de 1930, ou a Avenida *Champs-Élysées*, em Paris. Tratam-se de avenidas em perspectiva infinita, no caso da Presidente Vargas, com importantes símbolos de poder, como o Ministério da Guerra, Palácio Duque de Caxias, ou o Prédio da Central do Brasil, reformado na década de 1930.

A justificativa oficial, por parte do Governo Federal, sempre seguia a linha da necessidade de uma via maior para o escoamento do tráfego e ligação entre a zona norte e o centro da cidade. Mas também é possível verificar o casamento desse argumento com a expansão imobiliária, registrada, por exemplo, em diversos anúncios de jornais da época (Carvalho, 2009). Muitos dos mais de 500 prédios demolidos ficavam no chamado bairro judeu, em que pesada às pressões econômicas, o papel em que a especulação imobiliária não poderia ser mais evidente para justificar a realização da obra faraônica (Carvalho, 2013, p.165).

“Vários blocos tiveram suas casas niveladas com o objetivo de financiar a construção através da venda de lotes vazios a valores mais elevados do que aqueles pagos como reparação aos proprietários anteriores. Em um discurso de 1940 à Associação Brasileira de Imprensa (ABI), o engenheiro Edison Passos anuncia que “a avenida aumentará em valor” (Lima 1990: 34). Publicidades de jornais, quatro anos mais tarde, confirmam o aumento do valor terra. Uma delas, no *Diário Carioca*, faz o arremesso: ‘Edifício Prefeito Frontin em construção na maior artéria do mundo, a Avenida Presidente Vargas [...] a área mais valiosa do Brasil’ (6 de setembro de 1944). (Traduzido de Bruno Carvalho, 2013”. “Porous City: A Cultural History of Rio de Janeiro - From the 1810s Onward).

Ainda sobre a discussão da influência que a especulação imobiliária teve na obra, pesando o fato de que orçamento da capital federal era escasso em tempos de guerra, o mecanismo de recuperação do investimento público em obras de infraestrutura urbana, conhecido com Contribuição de Melhoria, foi sugerido para o projeto da Avenida Presidente Vargas, de acordo com as memórias de Henrique Dodsworth (p.43, 1955).

Embora a obra tenha sido concluída e inaugurada em tempo recorde, cerca de três anos, o Prefeito acreditava na importância de se utilizar do mecanismo de

tributação urbana para reaver parte do montante investido: 270 mil contos réis, considerado uma fortuna para época.

“Por outro lado, há iniquidade chocante em se permitir que os proprietários dos imóveis situados na grande área valorizada em consequência da abertura da Avenida Presidente Vargas se enriqueçam à custa dos poucos proprietários que foram totalmente privados pela desapropriação, de aproveitar-se das valorizações e vantagens de seus imóveis, notadamente aqueles situados na zona da alta finança. Merece, por isso mesmo, justos louvores, o propósito de V. Ex.^a de estudar a adoção, pelo Distrito Federal, de um instituto fiscal que assegure a recuperação das valorizações derivadas da realização de melhoramento público, o qual terá o duplo alcance de consolidar o plano financeiro das obras em andamento, resguardando o erário municipal contra os imprevisíveis riscos que maculam os mais perfeitos planos de financiamento por *excess condemnation*, e de pôr uma nota de equidade e justiça na política fiscal e financeira até agora seguida, nessa matéria. Entre os processos fiscais de cobrir, parcial ou totalmente, as despesas municipais na realização de Planos de Urbanização que determinem a valorização das áreas contíguas, nenhuma dúvida existe a respeito de que a — Contribuição de Melhoria — a que os americanos dão o nome de *special assessment*, é o mais seguro e equitativo. (Dodsworth, 1955, p.52)

O projeto, tal qual conhecemos em seu desenho contemporâneo, com o nome de Avenida 10 de Novembro - em homenagem à data que marca o início do Estado Novo - foi levado pelo engenheiro José de Oliveira Reis ao conhecimento de Getúlio Vargas, que inicialmente teria considerado a obra cara demais. Reis, então, teria retornado à Vargas e alterado o nome da imponente avenida para Avenida Getúlio Vargas, que teria feito apenas uma pergunta ao engenheiro “quando fica pronta?” (Teixeira, 2009).

A Avenida Presidente Vargas, portanto, é um marco para o governo ditatorial, embora sua importância, do ponto de vista do fluxo da cidade, já estivesse reafirmada no Plano Agache em 1930. Assim como uma nova localização para a Praça Onze já estava prevista no mesmo local que foi alocada com a construção da Avenida Presidente Vargas, nas gestões de Carlos Sampaio (1922) e Prado Junior (1930).

“Uma das principais ideias das concepções do novo plano, é o deslocamento da linha central do Brasil (...) e a sua substituição por uma tripla avenida reservada: 1º aos transportes rápidos; 2º ao tráfego automobilístico leve; 3º aos pesos pesados. Este triple via viria juntar-se a avenida do Mangue a qual, desimpedida do seu canal (inútil e mal localizado) e prolongada até além da avenida Rio Branco, penetraria, assim, até ao âmago da capital” (Agache, p.136, 1930).

A ideia, porém, de uma avenida aberta no trajeto apresentado por José de Oliveira Reis, surgiu bem antes, ainda no século XIX, em uma rota percorrida por Dom. João, até a zona norte, pelo *Caminho das Lanternas*, projetada pelo arquiteto francês Gradjean de Montigny. A via, que tinha como característica a presença de lampiões que iluminavam seu caminho, passava pelo Mangual de São Diogo (Canal do Mangue), o Campo da Aclamação (atual Campo de Santana), até a Quinta da Boa Vista, transformado em residência oficial da família real portuguesa no Brasil. Teria sido, inclusive, com Dom João que a área da Cidade Nova passara a ser ocupada, povoada e estabelecido um fluxo de transeuntes.

O prolongamento da Avenida do Mangue até o mar remonta ao tempo do Barão de Mauá (1857), quando foi realizada a canalização do mangue. O projeto é retomado, com as especificações técnicas necessárias, no Plano Agache, com a Avenida, mas sem o canal. A ideia ficou suspensa até ser retomada, durante a gestão Dodsworth, pelo Serviço Técnico do Plano da Cidade e apresentado no *stand* da Secretaria de Viação na Feira de Amostras de 1938, ilustrado de forma monumental pelo arquiteto Nelson Muniz Nevadas. Presente à Feira, estava Getúlio Vargas, que se interessou pela empreitada (Reis, 1977: p.111).

A Cidade Nova, originalmente uma região bem maior do que a área que hoje conhecemos na cidade, foi criada por decreto²² real em 1811 e totalmente desconfigurada com a inauguração da Avenida Presidente Vargas. No primeiro quartel do século 20 a Cidade Nova era território habitado por ciganos, escravos libertos de distintas origens, afrodescendentes, além de judeus oriundos da Europa Central (Ashkenazi). Para Carvalho (2013: p.X.), a região, embora negligenciada por parte do poder público, foi fundamental para o desenvolvimento de gêneros

²² Decreto n. 6199, de 17 de maio de 1876.

musicais que passaram a definir a identidade nacional brasileira nas décadas de 1930-1940.

Ainda para o autor, em oposição ao que Fridman (2007) cunha como “paisagem estrangeira”, trata-se de território impar para a produção da cultura brasileira, justamente por essa interação entre distintas etnias – expressão, portanto, das multicamadas presentes na antiga capital federal. Além de referência importante para viajantes estrangeiros, escritores proeminentes e cientistas sociais pioneiros, e, ao lado da primeira favela da cidade, desempenhou papel crucial nas narrativas fundacionais do Brasil como “o país do carnaval” e como uma “democracia racial” (Carvalho, 2013: p.XII.). Em uma escala que será reproduzida em diversas áreas da cidade, temos aqui a evidência da presença de uma característica da cidade que ao invés de produzir guetos étnicos, possui a circulação de práticas e trocas culturais no território.

Romantismos à parte, antigos moradores da região registrados em documentário sobre a Avenida Presidente Vargas (“Presidente Vargas, Biografia de uma Avenida, 2009”), enumeram os casos da convivência entre etnias. De forma nostálgica lembram eventos curiosos como o da junção, na Praça Onze, da chegada da fábrica de cerveja (primeira fábrica do gênero na cidade, cujo dono era judeu) com a presença dos ritmos afros, possibilitando a integração entre os moradores, e, mais do que isso, a presença forte do samba – e outros ritmos como maxixe e o choro – inclusive como espaço do desfile das escolas de samba no carnaval, desde 1932. Esse mesmo ritmo que registrou, sobretudo nas letras de Herivelto Martins (muitas vezes em parceria com Grande Otelo), os movimentos da cidade, e a apreensão com o futuro desse território ameaçado pelas promessas do progresso.

Em 1942, às vésperas da demolição da praça, no conjunto de intervenções para a Avenida Presidente Vargas, o sambista lançou a música “Praça Onze”, originalmente idealizada por Grande Otelo, que teve grande repercussão:

“Vão acabar com a Praça Onze / não vai haver mais escola de samba, não vai / chora o tamborim, chora o morro inteiro / favela, Salgueiro / Mangueira, Estação Primeira / guardai os vossos pandeiros, guardai / porque a escola de samba não sai...”

Em *Laurindo*²³ e *Bom Dia Avenida*²⁴ Herivelto Martins destaca que apesar das intervenções urbanas, a Praça Onze não acabou o samba não acabou. Sobretudo em *Bom Dia Avenida* o tom de “boas vindas” para a nova obra que vem “remodelando a cidade”, o “progresso” visto como “natural” e inevitável, é apresentado em forma de reivindicação do território, lugar de memória, e expoente da identidade da cidade: “rompendo prédios e ruas/Os nossos patrimônios da saudade”, reivindicando, ainda, o lugar como espaço do Samba “Tem direito à Avenida/Em primeiro lugar/Nem que seja depois de inaugurar”.

²³ “Laurindo sobe o morro gritando/Não acabou a Praça Onze, não acabou/Vamos esquentar os nossos tamborins/Procure a porta-bandeira/E põe a turma em fileira/E marca ensaio pra quarta-feira/E quando a escola de samba chegou/Na Praça Onze não encontrou/Mais ninguém, não sambou/Laurindo pega o apito Apita a “evolução”/Mas toda a escola de samba/Largou bateria no chão/E foi-se embora cantando/E daí a pirâmide/Foi aumentando, aumentando”

²⁴ Lá vem a nova avenida/Remodelando a cidade/Rompendo prédios e ruas/Os nossos patrimônios da saudade/É o progresso! /E o progresso é natural/Lá vem a nova avenida/Dizer à sua rival/Bom dia Avenida Central! /A União das Escolas de Samba/Respeitosamente faz o seu apelo/Três e duzentos de selo/Requereu e quer saber/Se quem viu a Praça Onze acabar/Tem direito à Avenida/Em primeiro lugar/Nem que seja depois de inaugurar/Nem que seja depois de inaugurar



Figura 4: A Avenida Presidente Vargas, com a Candelária ao fundo, começa a ganhar forma na década de 1940.
Fonte: Acervo/O Globo.

Ainda sobre as demolições – e remoções – para a construção da Avenida Presidente Vargas, são uníssonas as vozes concordantes que destacam como uma das principais perdas históricas a destruição da Igreja de São Pedro dos Clérigos²⁵, construída no século XVIII, com interior decorado pelo Mestre Valentim e localizada na antiga rua São Pedro. A igreja de São Pedro dos Clérigos, de estrutura cilíndrica, interior barroco e rococó, foi um dos mais importantes edifícios de nosso acervo colonial, vitimada pelo surto de modernidade do século XX.

“Das perdas decorrentes da abertura da Presidente Vargas, a mais sentida é a da Igreja de São Pedro dos Clérigos. Tinha nave elíptica recoberta internamente por magnífica talha e um par de torres cilíndricas, um exemplo extraordinário do barroco derivado da escola italiana. Foram inúteis os esforços do Sphan para salvá-la. Pensou-se até em congelar o solo e transportá-la para um outro local, mas o custo da operação era altíssimo. Em 8 de janeiro de 1943, o tombamento foi cancelado e um ano depois a igreja foi demolida. Dela só restam fotografias”. (Lyra, 2006, p.43).

²⁵ Em “A barbárie legitimada: a demolição da igreja de São Pedro dos Clérigos do Rio de Janeiro (EDUERJ: 2007), a autora Daniela Maria Cunha Hollanda, refaz o percurso histórico que envolveu a demolição da igreja, com seus atores na cena pública da capital federal.



Figura 5: Foto da Igreja São Pedro dos Clérigos, de 1733.
Fonte: Acervo da Biblioteca Nacional.

A Igreja possuía uma planta elíptica, hoje só encontrada na Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Pretos, em Ouro Preto, Minas Gerais. De acordo com jornais da época, por causa de protestos e súplicas de fiéis e especialistas, o prefeito Henrique Dodsworth pensou numa solução polêmica para poupar o prédio: deslocar a igreja da rota da nova avenida²⁶. Para a realização da empreitada foi contratado o engenheiro Fernando Luiz Lobo Carneiro, que deveria executar projeto semelhante ao que havia sido realizado em algumas cidades da Europa. Mas o plano não teve prosseguimento porque a empresa contratada não poderia dar garantias de que a Igreja se manteria intacta (Alvim, 1999).

²⁶ No mesmo período cogitou-se congelar também as fundações da Igreja da Candelária para “desvirá-la”, uma vez que, construída virada para o mar, para o porto, deveria, agora com a nova avenida, se fixar de frente e não de costas para ela. Projeto que também não foi à frente. Outra solução aventada à época, e mais verossímil que “virá-la”, seria refazer sua fachada, invertendo sua entrada.

A demolição da Igreja, tombada pelo patrimônio histórico federal, exigiu o cancelamento do tombamento para a construção da avenida, em clara demonstração de que os interesses do governo estavam acima de qualquer legislação. Ficava mais evidente a face da ditadura Varguista em sua concretização urbanística ao realizar esta “drástica cirurgia²⁷”. Ao interventor Henrique Dodworth coube “a responsabilidade de moldar a capital à imagem do regime”.

Em contraste com a arquitetura demolida, a que se ergueu naquele contexto é indicativa dos regimes de força que se despertaram em diferentes partes do mundo. Por iniciativa do Governo Vargas foi aberto concurso público em 1935 para escolha da nova sede do Ministério da Fazenda, premiando o projeto dos arquitetos Wladimir Alves de Souza e Enéas Silva. Em novembro de 1937, comandada por Ary Azambuja, as obras tiveram início. O projeto teve sua pedra fundamental lançada no dia 3 de outubro de 1938, em comemoração ao 8º aniversário da Revolução de 30, agora assinado pelo arquiteto Luis Eduardo Frias de Moura, em estilo eclético, ou protomodernista. Com um pórtico principal construído com mármore brasileiro e colunas em estilo dórico de 9,5 metros de altura, foi por fim inaugurado em 1943. (Dodsworth, 1955, p.10)

A face voltada para a Avenida Presidente Antônio Carlos é majestosa, com grandes pilastras de mármore, brasões da república, entre outras singularidades que reforçam o caráter de exaltação ao Estado. Assim como o prédio vizinho, construído anos antes, o antigo Palácio do Ministério do Trabalho, inaugurado em 10 de novembro de 1938. A inauguração do Palácio transcorreu de forma imponente, embora, sem a parada militar programada, em virtude do mau tempo (Jornal do Brasil, 11 de novembro de 1938). O projeto, modernista por princípio, terminará, pois, fascista no caso dos dois prédios do governo federal.

²⁷ “Drástica cirurgia” é o termo utilizado pela historiadora Evelyn Furquim Werneck Lima em “Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia” - 3a edição. 3a. ed. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas/Departamento de Divulgação e Informação, 2008. v. 1. 143. Em 2016 foi publicado pela Revista do Arquivo Geral do Rio de Janeiro um dossiê sobre a Avenida Presidente Vargas, número 10 e 11.

Analisando a arquitetura dos inúmeros prédios públicos construídos no período, Lippi e Freire (2008) reforçam o caráter monumental das obras e os traços estéticos da arquitetura e urbanismo varguistas:

"Podemos afirmar, portanto, que Getúlio Vargas flertou com diversos estilos arquitetônicos durante o período entre 1930 e 1945. Apesar de algumas iniciativas por parte de seus ministérios terem ajudado a introduzir e consolidar a arquitetura moderna no Brasil, somente a partir da década de 1950 é que o Modernismo entra com força nas plataformas de governo e nas pranchetas dos arquitetos que receberam encomendas para prédios públicos no País. [-] Mas não podemos perder de vista que o governo de Getúlio Vargas balançou entre o Modernismo vinculado à Le Corbusier, numa tentativa de racionalizar e modernizar o aparelho estatal via arquitetura, e as correntes e estilos pitorescos, que por sua vez, são explicados pelos ideais nacionalistas e simpatia do Estado com o nazi-fascismo. (Lippi e Freire, p.27, 2008)

Com as intervenções urbanas do período Vargas inaugura-se um novo desenvolvimento urbanístico no Rio de Janeiro, Distrito Federal, nos anos de 1930 a 1945. Esse novo ciclo estético estava relacionado sobretudo com o Estado Novo (1937-1945). A configuração entre engenheiros, capitalistas e Estado, ganhará novos contornos com a nova relação entre intelectuais e modernização sob o governo do Estado Novo, atuando em sua dupla dimensão, a política e a estrutural (Carvalho, p.22, 2007).

A intrínseca relação entre engenheiros e modernidade já foi analisada por inúmeros autores (Carvalho, 1994, Maia, 2008, Schnapp, 1995, entre outros), "profissão profundamente ligada à emergência de uma civilização marcada pela técnica e pela vida fabril" (Maia, p.88, 2008). O engenheiro é o exemplo mais bem-acabado de intelectual protagonista do mundo moderno, ator fundamental desse mundo da técnica e da organização da vida material. Trata-se da afirmação de personagem desse período mobilizado pela ciência, pela técnica e pelo desejo de inventar.

Schnapp (1995) analisando a biografia do engenheiro italiano Gaetano Ciocca, evidencia o dilema vivido pelos engenheiros da primeira metade do século XX, de como conciliar civilização e cultura? "Ou melhor, como incorporar o desenvolvimento material proporcionado pela modernização econômica com o

cultivo espiritual, ameaçado pelo materialismo avassalador do século XX? ” (Maia, p.90, 2008). Schanpp expõe a técnica de Ciocca, pensada a partir de uma tríade em que União Soviética e Estados Unidos ocupam duas arestas (técnica x política), abrindo espaço, portanto, para uma terceira ponta, um modelo de Estado novo, animado pelas grandes massas, o que viria a se desenvolver como arquitetura fascista.

Ciocca, para o caso italiano, teria sido aquele intelectual, engenheiro, que soube traduzir a política fascista para a linguagem das modernas técnicas e domínios da arquitetura, do design de teatro, sistemas de transporte (Shcnapp, 1995, p.119). O engenheiro, que atingiu destacado renome na Europa da década de 1930, é, portanto, caso simbólico de quem em suas próprias palavras gostaria de criar “uma nova sociedade através da inovação técnica”. Seu mais ambicioso sonho era a construção de um Sistema de transporte nacional de veículos autodirigidos em estradas guiadas. Um sistema que conciliaria a necessidade de trânsito em massa com a circulação privada, a coletividade com o indivíduo. A inspiração, símbolo material do moderno e da nova sociedade de massas, adivinha de experimentos tocados em outras potências como Inglaterra, França e Alemanha.

Outro tema de destaque para o engenheiro italiano era a questão da produção de moradias operárias, outro relevante aspecto do moderno movimento da arquitetura, desde os escritos de Le Corbusier em *Vers une architecture* (Por uma arquitetura; São Paulo: Editora Perspectiva, 1998 (5a ed.)). O urbanista francês, inclusive, é taxado de fascista em duas pesquisas recentes (e polêmicas) publicadas na França, a primeira de Xavier de Jarcy em seu livro “Le Corbusier, un fascisme français (2015)” e “*Un Corbusier* (2015)” de François Chasslin. Os dois livros resgatam a relação do urbanista com o líder do Partido Revolucionário Fascista francês, Pierre Winter.

Uma das grandes discussões e questões debatidas na Itália durante o regime fascista foi sobre qual seria a melhor arquitetura, de espaços públicos da cidade, de edifícios governamentais que representassem o poder público. No que Maria Bardi, protagonista importante da cultura artística do período na Itália, sentenciava: “architettura, arte di Stato”, ou nas palavras de Piacentini “a

arquitetura (...) espelha, mais do que outra arte, a fisionomia da sociedade” (Tognon, 1996).

Para o caso do Rio de Janeiro, durante a era Vargas, é possível destacar o projeto para o campus da Universidade do Brasil – inicialmente encomendado ao arquiteto romano Marcelo Piacentini. O convite ao mais destacado representante da arquitetura e do urbanismo fascista expõe as proximidades e afinidades ideológicas entre os regimes de Vargas e Mussolini (Tognon, 1996, p.158). O projeto de Piacentini estabelece uma outra dimensão que é o de construir uma articulação entre a cidade universitária e a cidade do Rio de Janeiro, por meio de uma grande avenida. “o espaço monumental que conclui esta avenida seria uma continuação ideal da Avenida Presidente Vargas rumo a uma nova vertente de crescimento da cidade” (Tognon, 1996, p.160). Não pretensão de Piacentini seria a conclusão dos eixos fundamentais do Rio de Janeiro desde o início do século.

No caso do presente subcapítulo, a área pode ser considerada como um testamento da falha do urbanismo moderno, voltado aos automóveis e ônibus, no que um dia foi uma vizinhança. De todo, será na Avenida, o principal palco até os dias de hoje para marchas, manifestações em protestos democráticos na cidade do Rio de Janeiro. A Avenida, que durante os distintos períodos do dia - manhã, tarde ou noite – é ocupada e dá uso a tipos específicos de funções e cidadãos, também, como em camadas, se transforma totalmente nos fins de semana, e nos carnavais de rua.

Se a República não produziu uma estética própria e na construção de símbolos nacionais integradores por imitar modelos da república francesa (Carvalho, 1990), o Estado Novo buscava, à sua característica, realizá-la.

1.3.

Avenida Brasil: fluxo de entrada e saída da cidade pela baía de Guanabara

Inaugurada no mesmo ano²⁸ que a Avenida Presidente Vargas, a Avenida Brasil tem características bem distintas. Ao contrário da avenida que homenageava o nome do ditador e deveria ser uma vitrine na intervenção urbana da capital, a Avenida Brasil, que de início não fazia referência ao país, era uma via de passagem, de escoamento, em meio à paisagem desértica da orla guanabarina da cidade, onde hoje estão bairros como Bonsucesso, Maré, Penha, Olaria entre outros. No entanto, do ponto de vista estratégico, a avenida era de suma importância para o aumento da oferta de “entradas” e “saídas” da cidade, tendo em vista o rodoviarismo ascendente e a necessidade de maior integração com São Paulo, além do acesso à região Serrana.

Em uma região menos densa da cidade, com inúmeros desafios do ponto de vista da engenharia, a obra não possuía um sentido de ocupação ordenada da faixa urbana que cruzava, tal qual a Avenida Presidente Vargas, com palácios, prédios públicos e monumentos. Tratava-se, ao menos inicialmente, de uma via de acesso, pela orla da Guanabara, para outras regiões, possibilitando os fluxos e caminhos da cidade.

“A AVENIDA BRASIL proporciona ao viajante, não só o conforto de moderna estrada de rodagem como também todas as sensações agradáveis de viagem rápida, junto da faixa marítima. Contrastando com a grande velocidade dos veículos que percorrem essa avenida, vêm-se, dando vida à paisagem, vagarosos barcos à vela ou a remo, característicos da atividade dessa região, onde o mar acolhe, para o trabalho e para o divertimento, densa população do Distrito Federal” (Álbum da Avenida Brasil, 1945)²⁹

²⁸ A Avenida Brasil registra algumas inaugurações, a primeira, com a presença de Getúlio Vargas em 1944 (trecho entre Benfica e Penha), e, posteriormente em 1946 (entre Penha e Parada de Lucas), já com o presidente Eurico Dutra e o Prefeito Hildebrando de Góes. Uma nova inauguração será realizada em 1961, com a incorporação da Avenida da Bandeira.

²⁹ Em 1945, celebrando o final dos governos de Getúlio Vargas e de Henrique Dodsworth, foi lançado o álbum “Avenida Brasil: realização do governo Getúlio Vargas, administração do prefeito Henrique Dodsworth (1945) ”.



Figura 6. Trecho inicial da Avenida Brasil, pouco após a inauguração (Uriel Malta, 1944).
Fonte: Acervo Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

A foto acima demonstra a paisagem de deserto nos arredores da Avenida na década de 1940, em contraste com outras regiões do subúrbio da cidade, como Meier, Vila Isabel, Inhaúma, entre outras, dotadas de linha do trem ou do bonde. As obras do período tiveram à frente o então Secretário de Aviação, Edison Passos, e faziam parte do “Plano de Remodelação”, previsto durante o período do interventor Henrique Dodsworth. O então Prefeito, anos mais tarde em seu artigo “A Avenida Presidente Vargas: Aspectos Urbanísticos, jurídicos, financeiros e administrativos de sua realização (1955)”, destaca que dentro do plano estavam previstas ao menos cinco obras de grande vulto: Avenida Presidente Vargas, Avenida Brasil, Duplicação Túnel do Leme, conclusão da Esplanada do Castelo, e a demolição do Morro de Santo Antônio (Dodsworth, 1955, p.5)³⁰.

O contorno que conhecemos hoje, em seu longo traçado, conectando o Centro da Cidade com as zonas norte e oeste, apenas se realizará, na década de 60, com a incorporação da Avenida das Bandeiras, adentrando a chamada zona suburbana da cidade, servindo de alternativa ao transporte sobre trilhos, que cobria parte da região. Com a abertura da Avenida, a chegada das fábricas, e uma alternativa ao trem (e também ao bonde³¹) para o transporte até a área central da cidade, a região passou a atrair diversas formas de moradias de classe média e operária³², começando um longo processo de reconfiguração espacial que caracterizava a zona norte até o Sertão Carioca³³, região da baixada de Jacarepaguá e arredores.

³⁰ Henrique Dodsworth registra que mesmo com o “estado de guerra” (que impossibilitou a importação de maquinarias apropriadas às obras) quatro obras foram realizadas em três anos, sendo complementadas posteriormente. Ficando a promessa da demolição do Morro de Santo Antônio inviável por questões logísticas.

³¹ Sobre o desenvolvimento dos bondes no Rio de Janeiro, importante pesquisa contida no trabalho de Elisabeth von der Weid, “O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro”. De acordo com o estudo o bonde circulava pelo subúrbio através da linha Circular Suburbana de Tramways, em contrato assinado em 1906. Sobre os bondes e os trens ver também “Ferrovia e segregação espacial no subúrbio”, de Lins (2010).

³² Sobre a formação do operariado no Rio de Janeiro dois trabalhos clássicos são: “O fio da meada; estratégia de expansão de uma indústria têxtil: Companhia América Fabril: 1878-1930”. Elisabeth von der Weid e Ana Marta Rodrigues Bastos. E “Rio de Janeiro Operário. Natureza do Estado, conjuntura econômica, condições de vida e consciência de classe”. Eulália Maria Lahmeyer Lobo (Coord.).

³³ A expressão Sertão Carioca foi utilizada em um livro de 1936, de Magalhães Corrêa, para designar a região em que hoje se localiza a zona oeste, sobretudo Jacarepaguá. O termo já aparecia em suas colunas no Correio da Manhã, publicadas entre 1931 e 1932. A cidade que de um lado buscava ser a Paris Tropical em sua área central, ia formalizando a Zona Sul, Botafogo e Copacabana inicialmente.



Mapa 2: Mapa do Sertão Carioca, por Magalhães Corrêa, 1936.
Fonte: Imprensa Nacional/IHGB.

Importante destacar o papel das empresas nesse processo de expansão e povoamento do território, com disputas entre grupos capitalistas e articulações com o poder público. Destaque para os trabalhos de Elizabeth Von der Weid sobre a intrínseca relação entre o desenvolvimento dos bondes e a questão fundiária no Rio de Janeiro³⁴. Na virada do século 19 para o século 20, em 1899, foi formada em Toronto a São Paulo Railway Light and Power, com capitais canadenses, ingleses e norte-americanos.

A Light passou a investir intensamente em hidrelétricas e contribuiu para consolidar o modelo elétrico brasileiro. A primeira usina inaugurada, para atender à cidade de São Paulo e seu transporte público, foi a de Paraníba, no Tietê, na época a maior do Brasil. Posteriormente, com a criação da empresa "The Rio de Janeiro Tramway and Power Company Limited, em 1904, a Light forneceria energia também à cidade capital do Rio de Janeiro. Na disputa entre grupos de empresários que disputavam o poder no setor, o Grupo Guinle fundou em 1909 a Companhia Brasileira de Energia Elétrica (CBEE). (Campos, p.45, 2012).

A Rio Light tornou-se proprietária efetiva da companhia através da compra direta. Anos mais tarde, em 1911, a Light comprava também todo o ativo de outra pequena empresa, a Cia. Ferro Carril de Jacarepaguá, com onze milhas de trilhos, logo incorporada à rede da Companhia nos subúrbios (Weid, p.23, 1996).

A expansão da rede de bondes da Light foi feita através da aquisição e incorporação das pequenas concessões independentes, espalhadas pelos arrabaldes e subúrbios do Rio, e sua interligação com a rede já sob o seu controle, de modo a formar um sistema integrado completo. Como pode ser notado, o bonde foi um elemento fundamental no desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro. Pode-se entender a expansão do centro, a formação de novos bairros, a setorização social, através da evolução das linhas de carris. Com seu aspecto característico, seu espaço democrático e sua tradição, o bonde foi por muitas décadas como que um símbolo da cidade litorânea, um espaço onde tudo podia acontecer. Durante esse tempo, era o transporte coletivo por excelência, permitindo a qualquer pessoa ir, de qualquer ponto da cidade, aonde bem entendesse. As linhas de bonde interligadas cobriam

³⁴ Outro trabalho sobre o tema é SAEZ, Horácio Capel. COSTA, Vicente Casals. Capitalismo e história da eletrificação, 1890-1930. Ediciones del Serbal, S.A., 2013.

absolutamente toda a zona urbana do Rio e seus subúrbios mais próximos (Weid, p.23, 1996).

Como vimos no início do capítulo, o projeto de uma avenida, nos moldes da Avenida Brasil, já estava presente nos projetos de Pereira Passos, embora não realizado, talvez pelo alto custo, talvez pelas dificuldades técnicas impostas pelo traçado³⁵, ou talvez mesmo por não ser uma das tantas prioridades do caderno de obras executada pelo então Prefeito. A primeira tentativa de abrir a via aos veículos automotores é datada de 1906 e o objetivo era conectar o centro da cidade aos bairros localizados depois da Ponta do Caju até Irajá, tendo como ponto de partida a Avenida Rodrigues Alves e o Cais do Porto, também cogitando uma via que facilitasse o acesso à capital federal.

Idealizada no início do século XX, no conjunto de reformas urbanas da gestão do Presidente Rodrigues Alves, como ligação e acesso alternativo pelo litoral rumo à região Serrana do estado, a Avenida teve seu projeto recuperado no final da década de 1930³⁶ já sob o governo Getúlio Vargas e do interventor do Distrito Federal, Henrique Dodsworth. Mais tarde, em 1961, teve sua ampliação viária para a zona oeste da cidade, em traçado próximo ao que conhecemos hoje, incorporando a extinta Avenida da Bandeira.

Para José de Oliveira Reis, bem como para grande dos membros do Clube de Engenharia, a obra já possuía relevância considerável, ainda que sua propaganda e publicidade pelo governo, ou pela imprensa, não destacasse essa dimensão. “A Avenida Brasil é de uma importância incontestável e graças a ela toda a zona suburbana da Leopoldina tomou um desenvolvimento extraordinário”. (Reis, 1977, p.112)

A Avenida Brasil foi aberta como um caminho alternativo aos tradicionais percursos realizados pelo interior dos bairros da zona da Leopoldina ou, ainda, por mar ou por trem para se chegar à antiga Estrada União-Indústria (1860). Seu traçado, ao longo do litoral da Baía da Guanabara, facilitou o acesso a Petrópolis e

³⁵ São constantes os debates no Clube de Engenharia, ou mesmo nos jornais de grande circulação da época, em relação as dificuldades técnicas da obra e sua viabilidade. Ver a tese de Renato Gama (2006).

³⁶ Decreto de 1939 - Variante de Acesso à Rio-Petrópolis”, atualmente Avenida Brasil, ligando a área portuária carioca e o que seria o atual bairro de Parada de Lucas.

daí a esta estrada, até então a mais utilizada para se chegar à região de Minas Gerais (Costa, 2006). O projeto de autoria de Jorge Macedo Vieira para o Bairro Industrial de Manguinhos (de 1927), com o trajeto pelo litoral, contrariou as tendências e escolhas de trajetos para aberturas de rodovias serem sempre pelo interior e foi a senha para determinar o atual trajeto da Avenida Brasil. A variante de acesso à Petrópolis, que daria origem à atual Avenida Brasil, foi construída para desafogar o tráfego nas ruas internas beirando a Estrada de Ferro Leopoldina, que nada mais era que o antigo caminho para Petrópolis.

A abertura da Avenida, no traçado final, foi celebrada do por Reis:

“Antes da abertura da avenida Brasil, a saída do Rio de Janeiro efetuavam-se pelas chamadas Estradas Rio-São Paulo e Rio Petrópolis. Constituíam antes um verdadeiro suplício, pela travessia da região suburbana, tanto da Central, como da Leopoldina. O trajeto era feito através de Ruas estreitas com um tráfego cada vez mais intenso. O novo trajeto, realizado as margens da Baía, foi a solução mais lógica, inteligente e econômica.” (Reis, 1977, p.112)

Buscava-se de fato, desde os primeiros anos do século XX, mais precisamente a partir da gestão de Pereira Passos na prefeitura (1903-1906), uma forma de ligar o Centro da cidade aos bairros situados depois da ponta do Caju, como Manguinhos, Bonsucesso, Ramos, Olaria e Penha, até Irajá, tendo como ponto de partida a Avenida Rodrigues Alves e o cais do porto. Por outro lado, também se considerava a necessidade de se criar uma via que permitisse o acesso mais direto à capital federal. A ligação interurbana com as regiões de Minas e São Paulo seria assim estudada pelos planos urbanos desenvolvidos a partir da segunda metade da década de 1920, como, por exemplo, pelo Plano de Remodelação, Extensão e Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, de autoria do urbanista francês Donat-Alfred Agache (1927-1930), no plano do Bairro Industrial de Manguinhos, de Jorge Macedo Vieira (1927), e no plano para o Rio de Janeiro, de Le Corbusier (1929 e 1936).

Inicialmente, foram feitos cinco estudos para a nova rodovia, a cargo da equipe do Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP). Dentre as propostas, a pelo litoral – e, portanto, à “beira-mar da estrada de ferro Leopoldina” – foi considerada a menos exequível à época, segundo os próprios técnicos. Este trajeto, entretanto, seria retomado duas décadas depois e daria origem ao que se

chamou à época Variante Rio-Petrópolis, a hoje Avenida Brasil. O projeto proposto por Viera para o Bairro Industrial de Manguinhos, ao adotar o mesmo trajeto pelo litoral para uma Avenida Norte, estaria confirmando o traçado da futura Avenida Brasil.

A primeira tentativa, sem sucesso, para a abertura de uma ligação à região de Petrópolis e à Estrada União-Indústria, que atendesse à circulação de veículos automotores, data de 1906. Durante as duas décadas seguintes, seu projeto foi discutido em diversos *fóruns*, como nos primeiros congressos brasileiros de estrada de rodagem, iniciados em 1916 e organizados pelo Automóvel Club do Brasil, órgão criado em 1907, ele próprio ligado à gênese do rodoviarismo no Brasil.

Em 18 de agosto de 1937, pelo Decreto n. 6.040, foi criada, em caráter provisório, a Comissão de Obras Novas, vinculada à Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas, que seria responsável pelo programa da rede rodoviária do Distrito Federal, como vimos, e pelo início de sua obra. Essa comissão foi criada, por sua vez, para atender, entre outras tarefas, ao estabelecido no programa viário da Comissão do Plano da Cidade, recriada em 1937 pelo prefeito Henrique Dodsworth. Para a realização destas obras a prefeitura contava com financiamento privado através da negociação de títulos previstos pelo Decreto-lei n. 2.722, de 30 de outubro de 1940, denominado “Obrigações Urbanísticas da Cidade do Rio de Janeiro”, oferecendo “aos capitalistas e proprietários vantagens incontestes na aplicação de capital”.

A abertura definitiva da variante adotando, portanto, o trajeto pelo litoral, ocorreria durante o Estado Novo (1937-1945), responsável também pela sua designação – enfim – de Avenida Brasil, expondo o caráter nacionalista e ufanista característico do regime autoritário de Vargas. As obras de sua abertura couberam ao prefeito Henrique Dodsworth, através da Comissão de Obras Novas da Secretaria Geral de Viação e Obras.



Figura 7: Foto da obra da Avenida Brasil. *Revista Municipal de Engenharia*, março de 1941.
Fonte: Biblioteca Noronha Santos, IPHAN-RJ.



Figura 8: Imagem da Avenida Brasil, próxima ao quilômetro zero.
Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. S/d. 231

De todo o modo, a nova “avenida”, “além da função primordial de ligar o Rio de Janeiro ao interior do país, terá ela também o encargo de facilitar a intercomunicação dos subúrbios da Leopoldina, distribuindo pelas sub-radiais que dela partem, o tráfego para diferentes zonas. A avenida Brasil representa um marco visível nas transformações urbanas decorrentes do aparecimento do automóvel como principal transporte urbano moderno, no Rio de Janeiro.

A edição de 10 de junho de 1944, O GLOBO destacava em sua primeira página a “Ligação rodoviária do Rio com o Sul, o Centro e o Norte do país”. Era uma reportagem sobre a visita do presidente Getúlio Vargas à Avenida Brasil, classificada na época como uma “variante da estrada Rio-Petrópolis e primeira etapa da monumental via de penetração do território nacional”. Na edição de 14 de fevereiro de 1946 o jornal dava destaque para o fato de que com a Avenida, as viagens à Petrópolis ficariam mais rápidas.



Figura 9: Getúlio Vargas em visita às obras da variante. Paisagem rural no entorno e apenas o Castelo da Fiocruz ao fundo, 1941.
Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

2.

Mas afinal o que é um subúrbio? Reflexões e seus usos para o Rio de Janeiro dos trilhos e automóveis

2.1.

Genealogia suburbana: discutindo um conceito fronteiro e mutante

“Retirar-se como um monge e viver como um príncipe – essa foi a finalidade dos criadores originais do subúrbio (Mumford, 1998, p.525).”

“Para os sociólogos urbanos em geral, "subúrbios" é um termo de referência ecológica; ecologistas e demógrafos podem muitas vezes contestar a maneira mais útil de conceber "subúrbios" para os fins de seu trabalho, mas a disputa é em grande parte técnica. "Suburbia", por outro lado, é um termo de referência cultural; destina-se a descrever um modo de vida. A ubiquidade do termo "suburbia" na literatura popular atual sugere que seu significado está bem no seu caminho para a padronização - que o que é suposto notar é amplamente aceitar para permitir o uso livre do termo com uma quantidade razoável de certeza que irá transmitir as imagens que pretende. Nos últimos dez ou doze anos, essas imagens se fundiram em mitos completos, com seus artigos de fé, seus símbolos sagrados, seus rituais, sua promessa para o futuro e a resolução de suas questões (Berger, 1968, p.4)³⁷.

Mas o que faz de um subúrbio um subúrbio, afinal? Qual, ou quais, as definições sobre subúrbio? Parte-se aqui do princípio de que a categoria de subúrbio deve, em primeiro lugar, ser historicizada observando as características específicas do tempo e do espaço referido, e, ainda, e os usos que os agentes sociais da época fazem do termo. São iguais os territórios chamados de subúrbio nos Estados Unidos no primeiro quartel do século XX e nos dias atuais? Possuem ainda semelhanças com o processo de desenvolvimento urbano da Europa na passagem da era moderna à contemporâneo? Ou ainda, podemos comparar esses modelos com os processos de modernização do mundo Ibero-americano?

³⁷ “To urban sociologists in general, “suburbs” is a term of ecological reference; ecologists and demographers may often dispute the most useful way of conceiving “suburbs” for the purposes of their work, but the dispute is largely a technical one. “suburbia,” on the other hand, is a term of cultural reference; it is intended to connote a way of life. The ubiquity of the term suburbia in current popular literature suggest that its meaning is well on its way to standardization – that what it is supposed to connote is widely enough accept to permit free use of the term with a reasonable amount of certainty that it will convey the images it intends. In the last ten or twelve years, these images have coalesced into full-blow myth, complete with its articles of faith, its sacred symbols, its rituals, its promise for the future, and its resolution of ultimate questions”

É preciso desvendar como a categoria de subúrbio é mobilizada por diferentes atores em contextos diversos, evitando-se comparações fáceis e tentadoras, padrões simplificadores e, sobretudo, o anacronismo. Trata-se, portanto, de recorrer ao repertório clássico sobre subúrbios pré e pós-industrial, a fim de entender a “produção” dos subúrbios brasileiros e mais especificamente a que se observa no Rio de Janeiro.

Lewis Mumford nos lembra que a contradição campo-cidade³⁸ é antiga, e remonta ao início do século XVIII europeu, quando as elites, mesmo quando se mostravam desdenhosas do campo, ainda o consideravam um refúgio contra o ambiente cada vez mais hostil da cidade industrial em formação³⁹. O crescimento e ocupação do subúrbio industrial inglês provocou significativas modificações na estrutura e na ordem espacial da cidade. Contrastando com o ambiente de horror e miséria descrito por publicistas (Engels, 2008) e literatos da época (Dickens, 1838 [2002]), a vida no campo era descrita como um oásis de saúde, liberdade e independência por parte das classes mais abastadas. (Mumford, 1998). Segundo o historiador:

“No século XVIII, é verdade, o movimento romântico produzira um novo motivo racional para o êxodo suburbano, e a cidade cada vez mais enfumaçada e congestionada proporcionava um novo incentivo. Seria, porém, um erro considerar o suburbanismo como simples derivado dessa ideologia, pois teve raízes mais antigas e mais profundas” (Mumford, 1998, p.523).

Revisitando a origem histórica dos subúrbios, Mumford recua ao século XIII como marco do início da caracterização do que viria a ser o subúrbio moderno. O medo da peste estimulou uma fuga da cidade para aqueles que possuíam meios de fazê-lo, uma “espécie de enfermaria de isolamento rural” (Mumford, 1998: p.526). Mas é possível, acredita o autor, que os registros de subúrbio sejam ainda anteriores. Para Mumford, o subúrbio se torna visível quase tão cedo quanto a própria cidade⁴⁰, como se observa em passagens bíblicas, ou na

³⁸ A questão “campo-cidade”, sobre a qual não nos aprofundaremos, foi extensamente debatida por autores clássicos como Pirenne (1973), Braudel (1984), Weber (1982), Marx (1988), entre outros.

³⁹ Importante notar que tal padrão, respeitando todas as diferenças, se reproduzia no Brasil Império com a ocupação da Quinta da Boa Vista pela família real e, mais tarde, da cidade de Petrópolis.

⁴⁰ “Talvez isso explique a capacidade de sobrevivência da cidade antiga, frente às condições insalubres que predominavam dentro de seus muros (Woolley encontrou restos de núcleos

Grécia de Sarton e Epicuro, ou na Idade Média, em que muitas vezes os mosteiros se instalaram fora dos muros da cidade.

O desenvolvimento do subúrbio, para Mumford, se deu de maneira quase inevitável, na medida em que a concentração populacional em algumas áreas impôs a expansão das cidades para além de seus muros originais. Mas qual seria o “padrão suburbano” da Europa na aurora da era moderna? Para o autor, o padrão suburbano seria dado pela presença de jardins, pomares e calçadas cobertas, e não apenas pelo espaço vazio. O que Mumford chama de “órgãos de manutenção da vida” – jardinagem, recreação e jogos, sanatórios e casas de saúde – casa-se com o campo circunvizinho, mesmo quando as funções ali incentivadas decorrem das necessidades ou deficiências da cidade.

No contexto da industrialização inglesa, há também um movimento de desconstrução de um subúrbio idealizado, bucólico e verde, pré-industrial, para um subúrbio industrial de massa – modelo levado ao paroxismo na sociedade norte-americana, a partir da popularização do automóvel. Lá, se os primeiros subúrbios foram planejados sob a forma de loteamentos próximos às estações de trem, tal realidade foi totalmente alterada com a entrada do transporte rodoviário.

suburbanos fora da área construída da “Grande Ur” – edifícios dispersos, tão distantes quanto o templo al’Ubaid, a seis quilômetros) ” (Mumford, 1998, p.522).

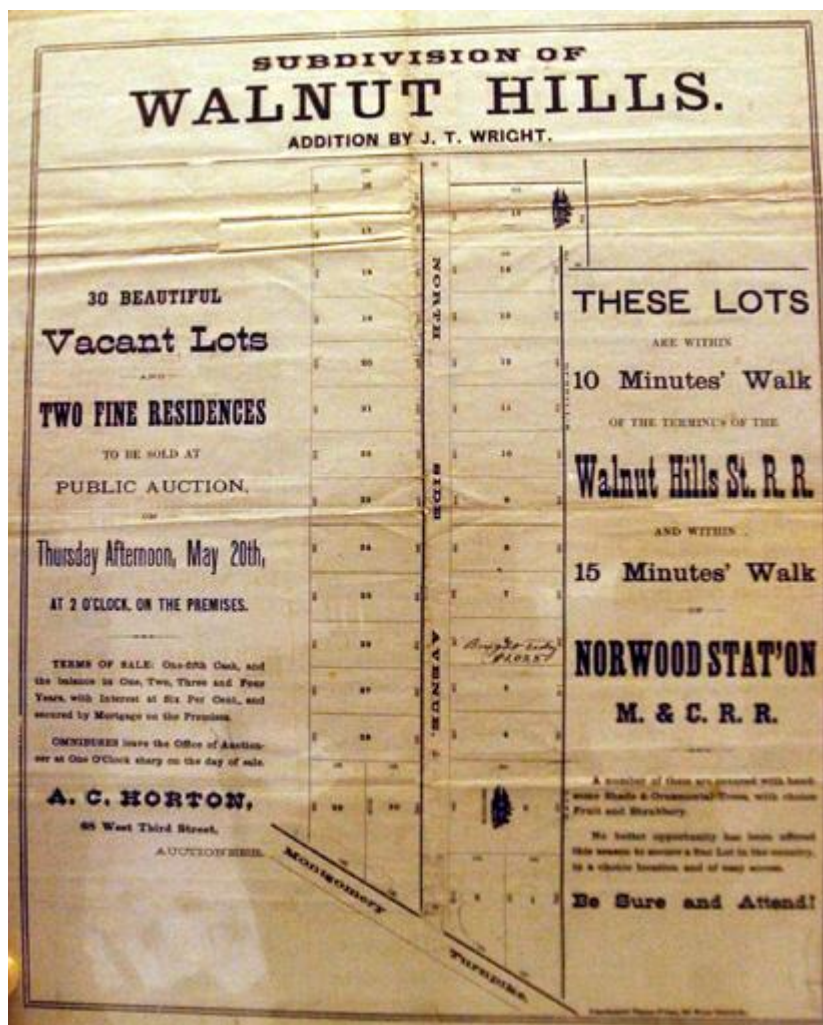


Figura 10: Propaganda de residências no subúrbio de Ohio, destacando a proximidade de 10 minutos a pé da estação de trem.

In: Jackson, K. T., 1985.

Para Peter Hall, os Estados Unidos haviam largado na frente em termos da qualidade do planejamento de seus subúrbios entre os séculos 19 e 20, pois haviam privilegiado o entorno das estações ferroviárias com interligação ao centro (Hall, 2013: p. 67). Ainda, de acordo com autor, o planejamento urbano no século 20, como movimento intelectual e profissional, representa essencialmente uma reação contra os males produzidos pela cidade do século 19 (Hall, 2013: p.9). “Novas tecnologias do transporte – o bonde elétrico, o trem elétrico de interligação com o centro, o metrô, o ônibus – permitiram que esse processo de suburbanização se concretizasse” (Hall, 2013: p.57) sob o comando do mercado, em uma dinâmica avassaladora e evidente em Londres e Nova Iorque, mais do que em Paris ou Berlim (Hall, 2013: p.58).

Se para Mumford ou Peter Hall o subúrbio é uma espacialidade que remonta a antiguidade, para Fernandes e Lefebvre ele é símbolo dos tempos modernos, da cidade fabril e da presença do proletariado. Como se viu, Mumford associa o aparecimento do subúrbio à expansão da cidade e à transposição de suas fronteiras originais quer por pressão populacional, quer por demandas específicas das camadas mais abastadas por moradia salubre. Nesse sentido, ainda que os subúrbios tenham uma história longa, foi no século 20 que eles se afirmaram positivamente, “com a propagação do ideal democrático e das conveniências da multiplicação e da produção em massa” (Mumford, 1998: p.525). Lefebvre, diferentemente, sugere que o aparecimento do subúrbio se vincula à luta de classes, traduzindo, no espaço, o processo de diferenciação e de dominação que se opera no mundo social.

O que tais autores têm em comum é a importância que conferem à tecnologia de transportes como vetor indispensável ao movimento seja de elites, seja da classe trabalhadora rumo aos subúrbios, e ao loteamento das áreas próximas à malha ferroviária. A princípio, afirma Mumford, era preciso ter recursos para custear cavalo, carro e cocheiro, mas a estrada de ferro e os transportes coletivos metropolitanos serviram para “democratizar” um deslocamento que tivera início entre as classes superiores” (Mumford, 1998: p.528.). Assim, no caso clássico europeu, até o século 19,

“[...] os privilégios e deleites do suburbanismo ficaram em grande parte reservados às classes superiores, de modo que o subúrbio podia ser descrito quase como a forma urbana coletiva da casa de campo – a casa num parque – como um modo da vida [...] descansado, jovial e consumidor da aristocracia que se desenvolveu a partir da existência rude, belicosa e árdua da fortaleza feudal” (Mumford, 1998: p.523).

Nova Iorque e Chicago, por outro lado, cidades que desconheciam a presença de uma aristocracia rural e populosas demais já no final do século 19, começariam a depender de uma nova tecnologia de transportes para levar os residentes das áreas periféricas ao centro: o metrô. Ambas, assim como Boston, inauguraram sistemas de metrô na virada do século 19 ao 20, com requintes construtivos apreciados ainda hoje – como é o caso do trem elevado, inaugurado em Nova Iorque, em 1868.

62

S. E. GROSS, CHICAGO.

THE WORKING MAN'S REWARD.

WHERE ALL WAS DARKNESS,
NOW IS LIGHT.



South-east corner Dearborn and Randolph Sts.

Figura 11: "The working man's reward" cartaz publicitário para a Ashland Avenue 47th Street subdivision.

Localização próxima a fábricas e galpões em Chicago. Samuel E. Gross, builder, 1891. In: Hayden, 2003.

Os subúrbios construídos entre 1850 e 1920 estavam ligados, em primeiro lugar, à estrada de ferro e, a partir de 1895, ao bonde ou metrô. Nesse sentido, eles são fruto do processo de industrialização, sobretudo em países como Inglaterra e Estados Unidos. Especuladores imobiliários e magnatas do setor de energia e do trânsito como Van Sweringens, em Cleveland (Shaker Heights), e Insull, em Chicago (Niles Center), promoveram os subúrbios, evidenciando a importância da articulação capital privado, poder público e planejamento do uso do solo.

A entrada do transporte rodoviário fez pouco a pouco desaparecer a escala do pedestre no subúrbio. O território deixou de ser uma unidade de vizinhança, para tornar-se palco das atividades de uma massa difusa. Até aquele momento, havia a medida do “andar a pé” – e o desenho urbano era adequado a isso, como se observa, por exemplo, na concentração de lojas e serviços.

No subúrbio americano, a imagem do cidadão “a pé”, andando em quadras curtas até o transporte público, será progressivamente demolida, até o seu completo desaparecimento. Seja pelo desenvolvimento de subcentros afastados das áreas de moradia, sem uma arquitetura e uma legislação que privilegiassem o uso misto das unidades habitacionais; seja pela questão crucial do desenvolvimento da indústria automobilística e a redefinição dos costumes a partir de seu uso, as escalas de tempo e distância foram reconfiguradas.

Durante esse processo, produziu-se uma crítica muito contundente ao centro das cidades, que se difundiu dentro e fora dos Estados Unidos em filmes, músicas, poemas, obras de arte e na literatura. Era a massificação do elogio ao ambiente suburbano, que, ao mesmo tempo, moldou um modo de vida que se tornará conhecido como *american way of life*.

“Uma multidão de casas uniformes, identificáveis, alinhadas de maneira inflexível, a distancias uniformes, em estradas uniformes, num deserto comunal desprovido de arvores, habitado por pessoas da mesma classe, mesma renda, mesmo grupo de idade, assistindo aos mesmos programas de televisão, comendo os mesmos alimentos pré-fabricados e sem gosto, guardados nas mesmas geladeiras, conformando-se, no aspecto externo como no interno, a um modelo comum, manufaturado na metrópole central. Assim, o efeito último da fuga suburbana, em nosso tempo, é, ironicamente, um ambiente uniforme de baixo grau, do qual é impossível fugir” (Mumford, 1998: p.525).

Esse *novo* subúrbio começa então a se distanciar das primeiras e românticas formas de suburbanização. Os problemas começam a aparecer com a mudança de escala e o aumento da necessidade de transporte individual, o que gerou, progressivamente, a intensificação do trânsito nessas áreas. Se, na virada do século 19 ao 20, comprar um automóvel na Inglaterra ou Estados Unidos exigia uma enorme quantia de recursos, a chegada do Ford T, criado por Henri Ford a partir de 1913, mudou drasticamente esse conceito. O carro será por décadas um vetor importante da expansão suburbana, não só nos Estados Unidos, mas também na Europa, que na segunda metade do século 20 rouba a liderança na produção de automóveis e, ao mesmo tempo, na construção de casas suburbanas unifamiliares (Hall, 2013: p.372). Em Londres, por exemplo, a suburbanização em massa ocorreu após a Primeira Guerra, com a expansão dos transportes e o investimento dos grandes empresários do setor imobiliário nesse projeto.

Bennett Maurice Berger acredita que existe um mito em torno da concepção, idealização e reprodução da imagem e narrativa sobre o viver nos subúrbios nos Estados Unidos. Berger analisa o êxodo para o subúrbio nas décadas de 40 e 50 do século passado, quando o fenômeno se tornou massivo. De acordo com o autor, em 1953 a população suburbana cresceu 75%, comparada à de duas décadas anteriores, e continuou a sua marcha expansiva. Ele se indaga: “A vida em subúrbios cria um estilo de vida único ou os residentes continuam a praticar as culturas que trazem com eles?”⁴¹ (Berger, 1968: p.2). Para responder tal pergunta, o sociólogo realizou denso trabalho de entrevistas com trabalhadores residentes no subúrbio de San Jose, na Califórnia. E sua conclusão, destoando da literatura corrente da época, foi a de que morar no subúrbio tinha pouco efeito no estilo de vida dos seus moradores. Berger passou então a contestar a ideia de uma cultura suburbana, chamando-a de um verdadeiro mito. E, a partir desse preceito, passou a investigar a origem e a destinação social desse mito.

⁴¹ "Does living in suburbs create a unique style of life or do residents continue to practice the cultures they bring with them?"

Para essa operação o autor reforça a importância de se pensar o longo processo de formação suburbana, que remonta, no caso dos Estados Unidos, ao século XIX⁴², quando especuladores compraram as terras no entorno das linhas férreas (Berger, 1968: p.2). No início do século 20, os melhoramentos do setor automobilístico e a construção de rodovias, sobretudo após a Primeira Guerra Mundial, levaram milhares de pessoas abastadas a morar nos subúrbios, iniciando um processo somente estancado pela grande depressão de 1929. O *boom*, portanto, do desenvolvimento suburbano de massas nos Estados Unidos, viria somente depois da Segunda Guerra Mundial, tendo como alvo, pela primeira vez, a classe média e média baixa.

“Pensa-se ordinariamente que o movimento suburbano do presente século é de origem recente, e surpreenderá a muitos que a fuga da cidade tenha começado na primeira metade do século XVIII - e pelas mesmas razões que hoje. As diferenças eram apenas em grau. Assim como os londrinos se deslocaram para o oeste da cidade em busca de tranquilidade, ar, conforto, aluguéis mais baixos e mais espaço para exibição, os filadelfianos também atravessaram os limites norte e sul da metrópole numa perene busca de "verde.” (Berger, 1968: p.2)⁴³.

⁴² De acordo com Berger, alguns autores, como Carl Bridenbaugh, consideram que esse recuo seria ainda maior, tendo início ainda no século XVIII. Ver Bridenbaugh, C. *Cities in revolt: urban life in America, 1743-1776*. Oxford University Press, 1971.

⁴³ “one ordinarily thinks of the suburban movement of the present century as being of recent origin, and it will come as a surprise to many that flight from city began in the first half of the eighteenth century – and for the same reasons as today. The differences were in degree only. Just as Londoners moved westward from the City in search of quiet, air, comfort, lower rents, and more room for display, so did Philadelphians cross the northern and southern bounds of the metropolis in a perennial search for ‘green’....”

How to make a wish come true!

A wish filled with hope and promise.
Of Victory! Peace! Then a home of their own!
A home with happy, healthy children—secure and unafraid.
That's the heartfelt wish of all America.

Your peacetime home of tomorrow is well worth the wishing—for then even the most modest cottage can have electric servants to banish household cares and drudgery—to give more leisure for living.

After Victory, General Electric will go back to the job we know so well—equipping homes for better living—with even finer appliances.

To make your wish come true . . . buy War Bonds—in the very limit of your ability. For every Bond you buy helps bring our boys back sooner and safer—and is a solid investment in your own future happiness.

APPLIANCE AND MERCHANDISE DEPT., BRIDGEPORT, CONN.

GENERAL  ELECTRIC

General Electric Consumers Institute at Bridgeport, Conn., is devoted to research on wartime home-making problems such as: Nutrition • Food Preparation • Food Preservation • Appliance Care • Appliance Repair • Laundering • Home Heating and Air Conditioning. Bulletins and booklets are available through your General Electric Appliance Dealer, or from General Electric Consumers Institute, Dept. L-6-5.

envisioningtheamericandream.com

Figura 12: Propaganda da General Electric sobre o sonho de ter uma casa no subúrbio, com uma infinidade de eletrodomésticos.

Disponível em www.envisioningtheamericandream.com, acessado em março de 20016. O mesmo se vê no cartaz acima, valorizando o retorno dos soldados que voltavam ao país.

Berger não identifica, nem recomenda, uma definição padrão para a categoria de subúrbio. Segundo o autor, quase que universalmente a definição corrente é de que se trata de uma área com um desenvolvimento habitacional localizado a certa distância de uma grande cidade. Em mais uma afirmação polêmica, afirma que “*commuting*”⁴⁴, ou seja, a distância pendular entre casa e trabalho, é apenas um aspecto; mais importante que isso seria a diferenciação conceitual entre o que é *suburb* and *suburbia*.

Nesse sentido teríamos em inglês⁴⁵ três categorias referentes a essa espacialidade: um adjetivo (*suburban*) e dois nomes (*suburb* and *suburbia*). Em português o adjetivo *suburban* pode ser traduzido como “suburbano”, muitas vezes utilizado com carga pejorativa em referência ao morador do subúrbio. *Suburb* traduzimos como subúrbio e é comumente utilizado em referência a uma determinada localização.

Mas *suburbia* não possui correspondente direto em português. Trata-se de um termo que expressa, além da referência locacional, um conteúdo de relação cultural com o território. Mumford, no texto reproduzido a seguir, descreve o sentido do termo nos anos vinte do século passado, o que, para o autor, é evidência da incapacidade humana de criar formas dignas de se viver em cidades. O sonho moderno para as cidades, ao contrário de ser um “remédio”, havia agravado a “doença”,

"Ao fechar os olhos à linha irregular dos telhados à distância, pode-se facilmente imaginar-se no século XVIII: na verdade, a caminhada era uma áspera parte do desenvolvimento da cidade no tempo. Era um pouco difícil perceber que essa paisagem dissoluta, essa terra de ninguém, que não era nem cidade nem país, fazia parte da maior cidade do continente. Pareceu-me que eu passara pela zona crepuscular de uma civilização essencialmente suburbana.

A grande cidade moderna, em sua maior parte, não cria um vínculo comum, mas uma repulsa comum. Subúrbio - aquela vasta e desprovida deriva dos seres humanos, espalhando-se em

⁴⁴ O geógrafo Kenneth T. Jackson (1985) define subúrbio como uma comunidade de classe média de “commuters residents”. Um exemplo de subúrbio clássico seria a Main Line Philadelphia railroad entre 1920-1960.

⁴⁵ Na maioria das regiões de língua inglesa, as áreas suburbanas são definidas em contraste com áreas centrais ou interiores da cidade; mas em inglês australiano, “subúrbio” tornou-se, em grande parte, sinônimo do que é chamado de “vizinhança” em outros países. Fonte?

todas as direções sobre nossas cidades, grandes e pequenas - demonstra a incapacidade de nossa civilização de promover maneiras e meios concretos para viver bem. Tendo fracassado em criar uma vida comum em nossas cidades modernas, construímos o subúrbio, que é um refúgio comum da vida, e o remédio é um agravamento da doença! (Mumford, p.44-45, 1921) ”.⁴⁶

Discutindo a interface entre subúrbio, desenho urbano, cultura e economia nos Estados Unidos, Dolores Hayden (2003) estimula a reflexão sobre o viver nos subúrbios americanos e todo seu processo de construção, questionando, por exemplo, a definição apresentada por demógrafos, para quem a melhor descrição dos subúrbios levaria em conta apenas o fato de não serem partes centrais das cidades. Uma definição, portanto, não politizada, negativa, que deixa de levar em conta o fato de ali se encontrar a maioria dos americanos, sua cultura, e sua valorização da democracia pelo voto e pelo associativismo comunitário.

Um contraponto a romantização apresentada por Hayden em relação ao espaço suburbano, como realização do ideário democrático americano é discutido por Kevin Kruse em “White Flag: Atlanta and Making of Modern Conservatism”. No livro o autor expõe como a formação desses subúrbios, nos anos 60 e 70, fortaleceu as disputas raciais nesse na cidade de Atlanta, formalizando a segregação e o preconceito nesse território.

A partir das evidências e dados apresentados por Dolores Hayden, seria errado, ou impreciso, descrever o subúrbio apenas como paisagem residencial, como insistem alguns autores clássicos. Os subúrbios americanos contêm muitas indústrias e áreas comerciais, além de seu crescimento econômico ser, em média, superior ao de antigos *downtowns*. O modelo de subúrbio dos Estados Unidos se baseou no sonho da aquisição de uma “casa e um jardim”, em contraposição ao

⁴⁶ “By closing one's eyes to the jagged line of rooftops in the distance one could easily fancy himself back in the eighteenth century: in fact, the walk was a rough cross-section of the city's development in time. It was a little hard to realize that this dissolute landscape, this no-man's land which was neither town nor country, was part and parcel of the greatest city on the continent. It seemed to me that I had passed through the twilight zone of an essentially suburban civilization. The great modern city, for the most part, does not create a common bond but a common repulsion. Suburbia—that vast and aimless drift of human beings, spreading in every direction about our cities, large and small—demonstrates the incapacity of our civilization to foster concrete ways and means for living well. Having failed to create a common life in our modern cities, we have builded Suburbia, which is a common refuge from life, and the remedy Is an aggravation of the disease!”

que ela considera ser a utopia presente em “influentes civilizações”, que se traduziria na busca por um modelo de vizinhança ou cidade ideal.

Hayden, então, revisita o processo de formação dos subúrbios no país e, mais uma vez, expõe a estrutura que fazia parte de uma engrenagem maior do *projeto suburbano*, envolvendo, ainda na vidade do século XX, a aliança entre o setor imobiliário e o poder público – responsável por maciço subsídio à construção civil. Estas alianças ficaram conhecidas como “growth machines”. Hayden explora ainda como o sonho americano de subúrbio envolvia uma questão de gênero ligada ao papel da mulher como doméstica e/ou dona de casa.

Estudos recentes sobre o subúrbio nos Estados Unidos, Canadá⁴⁷ ou Europa demonstram que tal categoria é mesmo mutante. Nos Estados Unidos e na Europa, e, em menor escala, no Canadá, uma onda de imigrantes tem redefinido o padrão suburbano nesses países centrais do capitalismo. Muitos bairros suburbanos, sobretudo os que não tem ligação com sistemas de transportes de massa, e, por isso, tem o valor do solo mais barato, viraram moradias das classes subalternas e étnicas.

Mike Davis (2001) explica como as grandes cidades americanas estão se transformando a partir da presença de imigrantes em bairros suburbanos e, portanto, em uma relação dialética, se reinventando com a presença dos novos habitantes. Uma visita ao sul da Califórnia ou à Miami, por exemplo, evidenciaria a existência de uma realidade praticamente bilíngue, com placas de sinalização, escolas públicas, conversas nas ruas, programação da televisão, tudo voltado ao público de língua hispânica.

Tais mudanças no *american dream*, tão propagandeados pela cultura de massa, levaram a interpretações mais catastróficas como por exemplo em *The End of the Suburbs*, de Leigh Gallagher. “O governo no passado criou um sonho americano à custa de quase todos os outros: o sonho de uma casa, um gramado,

⁴⁷ O laboratório *Global Suburbanisms*, liderado pelo professor Roger Keil, da York University (Toronto, Canadá), tem realizado extenso trabalho de pesquisa sobre história e política dos subúrbios contemporâneos no mundo.

uma cerca de piquete, dois filhos e um carro. Mas não há mais nenhum sonho americano” (Gallagher, 2014, p.1)⁴⁸.

A autora escora a validação de suas hipóteses a partir de uma série de pesquisas quantitativas e qualitativas contemporâneas. Como, por exemplo, o fato de que, em 2011 nos Estados Unidos, pela primeira vez em quase uma centena de anos, tenha havido uma taxa de crescimento da população urbana que ultrapassou o crescimento suburbano e reverteu uma tendência que se manteve estável desde a invenção do automóvel.

A autora, antevendo críticas, afirma que não se trata de um reflexo apenas da crise econômica global que, nos EUA, atingiu fortemente o mercado imobiliário. Acredita que a crise afetou de alguma forma a dinâmica habitacional do país, porém o mais importante, é que ela ocultou o fato de que os americanos não querem mais viver lá.

Gallagher afirma que o subúrbio enquanto projeto urbano não foi sustentável, embora continue em marcha, com projetos imobiliários espalhados por todo os Estados Unidos⁴⁹. O trânsito de carros, a violência e tantos outros problemas mudaram o cenário de quem antes buscava uma melhor qualidade de vida. Entender o que está acontecendo não é apenas necessário do ponto de vista do resgate histórico do processo urbano em curso, mas também do ponto de vista do debate sobre o futuro das grandes cidades e da própria sociedade.

⁴⁸ “The government in the past created one American Dream at the expense of almost all others: the dream of a house, a lawn, a picket fence, two children, and a car. But there is no single American Dream anymore”.

⁴⁹ Outra importante contribuição sobre o momento contemporâneo do subúrbio americano é de Elizabeth Kneebone: *Confronting Suburban Poverty in America*, de 2014, tendo como foco principal a pobreza nesses territórios.

2.2. Discutindo o conceito carioca de “subúrbio”

Em português, a palavra “subúrbio” – assim como *banlieu*⁵⁰ em francês – possui sentido pejorativo, com o prefixo *sub* que designa subalternidade (El-Kareh, 2010, p.19). Marcando a diferença entre os usos do conceito de subúrbio em distintas regiões, EL-Kareh acentua que pelo menos até o século 19 não se utilizava o termo para designar os locais próximos à cidade e sua relação de dependência. Segundo o autor, aqui no Brasil, sobretudo no Rio de Janeiro, o termo correspondente utilizado por seus habitantes, mas também por viajantes estrangeiros⁵¹, era o de arrabalde, palavra originária do árabe que designa as cercanias de uma cidade.

Margareth da Silva Pereira, que elaborou o verbete “subúrbio” na obra *A aventura das palavras da cidade através dos tempos, das línguas e das sociedades*⁵², ao apresentar um histórico sobre os usos e significados do termo ao longo do tempo, afirma que a palavra não estava presente “nos Códigos de Posturas e nem nos decretos do período Imperial”. Todavia, segundo observação registrada em 1862: “na linguagem popular, só é designada como cidade a parte onde há maior comércio e estão as repartições públicas [...] tudo o mais consideramos subúrbios”⁵³. Ou seja, no século 19, os subúrbios estavam associados a uma área considerável das cidades, principalmente o Rio de Janeiro, principal cidade do Império brasileiro. O geógrafo Nelson da Nóbrega Fernandes afirma, por isso, que o emprego da palavra subúrbio ganhou ali contornos particulares⁵⁴.

De acordo com José de Souza Martins (1992), “até aqui a história de São Paulo tem sido escrita do centro para a periferia: a perspectiva elitista do centro

⁵⁰ *Ban* (jurisdição) + *Lieu* (léngua), em que *ban* significava no século XIX o banimento e condenação, daí o verbo banir (EL-KAREH: 2010, p.19)

⁵¹ El-Kareh apresenta extensa documentação de viajantes estrangeiros para validar sua tese, entre os quais John Luccock, Jean-Baptiste Debret, Daniel Kidder, Carls Seidler, entre outros.

⁵² TOPALOV, Christian *et. al.* (org.). *A aventura das palavras da cidade, através dos tempos, das línguas e das sociedades*. São Paulo: Romano Guerra, 2014, pp. 619- 627.

⁵³ PINTO, Manuel Paulo Vieira. Carta a Alexandre José de Melo Moraes fornecendo dados referentes aos limites da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos, v. 106, II, 34, 30, 42. 1862. *Apud*: Topalov, Christian *et. al.* *Op. cit.*, p. 623.

⁵⁴ FERNANDES, Nelson da Nóbrega. *O rapto ideológico da categoria subúrbio*: Rio de Janeiro 1858-1945. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011.

domina a concepção que se tem do que foi o subúrbio no passado”⁵⁵. Para apresentar um contraponto a essa perspectiva, o autor se propôs a pensar sobre a especificidade da história do subúrbio, caracterizando-a como “circunstancial”, “fragmentada” e “residual”.

Mais de duas décadas se passaram desde a publicação do trabalho de José de Souza Martins e ainda hoje os estudiosos que se dedicam à história dos subúrbios brasileiros são raros, dificultando o avanço desse tópico⁵⁶. Tanto no âmbito da história urbana e da história social ou cultural, quanto no da sociologia ou antropologia urbanas poucas são as pesquisas que buscam problematizar especificamente os subúrbios ou que os concebem como o núcleo dinâmico da relação subúrbio-centro.

No caso do Rio de Janeiro, por exemplo, a conformação de sua zona suburbana – que coincide com a virada do século 19 e a realização das reformas urbana e urbanística lideradas pelo prefeito Pereira Passos – foi em grande medida negligenciada pela historiografia dedicada àquele processo⁵⁷. A atenção dada aos subúrbios se restringiu, grosso modo, à menção de que a ida para essa região da cidade era a alternativa ofertada à população expulsa dos cortiços e casarões demolidos.

Se no caso paulistano, registrado por Martins (2008), se observa a lógica clássica do desenvolvimento para o interior, na esteira do caminho das ferrovias, e

⁵⁵ MARTINS, José de Souza, 1992.

⁵⁶ Em termos de pesquisas sobre o tema devem ser ressaltadas as pesquisas de José de Souza Martins: *Subúrbio: vida cotidiana e história no subúrbio da cidade de São Paulo*, *A sociabilidade do homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala*, e *A aparição do demônio na fábrica: origens sociais do Eu dividido no subúrbio operário*. Embora sejam pesquisas voltadas para a cidade de São Paulo e sua região de influência, contém valiosa contribuição teórica e metodológica para aproximações e contrastes com outras experiências, como a carioca.

⁵⁷ A produção acadêmica a respeito das reformas urbanas realizadas no Rio de Janeiro é vasta. Merecem destaque os trabalhos de PECHMAN, Sérgio e FRISTSCH, Lilian. “A reforma urbana e seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na virada do século”. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: Marco Zero, v. 5, nº 8/9, set.1984/abr.1985, pp. 139-195; CARVALHO, Lia de Aquino. *Contribuição ao estudo das habitações populares*: Rio de Janeiro, 1886-1906. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1986; ROCHA, Oswaldo Porto. *A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro, 1870-1920*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1986; ABREU, Maurício de Almeida. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO & Zahar, 1987; BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann Tropical*. A renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1992.

das fábricas, durante a passagem do século 19 ao 20, no Rio de Janeiro há algumas particularidades a considerar. Lá, grande parte do subúrbio não reunia os ingredientes clássicos: trilhos, fábricas e operários. Ao final do século 19, subsistia um imenso sertão, onde residiam trabalhadores que possuíam recursos suficientes para cobrir os gastos essenciais de deslocamento para o local de trabalho, sobretudo no Centro da cidade. Muitas fábricas, nesse período, ainda se concentravam em Laranjeiras e São Cristóvão, e, aos poucos, foram migrando sentido zona norte e, posteriormente, zona oeste.

A historiadora Cristiane Miyasaka, em sua tese “Os trabalhadores e a cidade: a experiência dos suburbanos cariocas (1890-1920)”, afirma que se os estudos sobre o subúrbio são escassos, mais raros ainda são os que se debruçam sobre o subúrbio operário do Rio de Janeiro:

“Apesar da vasta produção sobre o mundo do trabalho no Rio de Janeiro na primeira metade do século XX, pesquisas que se propuseram a pensar a história dos trabalhadores e a sua relação com o espaço urbano são raras, sobretudo quando o recorte envolve os trabalhadores suburbanos” (Miyasaka, 2016).

Também para Almir Chaiban El-Kareh (2009)⁵⁸, a tríade trilhos-fábricas-operários não funciona para o Rio de Janeiro, com exceção de algumas localidades e assim mesmo em períodos determinados. Ainda sobre o tema Lysia Bernardes, em seu trabalho clássico intitulado “A faixa suburbana do Rio de Janeiro” (1967) destaca uma peculiaridade do caso carioca:

“Um subúrbio não se explica em si mesmo, ainda, quando, administrativamente, constitui uma unidade autônoma, como é o caso das sedes municipais fluminenses, hoje integradas na zona suburbana da metrópole carioca. Os subúrbios são, via de regra, unidades urbanas incompletas e, em face de sua estrutura funcional relativamente simples, exibem uma estrutura espacial pouco diferenciada. Quase sempre os subúrbios acusam o predomínio de uma função, seja a função residencial, seja a função industrial, ou bem, apresentam uma combinação destas funções. São menos frequentes os subúrbios diversificados, em que a função comercial e as funções de serviços já assumem expressiva significação. Nova Iguaçu, Campo Grande,

⁵⁸ A coletânea “150 anos de subúrbio carioca” é organizada pelo autor, em conjunto com outro geógrafo, Maurício Piñon de Oliveira. É possível ver artigos em que defendem, ou trabalham com a perspectiva, do desenvolvimento clássico de um subúrbio, assim como outros que reveem tal perspectiva.

Jacarepaguá, “espírito comunitário raramente encontrado na área suburbana” (Bernardes, 1967, p.75).

Dirá a autora que o subúrbio carioca não é essencialmente industrial e operário. A proeminência, segundo a autora, da função residencial se deu, principalmente, pelo aumento considerável da população e, ao mesmo tempo, pela dificuldade de locomoção até o centro da cidade (Bernardes, 1967, p.73). Esse último fato, contudo, teria criado as condições favoráveis ao florescimento de subcentros suburbanos como Madureira, Meier, Campo Grande, além de municípios vizinhos como Duque de Caxias e Nova Iguaçu.

Para Bernardes, diferentemente de outras experiências suburbanas que a autora considera como “clássicas”, como as norte-americanas e inglesas, nos subúrbios do Rio de Janeiro não se registraria a presença de fortes contrastes sociais, predominando uma pequena classe média e operária. Um fator de atração da classe média para aquelas localidades seria a existência, em alguns bairros como Santa Cruz, Campo Grande e Bangu, de calçamento das ruas, serviço de água, iluminação pública e domiciliar, além do transporte por bondes (1967: p.75).

Os mais abastados ocupavam os terrenos próximos às linhas de transportes, onde as terras eram mais valorizadas e podiam usufruir do sistema, arcando com os custos da passagem – tema a que se retornará à frente, no capítulo sobre a ocupação habitacional do entorno da Avenida Brasil. Abreu (2003: p. 226) afirma que até meados da década de 1880 o pequeno proprietário de terras comandava o processo de “retalhamento”, dividindo-as em lotes e vendendo-as em leilão. O processo gerou uma corrida de bancos, companhias nacionais e estrangeiras que aproveitaram a larga oferta e o preço baixo para comprarem grandes glebas, “convertendo-as em lotes à medida que as ferrovias iam sendo inauguradas ou melhoravam seu tráfego suburbano. E faziam isso de forma totalmente nova: não abriam uma ou duas ruas; criavam bairros inteiros e vendiam lotes a prazo”.⁵⁹

⁵⁹ Para o autor, esse processo é fundamental pois cria, pela primeira vez o acesso à propriedade privada fora da área central, além de gerar novos empregos assalariados e de multiplicar as oportunidades de acesso à casa própria.

Outra questão importante levantada por Maurício de Abreu em relação a parte do território suburbano é a de que a fixação ali do proletário, a partir da última década do século XIX, não só “diminuiu o potencial de explosividade da área central” como instituiu, uma nova hierarquia na cidade, em que seus habitantes eram diferenciados não pelas relações de trabalho, mas pela propriedade de casas e dos bairros em que elas se localizavam.

A transformação do subúrbio em lugar “proletário” não se dá de maneira linear. Annelise Fernandez lembra que ainda na década de 1890 o subúrbio era habitado predominantemente por uma pequena classe média composta em sua maioria por funcionários civis e militares de baixo escalão, comerciantes e alguns operários (Fernandez, 1995: p. 16).

A historiadora Miyasaka (2016) apresenta detalhada e vasta documentação (com a produção de gráficos, mapas e tabelas) com o histórico de ocupação da região suburbana. Como se pode observar nos mapas que seguem e na tabela abaixo, “ao cabo de trinta anos, parte dos subúrbios deixou de ser essencialmente agrária, para abrigar contingente considerável de trabalhadores”. Se em 1890 a população suburbana correspondia a 17,8% da população do Rio de Janeiro, três décadas depois seria de 30,8%.



Mapa 3: Mapa da divisão territorial do Rio de Janeiro (1890).

Fonte: adaptado de Noronha Santos, F. A. As freguesias do Rio antigo. Rio de Janeiro: O Cruzeiro, 1965.

Apud Miyasaka, 2016.



Mapa 4: Mapa da divisão territorial do Rio de Janeiro (1903).

Fontes: adaptado de BRASIL. Diretoria Geral de Estatística. Recenseamento do Brasil realizado em 1 de setembro de 1920: Estatística Predial e Domiciliária da Cidade do Rio de Janeiro (Districto Federal). V. II, 3ª Parte. Rio de Janeiro: Tip. da Estatística, 1925. *Apud* Miyasaka, 2016.



Mapa 5: Recenseamento do Brasil realizado em 1 de setembro de 1920.

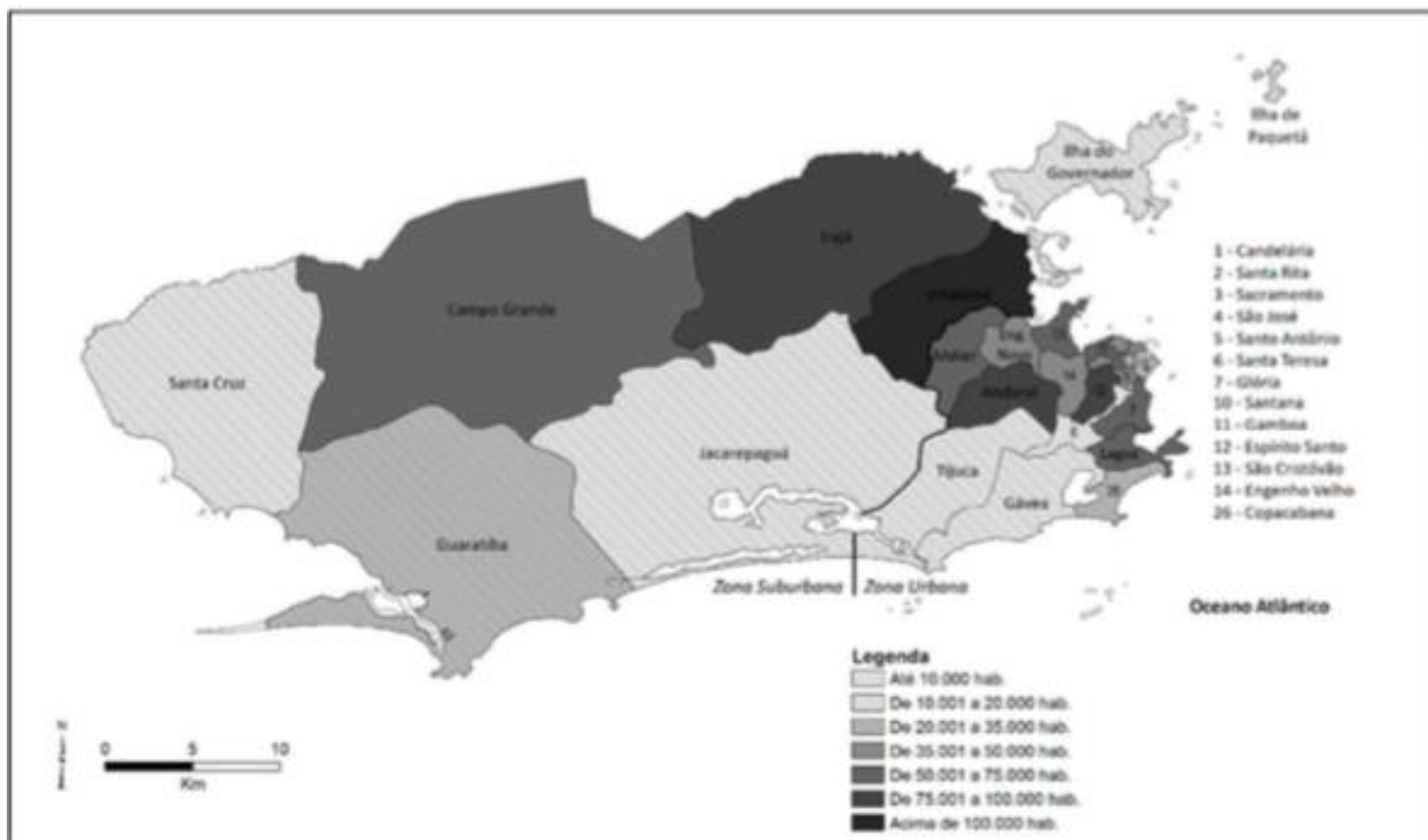
Estatística Predial e Domiciliária da Cidade do Rio de Janeiro (Districto Federal). V. II, 3ª Parte. Rio de Janeiro: Tip. da Estatística, 1925. Mapa: “População, área e número de prédios do Distrito Federal segundo a divisão censitária”. *Apud* Miyasaka, 2016.

Fonte: Adaptado de BRASIL. Diretoria Geral de Estatística.

População	1890		1906		1920	
	<i>N.</i>	%	<i>N.</i>	%	<i>N.</i>	%
Urbana	425.386	81,4	621.933	76,6	790.823	68,3
Suburbana	92.906	17,8	183.402	22,6	356.776	30,8
Marítima	4.359	0,8	6.108	0,8	10.274	0,9
Total	522.651	100,0	811.443	100,0	1.157.873	100,0

Tabela 1: População urbana, suburbana e marítima do Rio de Janeiro (1890-1920).

Fonte: Adaptado de Recenseamento de 1920 (DF, V. II), p. XXVI.



Mapa 6: Mapa da População do Rio de Janeiro, segundo a divisão territorial (1920).
Os dados demográficos para a elaboração desse mapa foram obtidos em: Recenseamento de 1920 (DF, V. II), p. XXIII.
Fonte: Miyasaka, 2016.

Em contraste com a tese de Miyasaka, Eulália Lobo apresenta dados para comprovar sua ideia de que a ocupação do subúrbio na virada do século XX caminhava vagarosamente, com exceção de Inhaúma:

“A densidade do Rio de Janeiro que era de cerca de 247 habitantes por km² em 1872, passou a 409 em 1890, 620 em 1900 e 722 em 1906. Nesse último Censo a densidade da zona urbana (158.316 km²) era de 3.928 habitantes por km², enquanto que a da zona suburbana se reduzia a 191 habitantes por km², exceto em Inhaúma, onde se elevava a 1.568 habitante por km². Nenhum dos outros distritos suburbanos atingia a densidade de 300 habitantes por km²” (Lobo, 1978, p.469).

As reformas empreendidas pelo Prefeito Passos foram fundamentais para “reordenamento demográfico na Capital Federal e na sua consequente reconfiguração ocupacional” (Lobo, 1978, p. 469). As obras do início do século, nas áreas centrais e na zona portuária da capital federal, modificaram o fluxo de pessoas para o Centro, além de modificar a composição da população que vivia na zona suburbana. Para se ter uma ideia, Inhaúma⁶⁰ se tornou o distrito mais populoso da cidade passado de 17 mil residentes para cerca de 68 mil, um crescimento de 286,7%, entre 1890-1920.

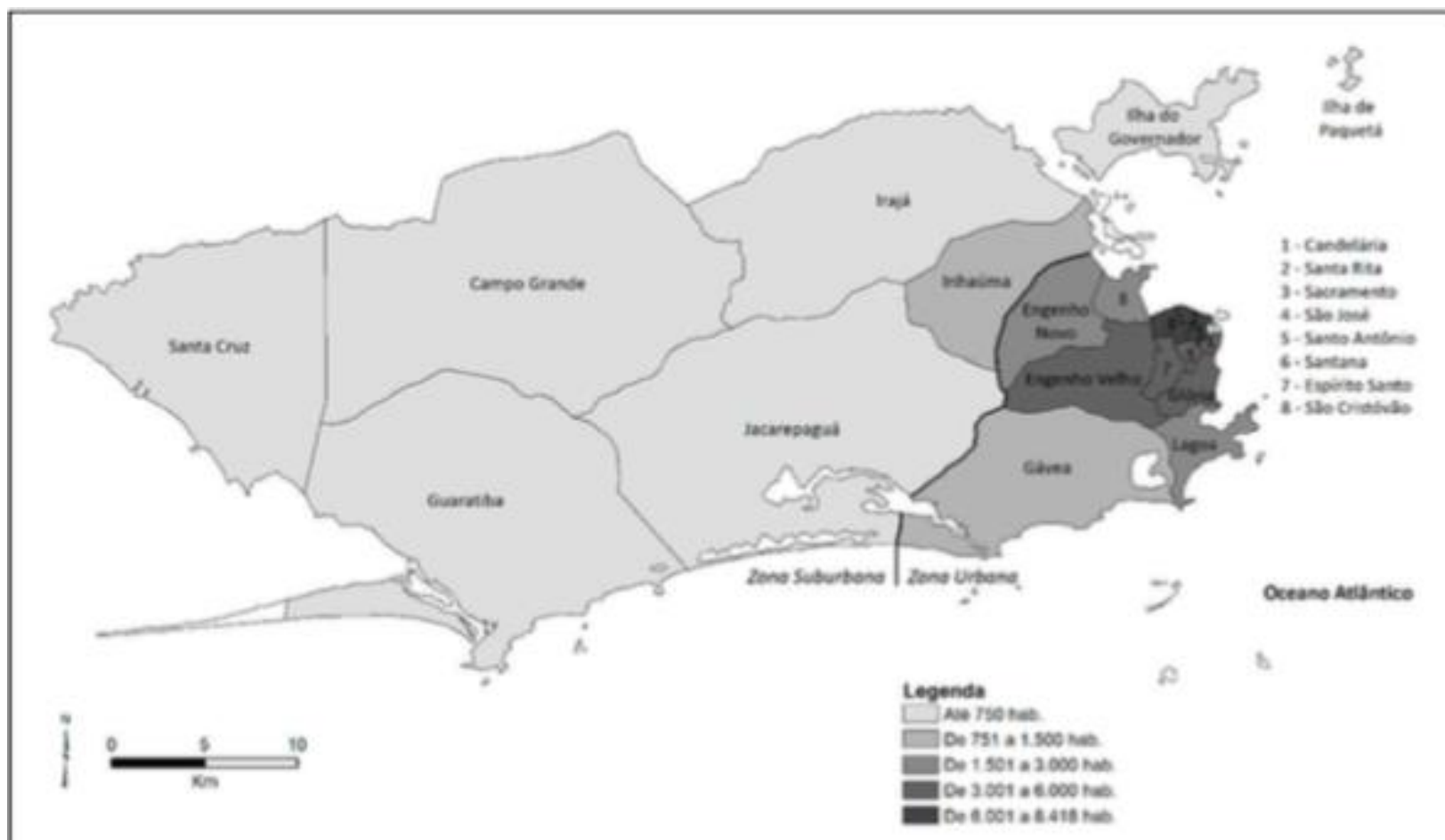
De acordo com Miyasaka,

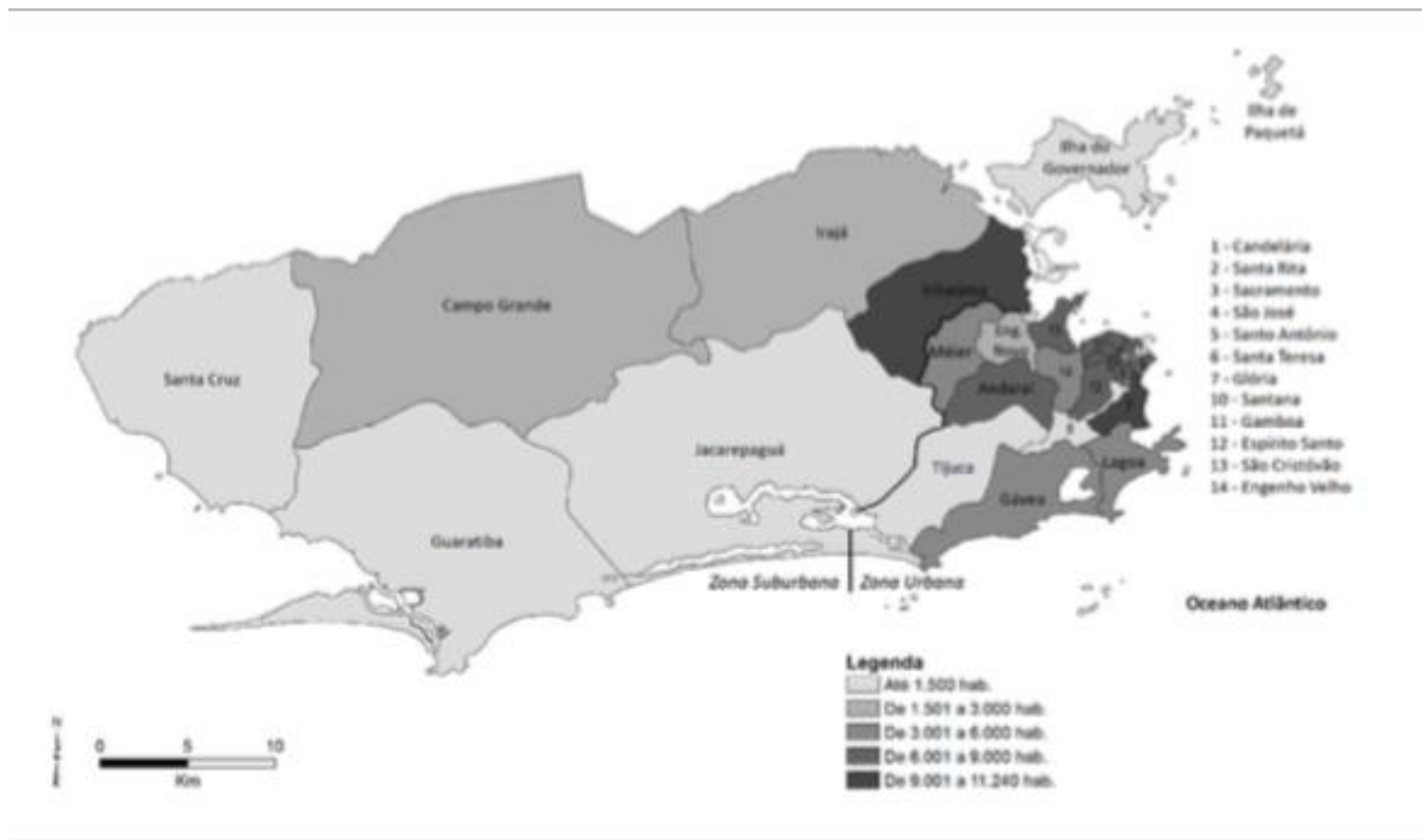
“A Cidade Velha, que na década de 1890, concentrava trabalhadores, bem como locais de trabalho, viu sua predominância declinar. Os distritos mais afastados, que compunham os arrabaldes e a zona suburbana vivenciaram a transfiguração ocupacional de sua população em razão da chegada de trabalhadores que se dedicavam a vários setores” (Miyasaka, 2016: p. 98).

Outras características desse crescimento populacional podem ser observadas nos mapas a seguir (Mapas 7, 8 e 9): os trabalhadores da indústria, entre 1890-1920, triplicaram seu contingente; no setor de transportes passou de 10 mil para 40 mil trabalhadores, enquanto entre os funcionários públicos o aumento foi de 6 mil para 25 mil (Miyasaka, 2016, p.49). Ainda em relação aos trabalhadores da indústria, os bairros de Inhaúma (11.240) e Glória (9.124), nesse período, concentravam os maiores contingentes.

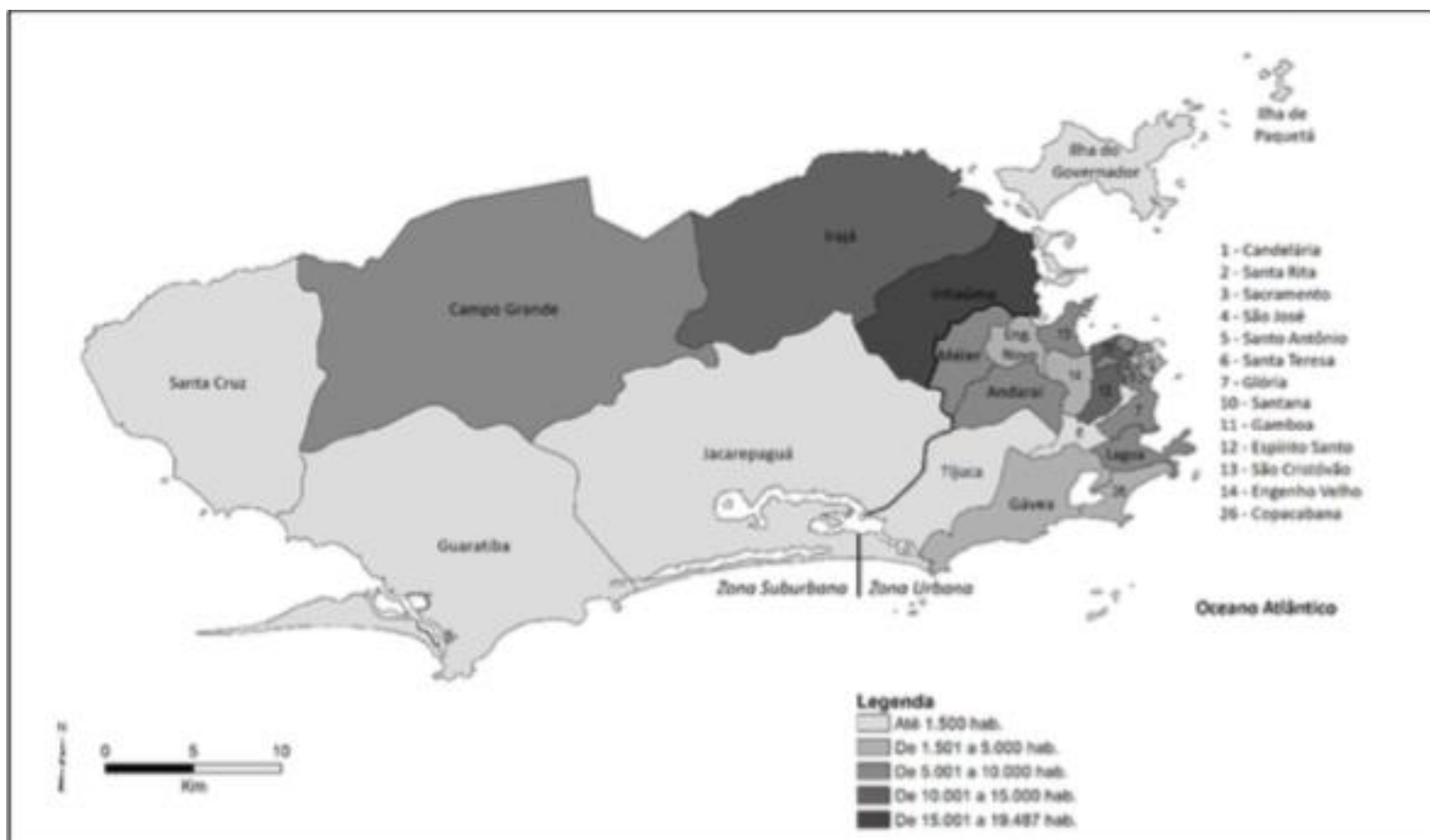
⁶⁰ Outros distritos suburbanos que apresentaram crescimento exponencial entre 1890-1920 foram Irajá (de 13.130 para 27.406) e Campo Grande (15.950 para 31.248), que praticamente dobraram seus residentes. Ainda nesse período o aumento vertiginoso é observado, de acordo com Miyasaka (2016), nos bairros contemplados pela Estrada de Ferro Central do Brasil.

A partir dos mapas abaixo é possível observar a evolução da distribuição dos operários na cidade do Rio de Janeiro em três momentos distintos: 1890, 1906 e 1920.





Mapa 8: Trabalhadores da indústria, segundo a divisão territorial (Rio de Janeiro, 1906)
Fonte: Miyasaka, 2016.



Em seu trabalho “A construção carioca da categoria subúrbio e o bairro de Madureira”, Amanda Cristina Bueno de Castro faz dedicada revisão bibliográfica sobre o processo de construção da categoria suburbana no Rio de Janeiro. Sublinha as divergências quanto à existência ou não, nos primeiros anos do século XX, sobretudo a partir das Reformas Pereira Passos, de um discurso depreciativo dos subúrbios, apontando-os como “atrasados” e “populares”. Cita, para isso, Fernandes:

“No Rio de Janeiro, a partir da Reforma Pereira Passos em 1906, foi iniciado um processo de distinção entre os bairros “modernos” e “civilizados” e os considerados “atrasados” e “populares”. Essa classificação criou no ideário carioca uma noção própria de subúrbio, entendida como local de moradia das camadas menos abastadas, com gosto popular. Tal definição suplantou o sentido clássico da palavra que na etimologia romana, subúrbio, designava as cercanias de cidade que possuíam relações intensas com a cidade por sua produção agrícola e serviam como local de vilegiatura e retiro daqueles que podiam ficar recolhidos dos conflitos e condições insalubres da cidade” (Castro, 2015: p.4, *apud* Fernandes 2011).

Diferente de Fernandes e Castro, que defendem a tese de que o subúrbio desde o período Passos era habitado pelas classes subalternas, Maurício de Abreu – assim como Benchimol (1992, p.262) - em seu artigo “Da habitação ao hábitat: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução” afirma que era preciso ter uma renda considerável para se viver nos subúrbios do Rio de Janeiro na virada do século, pois o preço da terra e sobretudo do transporte não era barato.

“Mesmo a entrada em funcionamento das companhias de carris puxados a burro, a partir de 1868, e o início do tráfego suburbano da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1861, pouca influência terão sobre esse quadro, pois só aqueles que possuíam rendas ou que, pelo menos, tinham remuneração estável poderiam dar-se ao luxo de morar fora da cidade, seja nos elegantes arrabaldes de Botafogo e Engenho Velho, seja nos mais modestos subúrbios que se formavam ao longo da via férrea. Para a maioria da população, entretanto, a localização central, ou próxima ao centro, era condição indispensável para a própria sobrevivência.” (Abreu, p. 213, 2003)

Essa questão é polêmica e pode se observar que existem variações no tempo e no espaço em se tratando do Rio de Janeiro. O que pode ser considerado como uma falsa polêmica, uma vez que o território suburbano é heterogêneo,

assim como o perfil de seus moradores, variando década a década, bairro a bairro nas primeiras décadas do século XX.

O bairro de Inhaúma é um bom exemplo da complexidade do tema e da dificuldade de um tratamento único para toda a cidade. Lá se percebe, na virada do século, diversas categorias sociais, além do operariado, com faixas de rendas variadas (Miyasaka, 2016: p.89). Nesse caso, o desenvolvimento urbano brasileiro é o oposto do que se observou nos Estados Unidos ou na Inglaterra, não havendo aqui periferias homogêneas e ricas nos subúrbios:

“Não há uma periferia rica e seus subúrbios bucólicos à moda das *gardens cities* inglesas que surgiram na Europa e nos EUA com a industrialização, o maciço êxodo rural e outros eventos que determinaram o congestionamento e a deterioração das áreas centrais das grandes cidades desde os meados do século XIX.” (Fernandes, 2011, p.75)

Jornais como *Progresso Suburbano*, *Echo Suburbano*, *O Suburbano*, *Subúrbios em Revista*, atestam a presença de uma massa trabalhadora, não somente operária, que apostava no desenvolvimento daquela região. O Jornal *Echo Suburbano*, por exemplo, descrevia, em 1911, os efeitos da Reforma Passos sobre os subúrbios, ao trazer o descontentamento dos moradores de Madureira com a chegada da população expulsa das áreas centrais e o consequente desmonte do que antes “era uma espécie de remanso feliz do proletariado honesto”.

“Outrora, nos tempos da velha cidade, o subúrbio era uma espécie de remanso feliz do proletariado honesto; procurado em geral pelos pacíficos amantes do sossego e da tranquilidade. Pobre, abandonado, pouco populoso, desprezado como sempre...Mas aí reinava a paz honesta e a pobreza sã. Depois que o prefeito Pereira Passos lançou por terra a velha cidade, abrindo novas ruas e levantando novos edifícios, toda aquela pobre gente emigrou para o subúrbio e aí fora das vistas da justiça e da repressão, um grande mal se desenvolveu e progrediu (*Echo Suburbano* – Madureira – II, p.173, 07/1911)

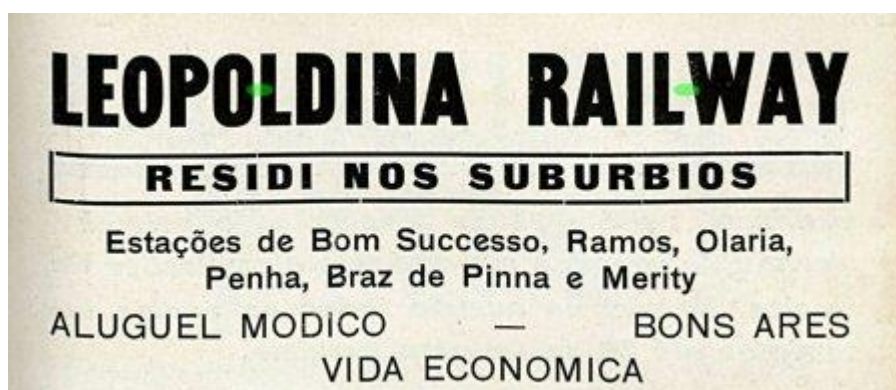


Figura 13: Anúncio de aluguel no subúrbio próximo às estações de trens, bons preços e bons ares.

Fonte: Acervo Estações Ferroviárias, 1913.

Leonardo Soares dos Santos recorre aos decretos oficiais para perceber, do ponto de vista jurídico ou da cidade formal, como se deu o processo de construção das áreas suburbanas. A divisão entre área urbana e suburbana aparece no Decreto nº 1034, de 1º de setembro de 1892, embora não houvesse ainda uma delimitação do que seria uma zona rural. Com o Decreto a cidade ficava dividida em vinte circunscrições urbanas e oito circunscrições suburbanas. Os exemplos de subúrbios da cidade por essa época eram Botafogo, Laranjeiras, Catete, Glória e Tijuca (Santos, 2011).

Opção primordialmente cara, como já se disse, o subúrbio começa a ficar mais acessível a trabalhadores a partir da unificação das tarifas do trem, da eletrificação das linhas da Central do Brasil e do início da expansão do serviço de ônibus. “Talvez, nesse momento, possamos falar efetivamente de uma ocupação em massa dos subúrbios por segmentos mais pobres da classe dos trabalhadores da cidade” (Santos, 2011: p.263).

Maria Therezinha Segadas Soares é a responsável por cunhar, nos anos de 1950, o “conceito carioca de subúrbio”. Segundo a autora, o conceito carioca de subúrbio discutiria a questão simbólica do tema, o fenômeno ideológico que conferiu um sentido socialmente depreciativo a uma zona periférica da cidade. Tal conceito se instalou a partir das primeiras décadas do século XX, pois antes disso eram as elites que habitavam os bairros suburbanos de São Cristóvão, Botafogo, Engenho Velho e Engenho Novo. Daí a frase, “o trem fez o subúrbio; o bonde, a

zona sul”. Mas Soares acredita que tais meios de transporte, apenas materializaram uma ideologia concernente ao espaço urbano.

De qualquer modo, no Rio de Janeiro, não é possível conceber uma modelagem fixa e uma mesma reconstrução analítica para o conceito de subúrbio. Afinal, tanto existiram subúrbios habitados pelas camadas abastadas da sociedade carioca, quanto subúrbios com bondes, ou sem qualquer sistema de transportes. Vale lembrar que o sistema de trens suburbanos da capital federal é inaugurado em 1861, até Cascadura. A ferrovia, sozinha, não provocou um deslocamento imediato de indústrias para o subúrbio, o bairro de Engenho Novo, por exemplo, possuía apenas duas indústrias em 1890, 32 anos após a inauguração da estrada de ferro.

A noção de “rpto ideológico”, de Fernandes, é tomada emprestada a Henri Lefebvre, que considera “rpto” a mudança brusca do significado de um conceito para atender a necessidades políticas e ideológicas de uma classe hegemônica. Fernandes expõe, então, duas questões conceituais sobre subúrbios. A primeira tem como palco a Paris de Haussmann, em que a reforma da capital francesa entre 1853 e 1869 teria sido guiada por uma estratégia da burguesia, em um primeiro momento, remodelando a área central, afastando antigos e pobres habitantes. No segundo momento, entretanto, o desenvolvimento da ideologia do habitat, com a noção de casa própria suburbana como meio de resolver a habitação proletária, é efeito de uma articulação do poder público com o capital imobiliário (Fernandes, p.16, 2011). Para Fernandes esses dois momentos são visíveis na reforma de Pereira Passos.

A distinção, porém, entre Paris e Rio de Janeiro consistiria, segundo o autor, no fato de o subúrbio parisiense não ter sido depreciado, pois uma parte da burguesia se deslocou para lá. Aqui, diferentemente, “quase sempre as intenções e o desenvolvimento da política urbana tiveram o sentido exatamente oposto, isto é, procuraram desmoralizar o subúrbio enquanto o lugar das classes subalternas na cidade” (Fernandes, 2011: p.17).

Assim, o “conceito carioca de subúrbio” ou o “rpto ideológico” do termo se dá com as reformas urbanas do início do século XX:

“De agora em diante, essa categoria [subúrbio] deixa de ser usada na representação de todos os espaços circunvizinhos à cidade para se fixar exclusivamente naqueles do Norte e do Oeste, servidos pela ferrovia. Em termos sociais subúrbio passa a representar o espaço idealizado como lugar do proletariado e das indústrias, simbolizando o ambiente das classes sociais e das atividades rejeitadas pela cidade. (Fernandes, p.58, 2011).

Embora iniciado naquele momento, tal processo não se completou. Evidência disso é a decisão do Prefeito Carlos Sampaio de nomear bairros como o da Lagoa Rodrigo de Freitas como subúrbios, uma vez que pela legislação de zoneamento de 1917, editada pelo prefeito Amaro Cavalcanti, a Lagoa pertencia à Zona Urbana. Fernandes abre a hipótese de que havia algum interesse por trás da decisão do Prefeito Sampaio, um engenheiro e empresário da construção civil. De qualquer forma seria um indício, em plenos anos vinte, da permanência de áreas suburbanas destinadas à elite na cidade.

A divisão da cidade do Rio de Janeiro, juridicamente, remonta aos Setecentos, quando se estabeleceu a divisão entre “termo” e “rocio” – a urbe e a sua área de expansão. Bluteaud, D. Raphael, em seu Vocabulário português e latino define “rocio” (ou rossio) como “praça, ou espécie de prado...”; e “termo” como o espaço jurisdicionado da cidade. (Apud, Cavalcanti, 2015).

As Ordenações, o conjunto de leis que regulavam a vida na colônia e na metrópole, estabeleciam que no momento da fundação da cidade, o termo e o rossio seriam demarcados. O termo era doado a quem o requeresse com a finalidade de construção de residências e de estabelecimento das instituições, públicas e religiosas. As maiores sesmarias foram distribuídas às ordens religiosas, aos amigos do rei e à Câmara. O rossio, terra pública administrada pela Câmara, constituía-se em reserva de expansão onde a população plantava e extraía lenha e que também era utilizado para pasto do gado. O rossio era o campo aberto, feudal. A fixação dos limites administrativos através do termo e do rossio, interferia nas formas de organização do espaço e revelava os conflitos das relações econômicas e políticas. (Fridman, 1997, p.50)

Para se ter uma ideia da complexidade, da evolução do conceito e de sua apropriação por seus contemporâneos, o jornal Diário do Rio de Janeiro (1854) se refere a Santa Teresa como subúrbio e ao Flamengo como um “belo subúrbio”. De forma análoga, A Gazeta Suburbana, em 1883, estende seu olhar para os subúrbios de São Cristóvão e Riachuelo. Se do ponto de vista teórico, o plano urbanístico de Alfred Agache, em 1927, pode ser considerado um passo decisivo

para materializar o que Fernandes cunhou “rpto ideológico da categoria de subúrbio”, apenas durante o Estado Novo se terá uma preocupação governamental com melhorias para os sítios destinados à moradia dos operários na cidade. Os subúrbios passam, então, a ser designados como bairros operários. Talvez seja o Engenho Novo o principal exemplo dessa mudança, uma vez que, de bairro pertencente à área urbana, se torna área suburbana com uma canetada de Vargas (Fernandes, 2011: p.68).

Na caracterização urbanística do Rio de Janeiro, portanto, não cabem modelos como “só existem subúrbios com trem”, ou os “subúrbios são locais de moradia operária”, ou de “moradia das elites”, ou de “localização de fábricas”. Essa constatação se distingue do principal argumento de Fernandes, que, por sua vez, o recolhe de Soares – ambos convencidos de que não se denomina subúrbio área em que não existem trens ou bondes⁶¹.

“Os bairros suburbanos são aquelas áreas, que se apresentam hoje com características fisionômicas acentuadamente urbanas, mas que, num passado próximo, foram subúrbios da cidade, isto é, caracterizam-se pela descontinuidade espacial da área construída e pela ocupação por uma classe pobre, que tinha na ferrovia o seu único meio de transporte. (...) a denominação bairros suburbanos procura conciliar o reconhecimento simultâneo das características urbanas de sua fisionomia atual, da importância ainda grande do transporte ferroviário e das origens suburbanas dessa área” (Soares, 1965: p. 41).

A inauguração, em fevereiro de 1889, da “fábrica Bangu”, com o nome de Companhia Progresso Industrial do Brasil (CPIB), de propriedade do Comendador Manuel Antônio da Costa Pereira, é exemplar de como o espaço foi se desenvolvendo para além de modelos, e mais como um tecido remendado pelo imprevisto, próximo, do que Sérgio Buarque chamou de *semeador*. Quando inaugurada a fábrica, o bairro não possuía nem trem, nem operário e nem por isso deixaria de ser um espaço suburbano.

⁶¹ Outro autor que considera os subúrbios pela proximidade com a linha do trem é Lins (2010), para quem “No Rio de Janeiro, os subúrbios são considerados somente aqueles bairros situados à beira das ferrovias, situados nas zonas Norte e Oeste da cidade” (Lins, Antônio José Pedral Sampaio. In: Oliveira, Márcio Piñon e Fernandes, Nelson da Nóbrega (Orgs). 150 anos de subúrbio carioca. Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj: EdUFF, 2010. p.140).



**CONSTRUA O FUTURO
PARA OS SEUS!**

COMPRA AGORA UM TERRENO EM BANGU
e assegure a felicidade de seus filhos usando o
PLANO G que **GARANTIRÁ** aos seus herdeiros **QUITACÃO INTEGRAL**

LOTES NO BAIRRO JARDIM BOIOBI E OS ÚLTIMOS LOTES NO JARDIM RIO DA PRATA.

<ul style="list-style-type: none">* Farta condução. Distantes 45 minutos da cidade por estrada de Rodagem ou de Ferro (Trem Elétrico).* Facilidades na compra dos materiais es-	<p>PRESTAÇÕES A PARTIR DE CR\$ 600,00 MENSUAIS CONDUÇÃO DIÁRIA A PARTIR DE 8 HS.</p>
--	--

Figura 14: Anúncio para lotes em Bangu: “Farta condução. Distantes 45 minutos da cidade por estrada de Rodagem ou de Ferro (Trem Elétrico).
Acervo O Globo 29/07/1955

A fábrica trouxe ao espaço exclusivamente rural elementos urbanos, com a posterior inauguração da Estação de Trem Bangu. Leonardo dos Santos, mostra, inclusive, como moradores de bairros próximos - Guaratiba e Realengo - enviaram memorial ao Conselho Municipal da cidade, exigindo melhorias e reparações, tendo em vista a proximidade com a fábrica (Santos, p.116, 2011)⁶².

Márcio Piñon de Oliveira chama atenção para uma escala macro ao olhar o exemplo da Companhia Progresso Industrial do Brasil (CPIB), inserindo-a no contexto de desenvolvimento do capitalismo industrial no Brasil e, conseqüentemente, de sua principal cidade. Junto com a fábrica de Bangu são também fundadas outras indústrias na capital federal, como a Fiação e Tecidos Aliança (1880), a Confiança Industrial (1885), a Fiação e Tecidos Carioca (1886), a Fiação e Tecidos Corcovado (1889), a Fábrica São Cristóvão (1889), a Fábrica Cruzeiro (1891) e a Fábrica Bonfim (1891). O período ficou conhecido como o primeiro surto industrial da cidade fazendo-a passar a primeiro centro industrial do Brasil, só perdendo o posto na década de 1920 para São Paulo (Oliveira, 2006).

A descaracterização do projeto de Bangu avançou ainda mais com a própria empresa vendendo parte de seus lotes. Entre 1936 e 1948 foram aprovados 61 projetos de loteamentos (Oliveira, 2010: p.118). Na década de 1950 e 60, com a terra ainda mais valorizada pela pressão demográfica, parte das terras da CPIB são ainda loteadas e vendidas para a Companhia Estadual de Habitação (Cehab). Daí vieram Vila Aliança (1962), Vila Kennedy (1964) e D. Jaime Câmara (1968), que acrescentaram 14.237 novas unidades habitacionais na região. E em 1965 foram vendidas as primeiras casas da Vila Operária⁶³, iniciando o processo de dissolução do núcleo urbano operário original.

Para Maurício de Abreu é impossível analisar o Rio de Janeiro nessa época, seu crescimento e adensamento sem dedicar atenção à indústria. O desenvolvimento industrial ali foi acompanhando de um processo de ocupação do

⁶² É de 1904 a fundação do Bangu Atlético Clube (Fundado como The Bangu Athletic Club), com estádio próprio: Estádio Proletário Guilherme da Silveira, popularmente conhecido como *Moça Bonita*.

⁶³ O prédio da CPIB, no entanto, foi tombado pelo IPHAN em 2000. Foi, porém, descaracterizado e funcionalizado, virando um shopping em 2007 (Oliveira, 2010: p.119).

subúrbio. São de Eulália Lobo as principais contribuições do ponto de vista da história econômica e demográfica do período. Para a autora,

“A década de 20 se caracterizou pelo declínio das grandes plantações nos subúrbios do Rio de Janeiro, pela tendência à estagnação da produção secundária, e por uma política anti-industrial por parte do Governo. Os conflitos operários se reduziram, atestando a violência das medidas repressivas” (Lobo, 1978: p.532)

“[...] os fatores que contribuíram para essa taxa reduzida de crescimento da indústria no Rio de Janeiro foram a retomada da valorização do café, polarizando recursos para São Paulo e dando mais peso político a esse Estado dentro do sistema brasileiro; a expansão da burocracia e correspondente crescimento dos impostos para sustenta-la; a alta do custo de mão de obra com a Consolidação das Leis Trabalhistas; a menor oferta de operários; o declínio do Estado do Rio de Janeiro, e a perda da hegemonia da capital sobre regiões antes dependentes, como Minas Gerais e Rio Grande do Sul, que passaram a ter centros industriais próprios e dinâmicos.” (Lobo, 1978: p. 857).



Figura 15: “A coordenadora imobiliária vende terrenos em Caxambi e Maria da Graça, o novo bairro industrial da cidade”.
Acervo O Globo 04/08/1943

O espaço de maior concentração de indústrias e operários do país na virada do século 19 ao 20, ficava próximo à serra do Mar⁶⁴, e não na cidade do Rio de Janeiro, embora lá houvesse estabelecimentos industriais ligados ao setor artesanal e manufatureiro. Uma explicação para essa concentração, além do preço do terreno, seria a oferta abundante de água, não apenas para o uso da indústria como para a geração de energia elétrica (Oliveira, 2010: p.102).

2.3.

Estado e Moradia Operária na Capital Federal

O Decreto 391, de 10/02/1903, alterou a “livre construção” em bairros suburbanos em uma amostra da força do Estado, em articulação com o capital imobiliário, para a questão da moradia na capital federal. Editado pelo Prefeito Pereira Passos a medida buscava controlar o solo urbano em todos os seus níveis, mas, principalmente, impedindo que se construísse moradias sem a emissão de licenças, mediante apresentação de plantas, cortes e fachadas do projeto⁶⁵. O resultado imediato de todas essas novas regras impactou o povoamento e a construção no subúrbio e, em parte, sua inviabilização como local de moradia para grande parte do proletariado. Um dos impactos dessa medida foi o início progressivo da produção de favelas na cidade, inclusive nas áreas centrais. Exatamente o que Passos, pretendia erradicar com suas reformas.

Mas, como já se disse, nem todos os operários ou classes pobres habitavam os subúrbios cariocas, mesmo após a Reforma de Pereira Passos. Esse paradoxo acabou produzindo o efeito favela, que consistiu na percepção de que as demandas por serviços básicos e por bens de cidadania somente eram atendidas nos bairros burgueses, produzindo fluxos cada vez mais intensos de trabalhadores pobres rumo à zona sul, onde havia serviços e empregos.

⁶⁴ As exceções são as fábricas S. Lázaro (1877), Santa Rita (1877) e Rink (1879), na área urbana do Rio de Janeiro, as duas primeiras em São Cristóvão e a última, no Centro. (Oliveira, 2010)

⁶⁵ O decreto 391, entre outras providências, regulava "a construção, reconstrução, acréscimo e concertos de prédios". Nenhuma obra poderia ser iniciada nas freguesias da Candelária, Santa Rita, Sacramento, São José, Santo Antônio, Espírito Santo, Sant'Anna, Glória, Lagoa, Gávea, São Cristóvão, Engenho Velho, Engenho Novo, Inhaúma e Irajá. Nas demais freguesias as construções ficavam "apenas sujeitas ao preparo do solo pela drenagem e aterro, quando afastadas pelo menos nove metros do eixo das estradas, dependendo da aruação no caso contrário." (Decreto 391, 10/02/1903.

A ocupação das camadas subalternas em áreas centrais no Rio de Janeiro é mesmo uma característica que a diferencia de outras capitais, tendo ocorrido ao longo de várias décadas e se materializado em favelas ou em áreas liminares de bairros próximos ao centro, como Catumbi, Cidade Nova, Misericórdia, Estácio, Lapa, Gamboa, Santo Cristo e Saúde (Abreu, 2014, p. 417). De certa forma, trata-se de elemento constituidor do que Bruno Carvalho, considerou a *porosidade* da cidade.

“É uma metrópole sem um passado de fronteiras étnicas definidas, uma cidade permeada por uma história de fronteiras freqüentemente fluidas entre ordem e desordem, popular e erudito, preto e branco, natureza e urbano, público e privado, sagrado e profano, centro e Periferia” (Carvalho, 2013, p.10).⁶⁶

A ideia de que não havia se desenvolvido um setor de subúrbios de alto padrão na história urbana do Rio prevaleceu até os anos de 1980, pois harmonizava com a descrição latino-americana clássica, formulada, por exemplo, por Yujnovsky, ou com os estudos de Burgess para os Estados Unidos. O diagnóstico de que as cidades brasileiras se desenvolveram no modelo núcleo (rico) x periferia (pobres) teve grande aceitação na academia e no senso comum. Abreu partilha de tal afirmação (2013), em que apresenta o modelo dicotômico núcleo-periferia estrutura urbana bipolar produzida pelos interesses do capital privado e, sobretudo, do Estado (Fernandes, 2011: p. 77).

Fernandes questiona o fato de que Abreu e Harvey⁶⁷, mesmo apontando os problemas de tal interpretação, aceitam o modelo de Burgess para análise das cidades dos Estados Unidos. Fernandes aponta que o caso de Rio de Janeiro (e demais cidades latino-americanas) inviabiliza o modelo proposto pelo Burgess. Não concorda, portanto, com a interpretação de Abreu de que teríamos aí um paradoxo. Propõe, portanto, relativizar o modelo de Abreu e Burgess pois, para ele, não funciona para o Rio.

⁶⁶ “It is a metropolis without a past of defined ethnic boundaries, a city permeated by a history of often fluid frontiers between order and disorder, popular and erudite, black and white, nature and urban, public and private, sacred and profane, center and periphery”.

⁶⁷ Fernandes considera que as limitações do modelo subscrito por Abreu e Harvey deriva do fato de eles não terem incorporado Hoyt em suas análises. Ver Hoyt, Homer. Centralização e descentralização urbanas. In: Pierson, D. (1945) Estudos de Ecologia Humana. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora, 1941.

Sua principal crítica é que o esquema bipolar de Burgess,

“Aprisionou de tal modo a reflexão histórica sobre a estrutura urbana capitalista que, de uma maneira geral, os pesquisadores não cogitaram a hipótese de que tal modelo simplesmente não admite duas realidades gigantescas que surgiram e começaram a se generalizar desde o final do século XIX: a suburbanização do proletariado e as reformas urbanas inspiradas em Paris” (Fernandes, 2011: p. 81).

Fernandes acredita que aceitar o esquema dicotômico invalida o entendimento de que existe uma estratégia de classe para o desenvolvimento do *projeto suburbano*, que Lefebvre chamou de *ideologia do habitat*.

“Se em um mapa do Rio de Janeiro do final do século XIX unirmos os subúrbios mais próximos da cidade, desde São Cristóvão, ao norte; Vila Isabel, Tijuca, Engenho Velho e Engenho Novo, ao oeste; e finalmente, Catete, Laranjeiras, Botafogo e Gávea, ao sul, podemos imaginar que durante este período foi construído o anel de subúrbios para a elite e classes médias previsto por Burgess, juntamente com aqueles elementos complicadores que, como ele mesmo advertiu, poderiam macular um pouco a clareza deste modelo como a indústria e áreas socialmente desvalorizadas. Por outro lado, a crescente centralização da população proletária e migrante na área central completa o esquema bipolar de Burgess, o que nos permite empiricamente confirmar para o Rio de Janeiro a interpretação de Yujnovsky para as cidades latino-americanas entre 1850-1930” (Fernandes, 2011: p. 87).

O bairro de São Cristóvão seria o primeiro a fazer ruir o esquema de anéis de Burgess, pois com o fim do Império ele deixa de ser subúrbio privilegiado com investimentos públicos e passa então ao velho modelo já visto aqui de transformação para um subúrbio de tipo ferroviário, com fábricas e residências populares. Nesse momento “surge o consenso entre as classes dominantes que define, na prática e ideologicamente, os setores do Norte e do Oeste da cidade como lugar dos proletários, enquanto o setor sul será reservado para os ricos e grupos afluentes” (Fernandes, 2011: p. 87).

Os trabalhadores que não se deslocaram para as favelas da Zona Sul ou os subúrbios encontraram outro espaço “disponível” na área fronteira da cidade: o Grande Rio e a Baixada Fluminense, não atoa chamados até hoje de “vilas” e “jardins” operários. Com o tempo, se consolidou a noção de que o subúrbio é o local de moradia das camadas menos favorecidas. A partir de 1950, como se verá

à frente, o crescimento de subúrbios periféricos como Nilópolis, São João de Meriti, Caxias e Nova Iguaçu, localizados além dos limites da cidade, freia a expansão do subúrbio carioca, sobretudo com a inauguração da Rodovia Rio-São Paulo.

Durante a gestão do Marechal Hermes da Fonseca (1910-1914) aconteceu o que pode ser reconhecido como a “primeira intervenção federal na questão da habitação social no Brasil” (Fernandes e Oliveira, 2010: p. 58)⁶⁸. As propostas e ações de Hermes foram prenúncio e antecipação do que viria a se tornar políticas públicas, em outra escala, durante o governo Vargas. Foram três vilas operárias, uma em cada eixo da cidade, norte⁶⁹ (em Manguinhos, próximo à São Cristóvão, ao porto e à Leopoldina), sul (ao lado do Jardim Botânico, na Gávea, próximo às fábricas Corcovado, Carioca e São Félix) e oeste (às margens da Estrada de Ferro Central do Brasil, em terrenos vizinhos à Vila Militar, para mais de cinco mil pessoas).

É digno de nota que após a inauguração da Vila Proletária por Hermes da Fonseca, em maio de 1914, as obras ficaram paralisadas até o Governo Vargas, que reformou as casas abandonadas, terminou as incompletas, além de construir novas casas populares. Para Oliveira (2009), o projeto da Vila de Hermes deve ser entendido como uma verdadeira “vitrine” e “outdoor” em localização estratégica: à frente de uma das mais importantes ferrovias do país, “passagem obrigatória para aquelas elites de São Paulo, Minas Gerais e outros estados que se dirigiam à capital do país viajando de trem” (2010: p.77).

⁶⁸ Aqui o autor polemiza com o estudo clássico de Nabil Bonduki, *Origens da habitação social no Brasil* (2004), “Desconhecendo Marechal Hermes, Bonduki comete uma série de erros de avaliação sobre as origens da habitação social no Brasil. O primeiro é atribuir aos conjuntos habitacionais produzidos pelo Estado, nos anos 1940-1950, o pioneirismo” (Bonduki, 2010: p.63).

⁶⁹ Não há registro de que Hermes tenha erguido a Vila. É possível que nos mesmos terrenos, Vargas tenha construído na década de 1930 um de seus primeiros conjuntos habitacionais, anterior ainda a fase dos IAPs dos anos 1940-1950.

3.

Sentidos da ocupação e povoamento da Avenida Brasil e sua área de influência

3.1.

A Avenida Brasil e o *subúrbio rodoviário carioca*

Passados setenta anos de sua inauguração, a Avenida Brasil figura como símbolo de uma cidade em movimento, com uma morfologia desigual, constituída em processo de longa duração e sob um Estado quase sempre ausenteísta. Certamente é difícil encontrar o que comemorar nessa data, com a favelização crescente no seu entorno e com os déficits ali registrados de saneamento, educação, transportes, segurança e oferta de postos de trabalho. Mesmo as promessas de redenção urbanística da área com base nos recursos mobilizados para as Olimpíadas de 2016 não se cumpriram, encontrando-se estagnadas as obras de infraestrutura de transporte público e de remodelação do entorno de Madureira e Deodoro.

A Avenida, em sua extensão, reúne pequenas realidades e histórias que estão presentes em outras partes da cidade, sobretudo naquelas em que residem os estratos mais pobres. O sentimento de pertencimento ao território suburbano, por exemplo, é compartilhado pelos moradores dispostos ao longo de toda a extensão da Avenida, de modo análogo ao que ocorre nos chamados “*subúrbios dos trilhos*”, ou nas favelas, cuja dimensão físico-espacial é mais importante para a auto-identificação do seu morador do que a situação de pobreza ou a sua inscrição na estrutura sócio-ocupacional (Silva, 1967: p.164).

Com o esvaziamento da atividade industrial naquela localidade, muitas fábricas viraram ruínas e muitas dessas ruínas foram ocupadas como moradia, evidenciando um processo de abandono daqueles equipamentos e de subsequente favelização da região. Estudos recentes têm reconstruído a memória daquele patrimônio fabril e atentado para suas transformações recentes em moradia, tanto no caso do Rio de Janeiro (Cavalcanti e Fontes, 2011), quanto no de São Paulo (Correia,1998). No caso da Avenida Brasil, a morfologia contemporânea conjuga galpões, antigas fábricas, conjuntos habitacionais de diferentes períodos, além de

inúmeras favelas, além de muitos complexos de favela surgidos a partir das transformações provocadas pela construção de moradias pelo Estado.

Mas não é só em favelas que se transformaram as antigas ruínas fabris. Existem alguns exemplos de *shopping centers* construídos sobre os escombros de antigas fábricas como o Shopping Nova América e o Bangu (Cavalcanti e Fontes, 2011). No caso carioca, diferente do paulistano⁷⁰ – onde se deu a transformação de boa parte das antigas fábricas em torres de apartamentos e condomínios fechados – são inúmeras as favelas que já estavam localizadas próximas às fábricas, as quais, uma vez ocupadas, foram sendo batizadas pelo nome das antigas empresas Coca-Cola, CCPL, Embratel, Telerj, Gráfica Bloch, Poesi, Skol, entre outras.

⁷⁰ Para o caso paulista é interessante perceber como muitas fábricas se transformaram em bairros e, depois, em cidades com nomes das empresas ou da matéria prima processada, como, por exemplo, Alumínio ou Votorantim.



Figura 16: Vista de cima da Favela da Telerej com o prédio da antiga companhia estatal ocupado e loteado pelos moradores. Em 2014 chegou a ter 8 mil moradores.
Fonte O Dia, 08/04/2014.

A proximidade entre moradia e locais de trabalho é sempre uma questão decisiva para a população trabalhadora da cidade. Não à toa, as regiões industriais entre a linha ferroviária da Leopoldina e a Avenida Brasil registram o maior crescimento de favelas no Rio de Janeiro entre as décadas de 1940 e 1950. Mais de 30% da população trabalhadora do Distrito Federal trabalhava diretamente no setor industrial. E, desses, cerca de 50% moravam em favelas, de acordo com o Censo da Prefeitura, realizado no final dos anos de 1940. (Abreu, 2013: p. 106; Silva, M., 2005: p. 72)

A aceleração do processo de urbanização, a partir da década de 1940, se deu em movimento paralelo à implantação e ao desenvolvimento da indústria automobilística do país. No caso do Rio de Janeiro, a estrutura de mobilidade e circulação entre as áreas da cidade dependia, até então, do transporte sobre trilhos, bondes e trens urbanos. Bondes e trens eram providos e operados por concessionárias investidoras, pois tanto a infraestrutura, quanto o equipamento envolviam altos custos, estando muitas vezes essas empresas ligadas também a geração e fornecimento de energia elétrica e a empreendimentos imobiliários (Magalhães; Izaga; Pinto, 2012: p. 22).

A ocupação do território ocorre, portanto, em estreito vínculo com as redes de transportes e o capital imobiliário. Por onde o transporte passava, passaria também a expansão da infraestrutura que o acompanha, sendo o local privilegiado para a ocupação urbana. Quanto mais próximo à linha de bonde ou trem mais valorizado seria o imóvel. Pode-se dizer, então, que a expansão das cidades, e no Rio de Janeiro não foi diferente, se deu orientada pela implantação das infraestruturas, especialmente pela de transporte público (Magalhães; Izaga; Pinto, 2012: p. 23).

Soares, mesmo acreditando que “não há subúrbio sem trem”, deixa entrever que o caso da Avenida Brasil, pode ser diferente, como destacado no trecho abaixo, embora não conceitue o território como suburbano.

“A área vizinha da Avenida Brasil surgiu do aterro de uma ampla área do litoral lodoso. Essa zona se destaca das anteriores por seu caráter muito recente e por não dispor de transporte ferroviário, o que deveria excluí-la do enquadramento nos bairros suburbanos, mais antigos e oriundos da expansão ao longo das ferrovias. Sua inclusão na zona urbana é justificada pela proximidade do centro, absoluta continuidade de construções e ritmos acelerado com o que está sendo dotada de melhoramentos urbanos. (...). Genericamente a área, que se constituiu às margens da avenida Brasil e entre ela e a Estrada de Ferro Leopoldina, teve como ponto de partida a nova avenida, que rapidamente foi ocupada por grande número de estabelecimentos industriais, depósitos e oficinas, enquanto na zona intermediária uma ocupação com fins residenciais, oriunda da zona da Leopoldina e das margens da avenida Brasil, soldava-se, preenchendo-a toda. Essa área, que utiliza, predominantemente o transporte rodoviário é habitada por uma população de classe média modesta e de classe proletária”... (Soares, 1965: p. 46).

Os subúrbios da Avenida Brasil não possuem um desenvolvimento “clássico”, segundo a literatura consultada. Como já destacado, o trajeto da Avenida não adentrava uma área densa ou habitada, distinguindo-se, portanto, dos subúrbios já formalmente estabelecidos na capital federal, que seguiam o caminho da linha férrea. A ocupação e o povoamento do entorno da Avenida Brasil trarão nova dinâmica na produção da cidade.



CIA. AUTOMOVEIS E. do Rio

Concessionários Autorizados dos Chassis - Lotações -
Ônibus da grande marca austríaca
STEYR OLEO DIESEL
Carrocerias Brasileira e Metropolitana de
20 a 27 lugares
EM EXPOSIÇÃO
para entrega imediata e financiados
AVENIDA BRASIL
Rua Prof. Olímpio de Melo, 838 - Tel. 48-7014
Rio de Janeiro - Distrito Federal
AV. RIO-PETRÓPOLIS, 1617
Duque de Caxias - E. do Rio



Figura 17: Anúncio de venda de ônibus com sede na Avenida Brasil.
Acervo O Globo 22/12/1954



Figura 18: A imagem mostra um ônibus da linha 120 (Parada de Lucas - Mourisco), da Viação Copa Norte, em 1949, entrando na Av. Brasil, no Rio de Janeiro.

Eles também desafiaram os parâmetros presentes nas experiências inglesa e norte americana, em que está presente a tríade: fábricas, operários e trilhos (trem/bondes). Não se trata aqui de negar a importância e a validade dessa premissa, mas, ao contrário, observar como o processo ocorre de forma distinta nessa região da cidade. A tríade se repete em algumas áreas/bairros da cidade como Méier e Vila Isabel⁷¹, por exemplo, mas não nos bairros por onde passará a Avenida Brasil.

A partir dos anos 40, com a Avenida Brasil, o fluxo para o subúrbio não mais era guiado apenas pelos “trilhos do trem” ou dos bondes, no sentido da zona norte e oeste da cidade. Migrações se expandiram para regiões mais distantes do centro como Santa Cruz, Campo Grande, Pavuna, Jacarepaguá, assim como Niterói, Duque de Caxias, Nilópolis, Nova Iguaçu, São João de Meriti e São Gonçalo. A cidade começava, portanto, na década de 1940, a ganhar os contornos e limites que hoje conhecemos.

⁷¹ Mais um, entre tantos que evidenciam a dificuldade em se cunhar um conceito histórico para a categoria de subúrbio, seria o bairro de Vila Isabel. Para Fernandes, o bairro possui formação histórica próxima ao modelo proposto por Mumford: “Vila Isabel foi, possivelmente, o primeiro empreendimento imobiliário moderno do Rio de Janeiro e do país, idealizado como um subúrbio de chácaras e projetado por um engenheiro seguindo as tendências do urbanismo de sua época: planta octogonal, cortado por uma larga avenida com canteiro central, o boulevard 28 de setembro e uma praça em sua extremidade. Os empresários que construíram Vila Isabel eram os mesmos da Cia. Ferro Carril Vila Isabel” (Fernandes, 2011: p.103).

Passe a Valer Mais...
 ...COMPRANDO UM TERRENO EM

VILAR DOS TELES



Adquirindo um terreno em Vilar dos Teles, o senhor estará empregando capital em um negócio lucrativo porque:

- A valorização é rápida e segura • Condução direta, partindo da Praça Mauá
- Comércio próprio no local • Ficará a 30 minutos do Centro do Rio, pela nova Rio-São Paulo
- Pequena entrada inicial — o resto em 72 prestações sem juros.

CIA. PARQUE DA VARZEA DO CARMO
 Av. Colôgeras, 15-6.º — Tel. 22-1225 (continuação da Av. Graça Aranha)
 Vende os terrenos, utilizando-se da condução da C. F. V. C. que sai diariamente às 9,30 e 14,30 horas e aos domingos às 9,30 horas, da Avenida Colôgeras, 15, reservando o seu lugar pelo telefone acima indicado.
 CAXIAS: Avenida Nilo Peçanha, 31 — MERITI: Avenida Automóvel Club, 2410

Nome _____
 Endereço _____
 Cidade _____ Bairro _____
 Estado _____

Fique sem preocupação, o folheto "Você pode realizar hoje o que planejou para o futuro"



Figura 19: Anúncio de terreno em Vilar dos Teles, com destaque para “condução direta, partindo da Praça Mauá e comércio próprio no local”. E, ainda, “30 minutos do Centro do Rio, pela nova Rio-São Paulo”.

Acervo O Globo, 20/10/1949.

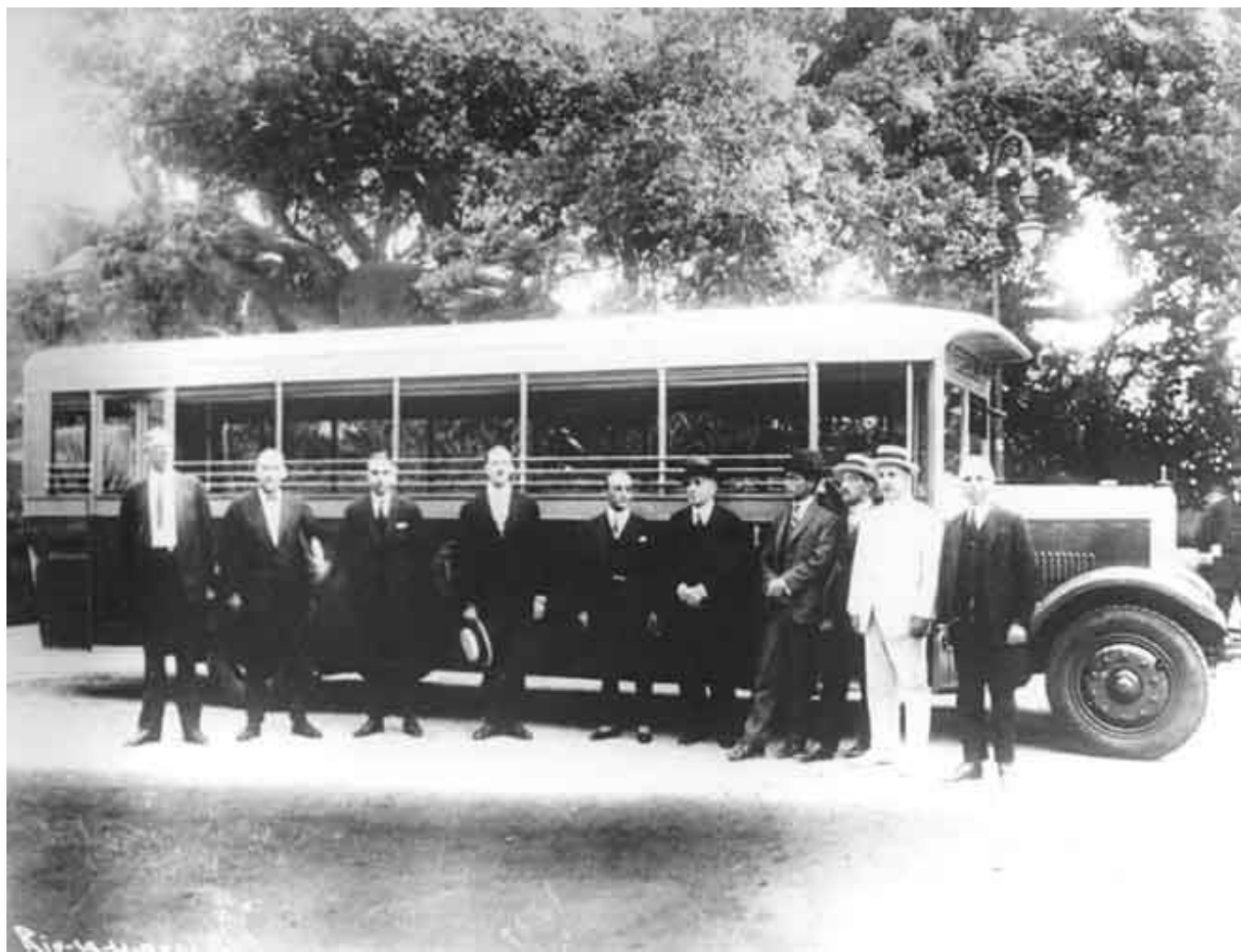


Figura 20: A imagem mostra o primeiro ônibus a realizar serviço de transporte de passageiros para a localidade de Campo Grande, no município do Rio de Janeiro.

Em *The Poverty of Rights* (2008), a brasilianista Brodwyn Fischer, analisa as relações entre cidadania, legislação e planejamento urbano na cidade do Rio de Janeiro. No estudo a autora afirma que a história da desigualdade no Rio de Janeiro está entrelaçada com a história da política urbana da cidade. Apresentando dados do Censo Industrial, Fischer mostra que mesmo “em baixa” houve considerado crescimento dos estabelecimentos industriais na cidade, crescendo de 1.541 em 1920, para 5.328 em 1960. Segundo a autora a população suburbana acompanhou esse crescimento, evidenciando de um lado a tendência da expansão da cidade rumo ao subúrbio, e, de outro, da instalação de fábricas nesse território. A população suburbana cresceu 458 por cento entre 1920 e 1960, o equivalente a dois milhões de pessoas ou a 63.3% de todos os cariocas.

O Censo Demográfico de 1950 apresentava bairros como Gávea, Tijuca, parte de Jacarepaguá, Pavuna, Anchieta, Realengo, Campo Grande e Santa Cruz, como suburbanos. Os bairros suburbanos, de maneira geral, tiveram importante crescimento populacional entre as décadas de 1940 e 1950, com a abertura da Avenida das Bandeiras e da Avenida Brasil, de acordo com Maria Therezinha Segadas Soares (Soares, 1965: p. 346). Um dado interessante presente no censo trazido pela autora é o de que os bairros da Pavuna e Anchieta tiveram um crescimento semelhante ao de Copacabana 85%, só ultrapassados por Campo Grande, mostrando que a cidade caminhava em direções opostas, rumo ao espraiamento. Muitos vazios no entorno dessas Avenidas começaram a se transformar em lotes que aos poucos foram dando lugar a conjuntos residenciais e indústrias.

“É interessante notarmos que o Censo de 1950 utilizava o termo subúrbio para definir áreas que não tinham alta concentração predial nem espaço ininterruptos além de possuir indícios de transição dos elementos agrícolas para características de zona urbana. Atualmente, o Censo não utiliza o termo para realizar suas análises, uma vez que o Brasil já fez a transição de país rural pra urbano. Continuar utilizando o conceito num país que na década de 1950 possuía 44,67% de taxa de urbanização, mas que no ano de 2010 apresentou 84,36%¹¹, e em uma das principais cidades do país, o Rio de Janeiro, a taxa de quase 100%, parece não fazer sentido.

Atualmente a administração municipal do Rio de Janeiro também não utiliza de forma oficial o conceito subúrbio. A

cidade é pensada e planejada desde 1981 por uma divisão setorial por cinco grandes Áreas de Planejamento - “AP” (AP1, AP2, AP3, AP 4 e AP), subdivisões com grupos de bairros adjacentes que formam trinta e cinco Regiões Administrativas, conhecidas por “RA”, e os Bairros, que foram oficializados somente nesse ano, sendo atualmente 161. Mas esta categoria ainda é muito utilizada na fala dos habitantes, noticiários, demonstrando a ressignificação pela qual o conceito subúrbio passou” (Castro, 2015: p.16).

Nas proximidades do chamado marco zero da Avenida Brasil, próximos, mas sem integração material ou simbólica, estão os bairros de Bonsucesso e da Maré, cortados pela Avenida. Entre os séculos 18 e 19, o recôncavo guanabarrino contava com vários atracadouros, como o de Inhaúma, que serviam ao transporte de pessoas e mercadorias, perdendo muito de sua importância na passagem do século 19 ao 20, quando a ocupação urbana começou a se orientar pelo desenvolvimento das linhas de trem.

Ao final dos anos de 1920, tiveram início os primeiros aterros nas proximidades do que hoje se conhece como Maré, o que viabilizou a construção do Aeroporto de Mangueiras, desativado em 1972. Mas foi a construção da Avenida Brasil que tornou a área atrativa, contribuindo para o processo de ocupação desordenada daquela região e de seu entorno.



Figura 21: Avenida Brasil, no sentido Penha-Centro, com o Aeroporto à esquerda.
Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, s.d.

A origem do atual Bairro da Maré está ligada à construção dessa nova Avenida, sendo o Morro do Timbau – a única área seca, em meio ao manguezal da Enseada de Inhaúma – o ponto de partida. A Favela do Timbau será, contudo, cenário de muita tensão com o Exército, culminando com a instalação, ali, do 1º Regimento de Carros de Combate – 1ºRCC (1948). Com a inauguração da Avenida, em 1946, surgiram as primeiras casas construídas sobre palafitas na Baixa do Sapateiro, cuja expansão ensejou o aparecimento de outras comunidades, como o Parque Maré, seguida do Parque Rubens Vaz e do aterro onde os moradores instituíram a Comunidade Roquete Pinto – as duas últimas, ao longo da década de 1950 (Carvalho e Torres, 2016: p.13).



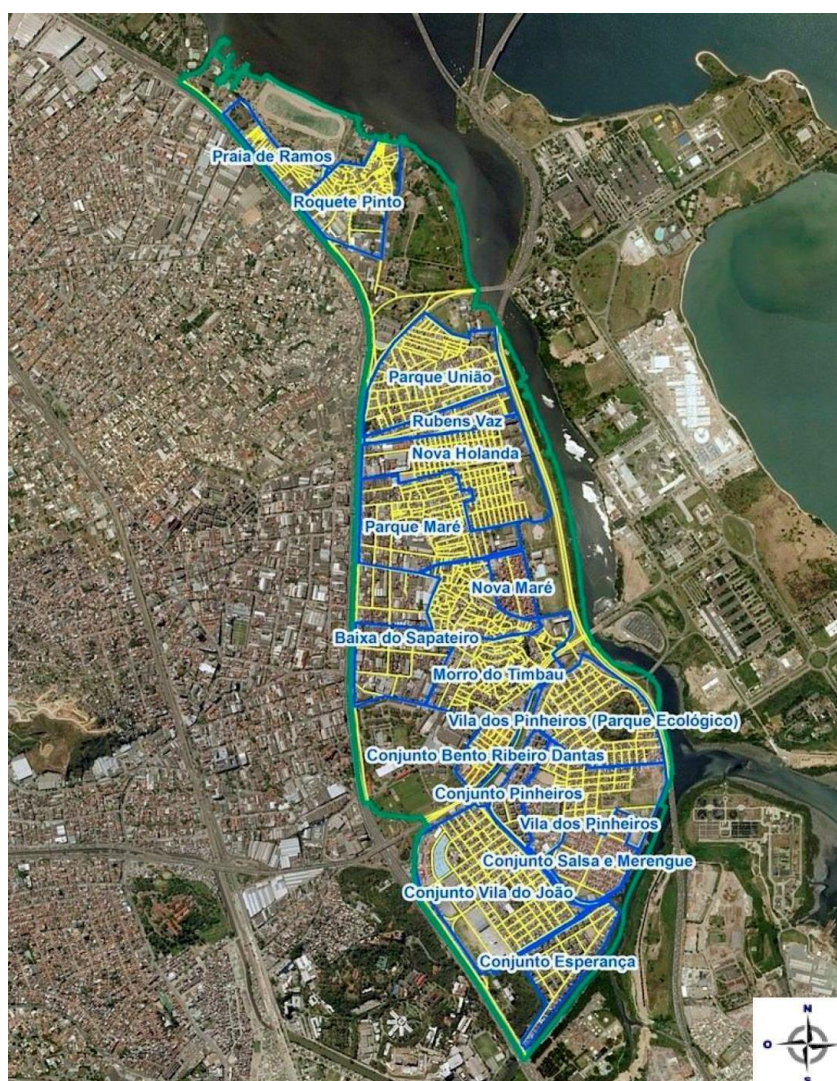
Figura 22: “Pontes de tábuas” interligando as palafitas da Maré | Baixa do Sapateiro e Parque Maré. Entre 1940 e os primeiros anos da década de 1960, as ocupações se deram em região pantanosa, e a população dispendeu grandes esforços para o aterramento da área e a defesa da sua permanência ali.

Fonte: Acervo do Museu da Maré -

O Parque União foi erguido, em 1961, sobre solo aterrado, pertencente à Caixa de Amortização da União (A MARÉ que queremos, 2010, p. 26), e, ainda naquela década, a Praia de Ramos passaria a se definir como comunidade pertencente à Maré. A década de 1960, porém, se caracterizaria por ocupações oficiais. Carlos Lacerda, então governador do Estado da Guanabara, tendo idealizado o Centro de Habitação Provisória (CHP) – um programa para realocação temporária de famílias – aterrou uma área na região e construiu a Nova Holanda, onde passaram a residir antigos moradores das favelas do Esqueleto (Maracanã), Praia do Pinto (Leblon) e Macedo Sobrinho (Humaitá) (Carvalho e Torres, 2016: p.13).

Característica importante do processo de organização sócio territorial da Maré é, portanto, em primeiro lugar, a coexistência de ocupações regidas por famílias sem recursos para aquisição de moradias no mercado formal, e pelo Estado, em programas de moradias populares.

Na Maré, um bairro, atualmente, tão populoso quanto a Barra da Tijuca, a área total ocupada por conjuntos habitacionais iguala a percentagem da área ocupada pelas favelas; porém a quantidade de residentes em favelas é quase duas vezes maior.



Mapa 10: Mapa produzido por Luana Caruso Nóbrega/Programa de Desenvolvimento Local da Maré-Rede de Desenvolvimento da Maré/REDES

3.2. Estado, Favela e os Parques Proletários

Até a década de 1930 a favela não recebia muita atenção do Estado e era vista como um território de moradia temporária. A partir de 1930, sobretudo com a implementação da legislação trabalhista e social, a qual algum de seus moradores foram beneficiados, pode se dizer que começava a mudar a relação entre Estado e as Favelas, sobretudo, no Rio de Janeiro. Percebe-se uma mudança de postura considerável por parte do poder público a partir dos anos 1940, principalmente com a série de levantamentos realizadas pelo governo municipal para transferir moradores de áreas valorizadas da cidade, para futuros parques proletários. Para Abreu até 1930 a favela:

“Existe de facto mas não de jure. Está, portanto, presente no tecido urbano, mas ausente das estatísticas e dos mapas da cidade; não é individualizada pelos recenseamentos. É considerada como uma solução habitacional provisória e ilegal, razão pela qual não faz sentido descrevê-la, estudá-la, mensurá-la. Para os poderes públicos, as favelas simplesmente não existiam. (Abreu, 1994, p.30)

O tema das condições de vida e associativismo de operários residentes em áreas de favela foi trabalhado no fim da década de 1980 por Nísia Trindade, em sua dissertação de mestrado: “O movimento de favelados do Rio de Janeiro: políticas do Estado e lutas sociais”. O tema foi revisitado recentemente (2016) por Rafael Gonçalves em “Favelas do Rio de Janeiro: História e Direito”. A favela como tema ou objeto, sua história, a favela como território de conflitos e esperanças recebeu inúmeras publicações nesses quase trinta anos que separam as publicações de Trindade e Gonçalves. Para o que nos interessa – o morador de área subjacente à Av. Brasil – algumas menções são importantes, sobretudo aos conjuntos habitacionais, às políticas de remoção e o declínio da atividade industrial nessa área.

A expansão da favela no subúrbio está vinculada à falta de construções populares por parte do poder público, mas também da iniciativa privada.

“Finalmente cabe indicar que esses processos, que dão origem ao desenvolvimento da favela suburbana, envolvem também ações de grilagem e intervenções do próprio Estado, no decorrer dos anos 1940-1950, sempre associadas às transformações da cidade, em especial para as áreas do litoral Norte e a área Oeste. O primeiro constitui uma região que concentra vários projetos de expansão de atividades industriais e do porto, e a abertura da avenida Brasil em 1946, mas também para onde a prefeitura remaneja favelados de outras áreas (próximas ou não) para parques proletários e assentamentos (...)”. (Silva, 2010: p.175)

As favelas suburbanas, diferente das ocupações das áreas centrais e da zona sul da cidade, remontam ao tempo das ocupações desses territórios na década de 1940. De acordo com Maria Laís Pereira da Silva, a característica de "invasão" e de ilegalidade – generalizada como característica de toda favela – torna-se mais presente no final dos 40 para a década de 50, com a expansão do mercado imobiliário. Para a autora, a imagem da favela como “invasão” não será, portanto, apenas uma situação real em alguns casos, mas também uma representação social e política (Silva, 2010: p.33).

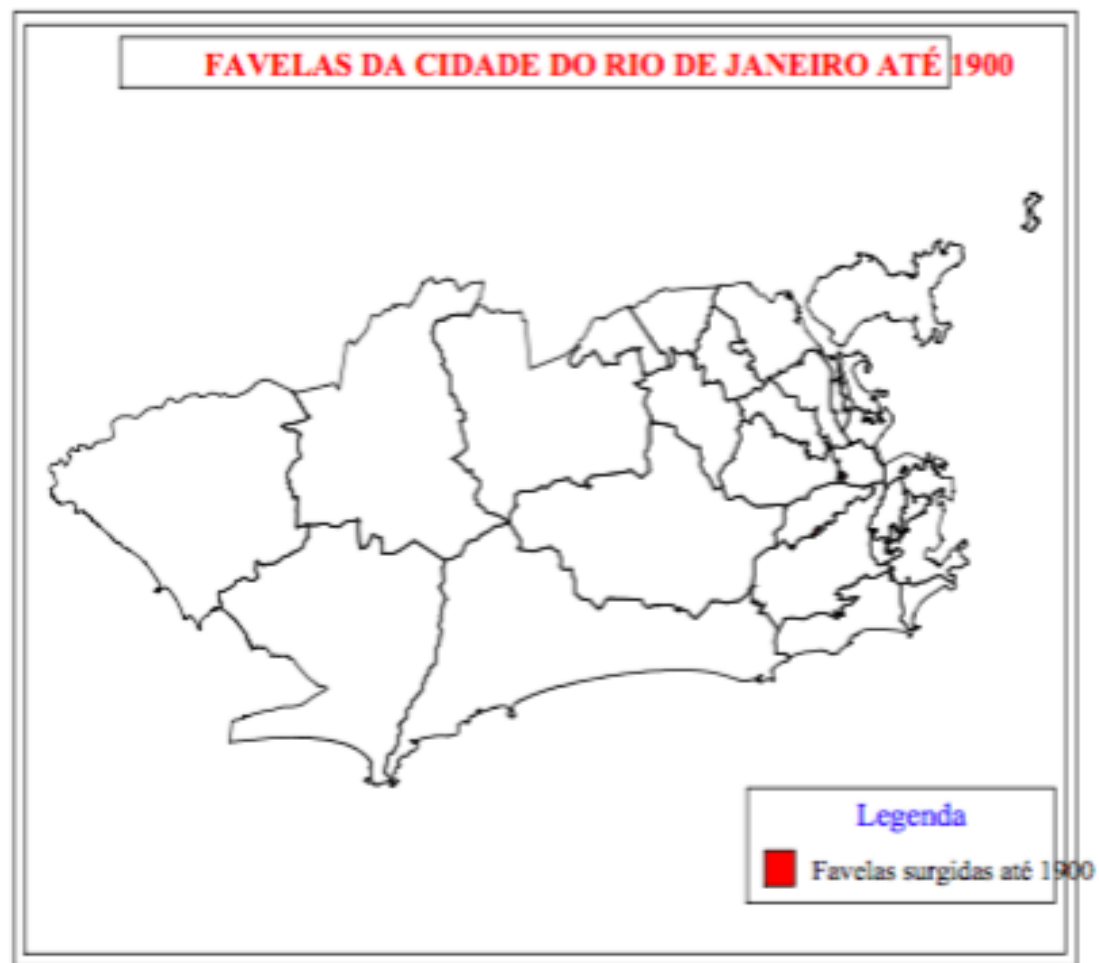
É consenso entre os estudiosos do Rio Janeiro que os anos 1940 marcam uma nova relação entre a produção da moradia para as classes trabalhadoras. Como já se viu no primeiro capítulo, a preocupação do Estado brasileiro com esse tema remonta, pelo menos, à geração do engenheiro e prefeito Pereira Passos⁷². Em mensagem lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906, o Prefeito fez questão de mencionar o tema e sua escala: “o problema da habitação operária é um problema não apenas do Rio, mas mundial”.

Outro consenso é afirmar que o início da ocupação popular de áreas precárias se dá a partir das reformas urbanas empreendidas pelo prefeito Passos, com consequente avanço sobre morros e em direção às Zonas Norte e, sobretudo, Oeste. Não será necessário aqui recuperar o início das favelas na capital federal, mas observar que a abertura da Avenida Brasil viabilizou uma ocupação do solo patrocinada pelo estado e pelo capital privado, levando conjuntos habitacionais e moradias populares para seu entorno.

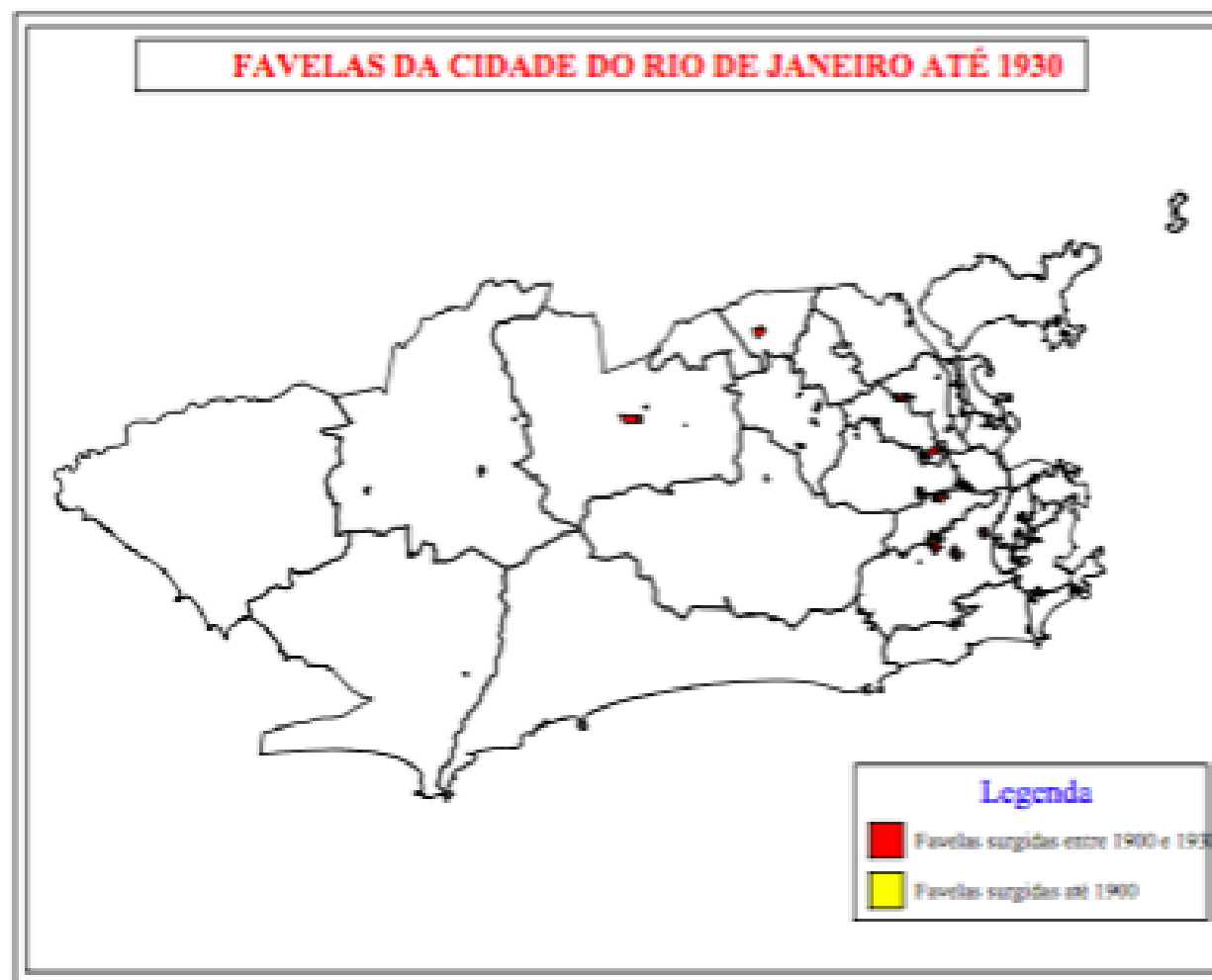
⁷² Joaquim Justino Moura dos Santos realizou importante pesquisa sobre a formação histórica dos subúrbios. De acordo com Miyasaka, para “o autor, as reformas urbanas realizadas durante a administração de Pereira Passos evidenciaram a intencionalidade do Estado em transformar Inhaúma, e posteriormente Irajá, em área residencial para as “camadas trabalhadoras”, uma vez que o subúrbio foi preterido nesse processo (2016: p.27)

“Seguindo a trajetória de ocupação da cidade, a próxima vertente de ocupação, entre 1930 e 1950 é a periferia, impulsionada pelas obras de saneamento, eletrificação da Central do Brasil e principalmente, pela abertura da Av. Brasil. Esta avenida foi inaugurada em 1946 com o objetivo de deslocar o tráfego e abrir terrenos para novas indústrias, causando, em paralelo, o surgimento e o crescimento das favelas na região. Essa é a fase mais marcante da expansão física da cidade (entre 1930 a 1950), e conseqüentemente de favelas no tecido urbano”. (Vial, 2001: p.11)

A partir dos mapas a seguir (11, 12 e 13) é possível observar a expansão das favelas na cidade do Rio de Janeiro, sobretudo no eixo da zona norte e, posteriormente, oeste da cidade. Com os mapas fica exposto como, depois dos anos 1930, com a abertura da Avenida Brasil, há uma forte expansão das favelas justamente no trajeto que segue o percurso do logradouro. É preciso registrar que o período coincide, também, com a instalação de indústrias ao longo da Avenida.

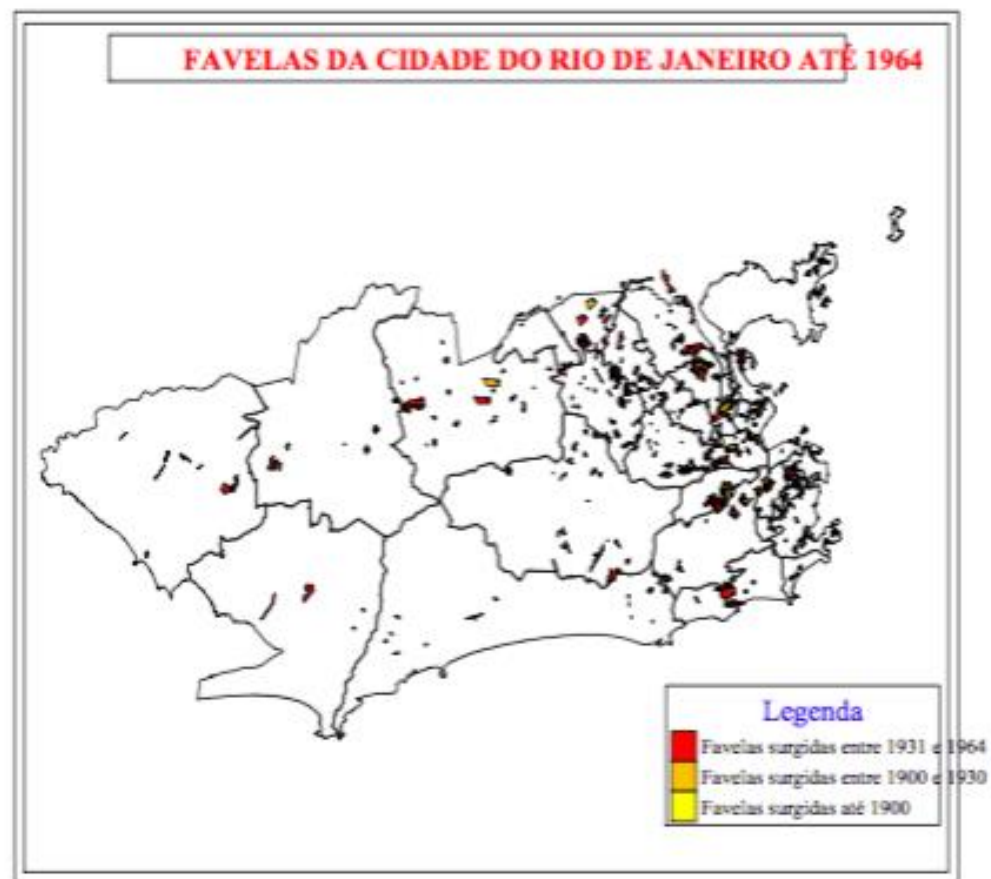


Mapa 11: Favelas da cidade do Rio de Janeiro até 1900.
Fonte Vial, 2001, IPP.



Mapa 12: Favelas da cidade do Rio de Janeiro até 1930.

Fonte Vial, 2001, IPP.



Mapa 13: Favelas da cidade do Rio de Janeiro até 1964.
Fonte Vial, 2001, IPP.

A ocupação de um novo espaço de rodoviário, a Avenida Brasil, assim como a expansão fabril, implementado pelo Estado é exemplo concreto da associação Estado-Indústria no período em análise. “O deslocamento das indústrias em direção ao subúrbio e o desenvolvimento da zona sul descentralizaram, entretanto, as fontes de emprego e, com elas, também as favelas” (Abreu, 2013, p. 102). Os anos 1950 tirariam do centro e da zona sul, mais algumas indústrias remanescentes.

Para Abreu,

“Toda área próxima à Avenida Brasil foi destinada à localização fabril, além de armazéns, oficinas, garagens, respeitando-se apenas terrenos de propriedade militar. Mas esta destinação natural não foi disciplinada a tempo, pois a participação maior do transporte rodoviário no Brasil somente se verificou na década de 1950, tendo havido alguma antecipação pela ocupação de vastos terrenos por favelas...A invasão da área pelas favelas, atraída pela ocupação fabril no espaço, impediu a instalação de indústrias em alguns trechos, (notadamente) entre Olaria e Lucas” (Abreu, 2013: p. 103).

O mesmo argumento sobre a favelização acompanhada da abertura da Avenida Brasil e a expansão das indústrias em seu entorno é compartilhado por Fischer:

"A Avenida Brasil, uma moderna auto-estrada inaugurada em 1946, que se estende para noroeste das regiões portuárias do Rio até a fronteira com o município, e em direção para o sudoeste, conectando-se com a Rodovia Rio-Petrópolis e a Auto-estrada Dutra para São Paulo, inaugurada em 1951. O projeto da Avenida Brasil, iniciado sob a direção de Henrique Dodsworth nos anos 30, destinava-se a facilitar o transporte de bens industriais e comerciais entre o Rio eo resto do país, para que as novas terras drenadas da Baixada Fluminense, áreas viáveis para o desenvolvimento industrial e, ainda, incidentalmente, para ligar os subúrbios ferroviários ao longo da linha Rio D'Ouro com os da Leopoldina, da Central do Brasil e da Linha Auxiliar. A avenida também - previsivelmente, mas menos deliberadamente - se tornou o local da mais rápida expansão da favela da cidade, e integrou as cidades satélites do

Noroeste na área metropolitana do Rio ". (Fischer, 2008, p 39.)⁷³

⁷³ "Key among these was the Avenida Brasil, a modern freeway inaugurated in 1946, which eventually extend northwest from Rio's port regions almost to the municipal border and then ran southwest, connecting along the way with the Rio-Petropolis Highway and the Dutra Freeway to São Paulo (inaugurated in 1951). The Avenida Brasil project, initiated under Henrique Dodsworth in the 1930's, was meant to facilitate the transportation of industrial and commercial goods between Rio and the rest of the country, to make the newly drained lands of the Baixada Fluminense viable areas for industrial development, and also - rather incidentally - to link the railway suburbs along Rio D'Ouro line to those of the Leopoldina, the Central do Brasil, and the Linha Auxiliar. The avenida also - predictably but less deliberately - became the site of the city's most rapid favela expansion, and integrated the northwestern satellite cities into Rio's metropolitan area."



Figura 23: Favela na margem da Avenida Brasil. Década de 1950.
Acervo: IBGE.

Trata-se, portanto, de um processo estrutural na composição do tecido urbano da cidade. Mais um exemplo concreto é o progressivo deslocamento das indústrias pela cidade, seguido pela expansão de núcleos habitacionais e favelas no mesmo percurso. O Jacarezinho, por exemplo, se desenvolvesse como bairro operário entre as indústrias do Jacaré e São Cristóvão. O Jacarezinho, com poucos núcleos e casebres em 1928, se transformou em uma das maiores favelas da cidade em 1948 com 3.636 imóveis, seguido por Mangueira (2.218) e Esqueleto (1.347). É possível perceber, portanto, que não apenas a favela é parte da expansão da cidade, mas parte de sua expansão suburbana e fabril desde o final do século 19, como sugere Silva (Silva, 2010: p.162).

Trata-se no caso do *subúrbio do automóvel*, como o da Avenida Brasil, da década de 40 para frente, de uma expansão da fronteira suburbana da cidade, como parte da expansão das favelas cariocas, e para municípios vizinhos do que conhecemos hoje como Grande Rio. É possível perceber, com o os censos de 1948, 1950 e 1960, que a tendência de expansão da favela coincide com o crescimento suburbano. Destaque para o Méier, com 17 favelas, além de bairros como Engenho de Dentro, Engenho Novo, Terra Nova e Lins de Vasconcelos; e a Penha com 11 favelas cada nesse período.

A categoria favela, para além da característica de “invasão”, será, segundo Silva, reapropriada por seus moradores e resignificada, “convertendo-se em instrumento de luta e afirmação identitária”. A autora cita as escolas de samba e as associações de moradores como expressões importantes de novo ator social. O fato é que a favela ganha ritmo acelerado a partir da década de 1950, como se pode verificar na tabela abaixo.

Ano	População residente em favelas da cidade do Rio de Janeiro	Percentual de favelados
1950	169.300	7,1%
1960	335.000	10,2%
1970	554.300	13,0%
1980	628.170	12,3%
1990	882.483	16,4%
2000	1.092.958	18,7%

Tabela 2: Percentual da população favelada no Rio de Janeiro.

IN: Gonçalves Soares, Rafael. Favelas do Rio de Janeiro: História e Direito. 2016. Pallas Editora.

Se o preço do solo urbano se dá em função da disputa entre os diversos agentes capitalistas pelo controle das condições que permitem o surgimento de lucros e sobrelucros em uma determinada localização, é fundamental iluminar nessa trama a figura do incorporador (Queiroz, 1985). Não é possível, portanto, pensar a formação espacial da cidade do Rio de Janeiro, desconsiderando esse agente social, responsável pela modelação do espaço urbano, assim como pela concentração de riquezas e desigualdades no território.

Rápido resgate histórico evidenciará que na primeira década do século vinte, pequenos capitais comerciais são destinados à construção de pequenos conjuntos de moradias para aluguel – o Estado não tem participação⁷⁴.

O quadro se altera na década de 40 “em decorrência de uma nova fração de capital na cidade, o surgimento do crédito hipotecário e de uma nova classe média” (Queiroz, 1985). Mas, para o autor, a questão central do período é a política de congelamento de aluguéis⁷⁵ patrocinada por Getúlio Vargas, o que promoveu uma desvalorização do pequeno capital imobiliário, possibilitando uma política de financiamento à construção, mediante a transformação de poupanças em capital incorporador.

⁷⁴ Luiz César Ribeiro de Queiróz menciona que algumas casas em vilas presentes até hoje na zona norte e nos subúrbios remontam a esse período, tendo sido construídas com os recursos do pequeno capital imobiliário. Visava, de acordo com autor, um público de trabalhadores qualificados da indústria, do comércio e funcionários públicos.

⁷⁵ O congelamento de aluguéis, em 1942, foi uma reação para controlar o aumento do custo de reprodução da força de trabalho, sobretudo pelo agravamento da inflação a partir de 1938.

“Se até os anos 30 o acesso à moradia se dava através do aluguel a partir dos anos 40 se desenvolve o princípio da casa própria, quer pela expansão da construção de apartamentos, quer pela autoprodução na periferia. Nos anos 40-50 surge novo padrão de moradia representado pelo arranha-céu no modelo de Copacabana que corresponde o desejo de modernidade das camadas médias” (Queiroz, p.14, 1985)

De acordo com o primeiro censo das favelas realizado em 1948, 26,2% da população favelada recebia menos que o salário mínimo, 52,2% de um a dois salários e meio. No caso específico dos operários das indústrias de transformação os salários acompanharam o aumento do custo de vida, o que não teria ocorrido com o salário mínimo (Parisse, 1969: 156). A evolução do custo de vida é mais um elemento fundamental para o entendimento da multiplicação das favelas, como solução de moradia para as classes subalternas.

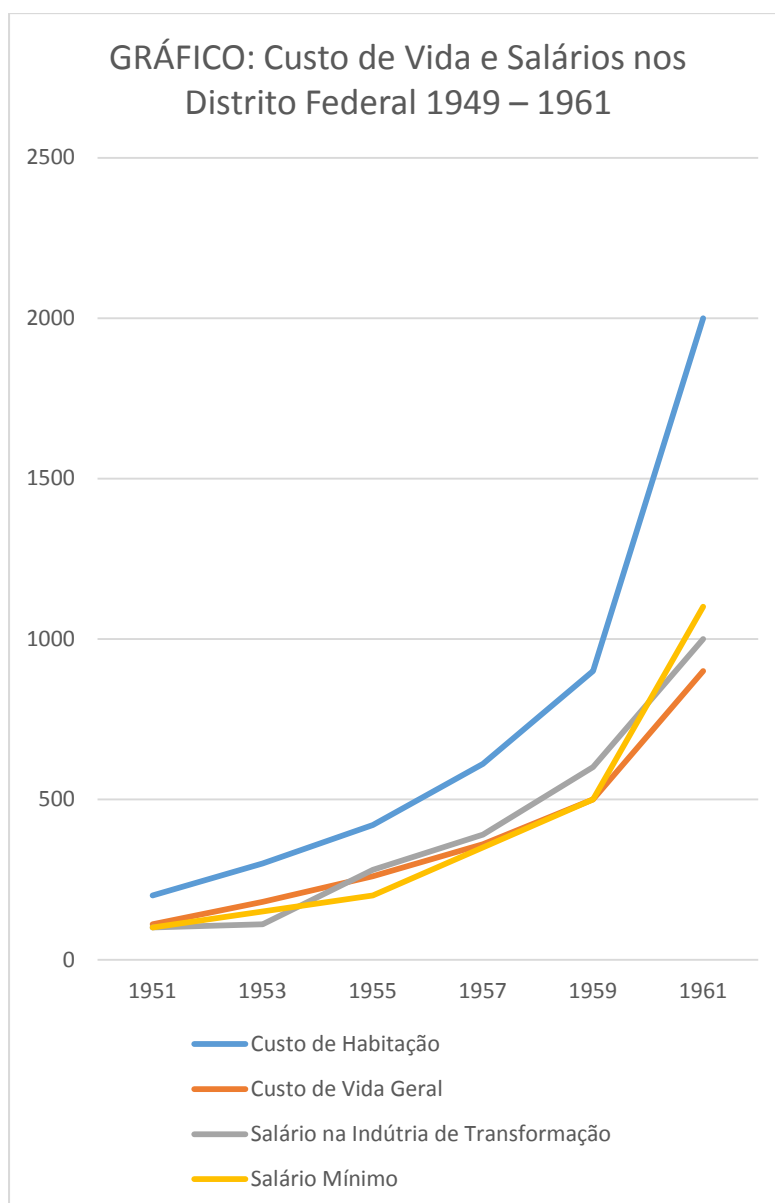


Gráfico 1: Fonte: Anuários Estatísticos do Brasil, anos indicados, IBGE-SNE, Rio de Janeiro.
Apud Parisse (1969: 105).

O caso da Avenida Brasil é mais um exemplo do que Abreu cunhou como a passagem da produção de habitação para as classes subalternas, para a produção do habitat das classes subalternas: um espaço novo e peculiar, socialmente estratificado e distante do centro, e onde a forma da habitação (a casa) poderia até nem existir, bastando ao trabalhador a garantia do controle da base territorial (o lote) onde ela poderia ser construída no futuro. A resolução da questão da habitação popular foi, pois, uma não resolução. A questão não foi resolvida. Apenas mudou de escala. Transferiu-se da *habitação em si* para o *habitat*.

A historiadora Miyasaka não parece tão convencida de que para o Estado, na Primeira República, estivesse evidente essa intencionalidade de transformar determinados distritos em áreas de residência operária, pelo simples fato de não voltar seu ímpeto reformador para os subúrbios (2011: p. 23). Trata-se de um ponto relevante para o debate, pois, de fato, apenas a partir do Governo Vargas veremos políticas de Estado para os bairros, que passaram a se chamar bairros operários, além do Código de obras de 1937 e os Parques Proletários.

“A menor atenção dada ao subúrbio pelo Estado, como representante das elites dominantes, indicava o papel que reservava ao subúrbio enquanto área dedicada à moradia das camadas mais pobres da população, bem como a transposição para o espaço do município da hierarquia social própria à sociedade capitalista que se implantava”. (Miyasaka, 2011: p.18)

Marcelo Burgos chama atenção para o fato de que

“o Código de Obras da cidade, de 1937, registra com precisão a situação marginal das favelas: por serem consideradas uma “aberração”, não podem constar no mapa oficial da cidade; por isso, o código propõe sua eliminação, pelo que também tornava proibida a construção de novas moradias, assim como a melhoria das existentes. E para solucionar o problema, sugere a construção de habitações proletárias (...)” (Burgos, 1998: p. 27).

Para o autor os Parques Proletários da década de 1940 são frutos desse direcionamento. O Código de Obras de 1937 é, portanto, um fator determinante para a multiplicação das favelas na cidade, assim como, ao mesmo tempo, a gênese das políticas públicas que vão propor sua eliminação. Vale destacar o artigo 349, que determinava: “(...) nas favelas existentes é absolutamente proibido levantar ou construir novos casebres, executar qualquer obra nos que existem ou fazer qualquer construção”. (apud Parisse, 1969: 32).

De acordo com Lima (1989) a construção dos Parques Proletários, adotada durante a administração de Henrique Dodsworth na capital federal, foi “a primeira solução habitacional para resolver, do ponto de vista das classes dominantes, o

problema representado pelas favelas⁷⁶”. Elaborado em 1941 pelo então diretor do Albergue da Boa Vontade, Vitor Tavares de Moura, o documento “esboço de um plano para solução do problema das favelas do Rio de Janeiro”, propunha ao Secretário de Saúde e Assistência, a construção de casas modestas, higiênicas, próximas às áreas onde se localizavam as favelas, precedido por censo rigoroso com os moradores. Sabe-se que mais tarde o censo recomendado foi de fato realizado em 14 favelas (Lima, 1989: p.15).

“O Parque Proletário nº 1, o de maior densidade de população, dispunha para esse objetivo (o da recuperação dos favelados) de serviços de assistência pré-natal, berçário, creche, recreio infantil e pré-escolar, escolas de alfabetização, oficinas, centros de cultura física, canto orfeônico, orientação profissional, auxílio de alimentação através de armazéns do SAPS, orientação econômica por meio de agência da Caixa Econômica, conjunto próprio de bombeiros. E por fim para completar o ambiente, de acordo com a tradição dos sentimentos brasileiros e para atender às imperiosas necessidades do meio carecedor de maior amparo cultural, a Igreja, tão bela na simplicidade quanto expressiva na sua admirável missão”. (Correio da Manhã, 28/3/1956: 6).

O plano integral nunca foi totalmente efetivado. Em relação ao número de favelados abrigados, os Parques Proletários pouco representaram. Nos três conjuntos instalados – o Parque Proletário nº 1, na Gávea, o Parque Proletário nº 2, no Caju, e o nº 3, na Praia do Pinto – passaram a morar de 7 a 8 mil pessoas, numa população estimada na época em cerca de 130.000 favelados. Vale ressaltar que, ao menos em tese, deveriam se tratar de residências temporárias, enquanto se preparava uma outra região para os trabalhadores. O resultado, no entanto, foi que muitos moradores acabaram permanecendo nesses locais. O fato é que os problemas da favela e o interesse do poder público por eles, não veio “da demanda de seus residentes, mas do incomodo que causava a “urbanidade da cidade” (Burgos. p. 27)

Mariana Cavalcanti, recuperando o processo de consolidação das favelas no Rio de Janeiro, nos lembra que Vargas lança o projeto dos “Parques Proletários Temporários”, o “primeiro programa de remoção pelo Estado”. A autora chama

⁷⁶ A autora compara a medida “expressiva” dado pelo Estado à questão da habitação popular e compara com casos como a campanha pela erradicação dos mocambos em Recife e a construção de conjuntos residenciais pelos Institutos de Aposentadoria e Pensões (IAPs).

atenção para o fato de que para além da escala e de seus efeitos concretos, o programa estabeleceu dois precedentes importantes, o da remoção e o de possíveis incursões policiais.

Desde então, o espectro da remoção passou a constituir o cotidiano das favelas, coexistindo com pequenas obras de melhoria, como parte de um esforço mais amplo de moralização dos pobres, processo em que a Igreja Católica foi a grande protagonista, por intermédio da Fundação Leão XIII, criada em 1947, e da Cruzada São Sebastião, fundada em 1955 por Dom Hélder Câmara (Cavalcanti, 2009, p.72)

Em sua dissertação de mestrado "Urbanização sim, remoção não", Juliana Oakim Bandeira de Mello traz importante contribuição, apoiada em dados e mapas, sobre a o histórico da política remocionista de Vargas, mas para além disso, sua espacialidade e distribuição no território. Oakim aponta que apesar do senso comum apontar o governador Carlos Lacerda como o maior responsável pelas remoções ocorridas, é Negrão de Lima, no entanto, o principal o governador com maior número de remoções em seu governo⁷⁷.

“Se tomarmos como referência o número de habitantes removidos, por exemplo, podemos ver, que do total de pessoas removidas entre 1962 e 1974, Lacerda foi responsável somente por 30%; enquanto Negrão de Lima, candidato de oposição ao regime militar, foram removidos 50% de um total de 140 mil pessoas” (Oakim, 2014).

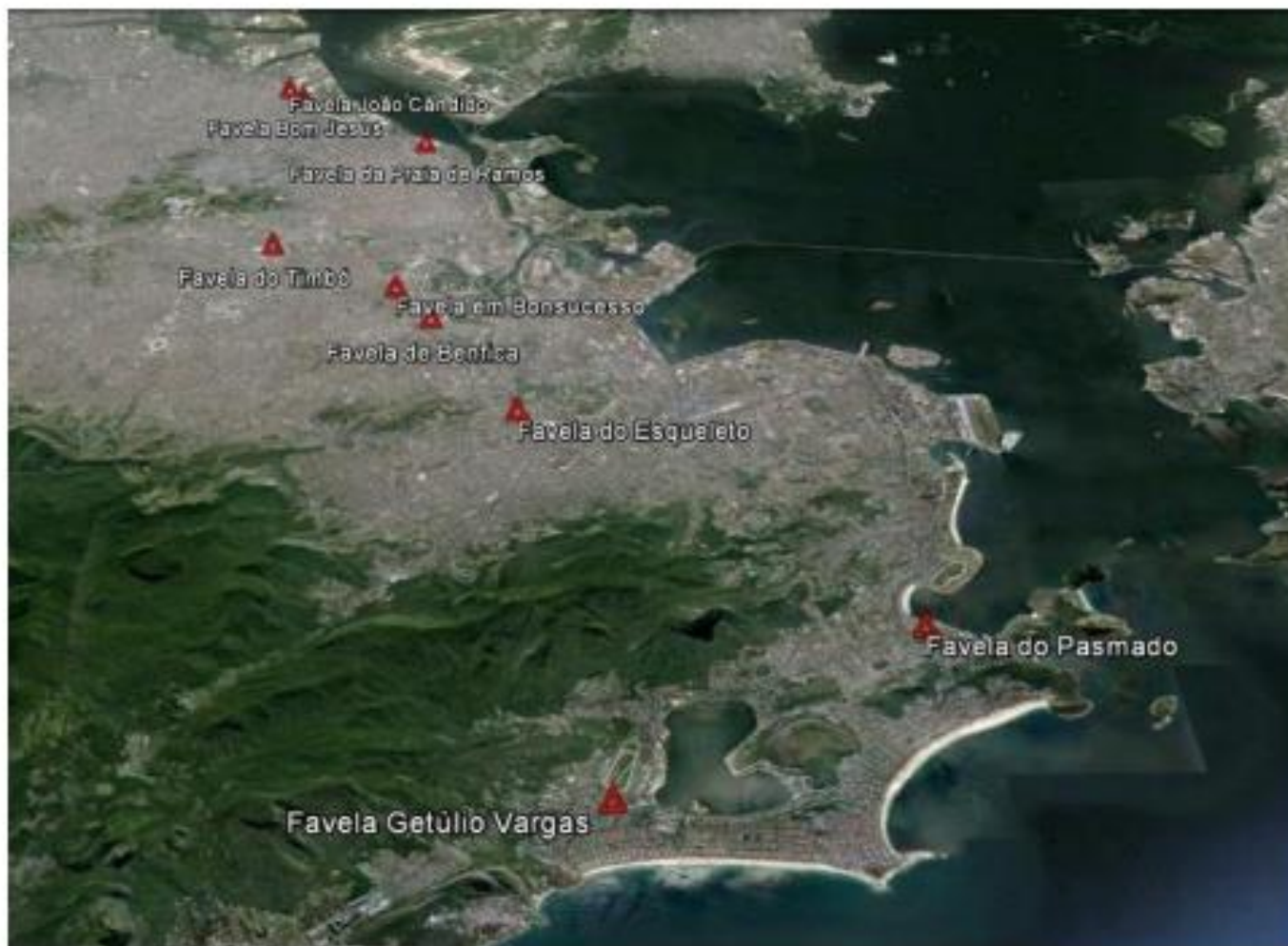
Governo	Favelas atingidas	Barracos removidos	Habitantes removidos
Carlos Lacerda (1960-65)	27	8.078	41.958
Negrão de Lima (1966-67)	?	?	6.685
Negrão de Lima (1968-71)	33	12.782	63.910
Chagas Freitas (1971-75)	20	5.333	26.665
Total	80	26.193	139.218

Tabela 3: Governos e favelas removidas 1962-1974.

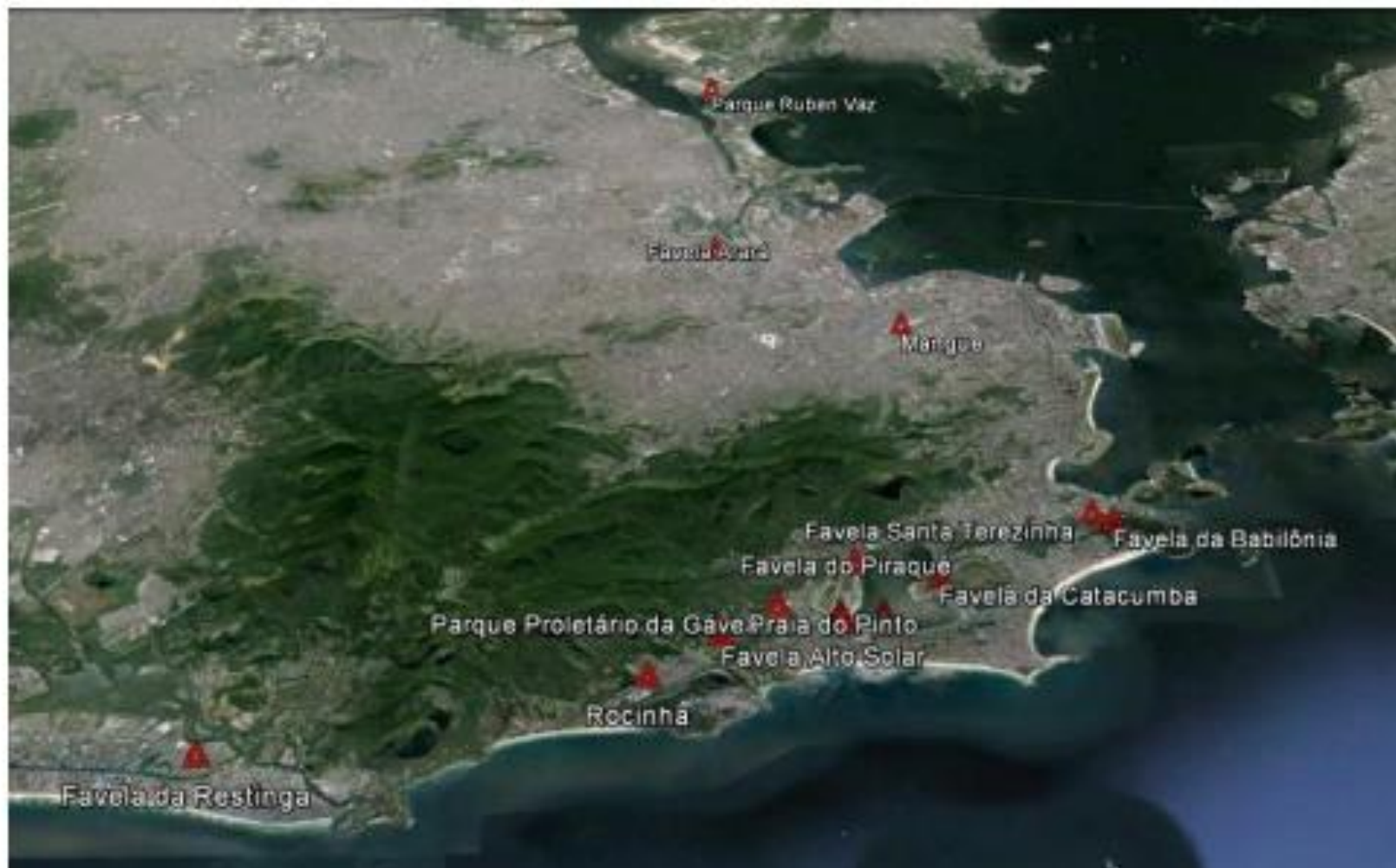
Tabela Adaptada de Oakim, 2014.

⁷⁷ Pesquisa recente, publicada no livro SMH 2016: REMOÇÕES NO RIO JANEIRO OLIMPICO (2015), de Lucas Faulhaber e Lena Azevedo, aponta mais de 65 mil removidos no contexto de preparação para a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016, apenas entre 2009 e 2012.

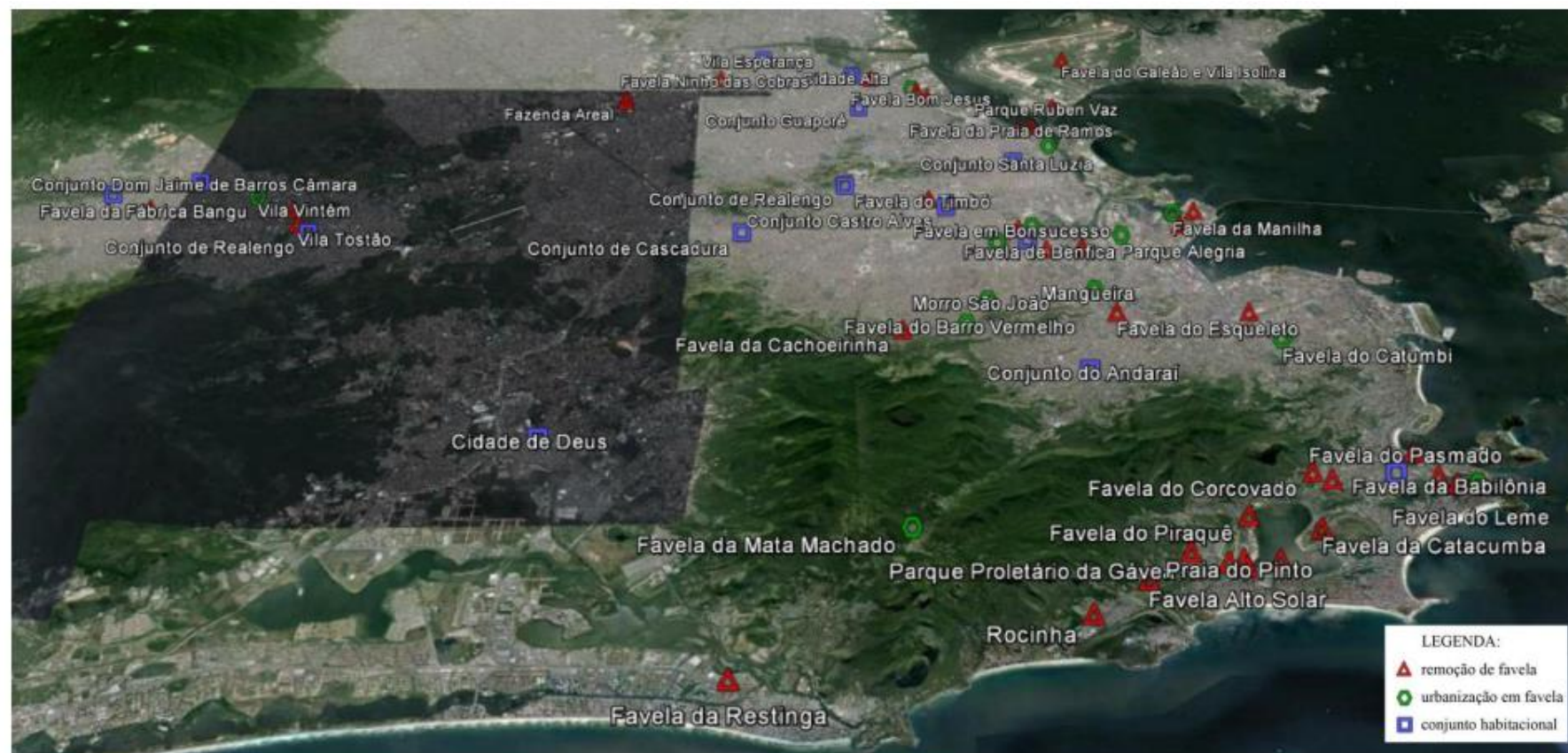
A Avenida Brasil, bem como sua área de influência, é uma das principais áreas da cidade impactadas pela política de remoções e realocação de moradores nesse período. Para a autora mais uma vez um consenso é quebrado com os dados apresentados: “Ao contrário do que usualmente se acredita, a maioria das remoções levadas a cabo durante o governo de Carlos Lacerda atingir favelas próximas à Avenida Brasil”, não na Zona Sul da cidade. Apenas em dezembro de 1967, já com Negrão de Lima, o programa de remoções atinge a zona sua com a remoção das favelas do entorno da Lagoa Rodrigues de Freitas (Oakim, 2014: p.150)



Mapa 14: Mapa das remoções de favelas no governo Carlos Lacerda.
Oakim, 2014. (Base: Google Earth)



Mapa 15: Mapa das remoções de favelas no governo Negrão de Lima.
Oakim, 2014. (Base: Google Earth)



Mapa 16: Mapa das intervenções em favelas no Estado da Guabianara (1960-1975)
(Base: Google Earth)

3.3.

Comunismo, martelo e voto: política e associativismo nas favelas da Avenida Brasil

Apesar do aumento exponencial do número de favelas nesse período – décadas de 1940 e 1950 – esse certamente não foi o único motivo para uma maior atenção do Estado em relação à moradia popular. É importante destacar que o Partido Comunista, antes na ilegalidade, teve vitórias expressivas nas eleições eleitorais de 1945 (terceiro maior partido na constituinte) e, sobretudo, para Câmara de Vereadores de 1947 (com a maior bancada eleita) ⁷⁸. O temor pela adesão de moradores e trabalhadores favelados à causa comunista era grande e pública. Nas eleições de 1947 o desempenho do PC preocupou o governo; naquela ocasião o Rio tinha 119 favelas, 70.605 casebres, e 283.390 moradores, 14% da população. Nas favelas a atuação do partido se dava por meio dos Comitês Democráticos Populares. Em certas favelas, havia ainda subcomitês, como no Turano, no Morro do Sampaio e na Mangueira (Oakim, 2014: p. 18).

Essa não era uma realidade apenas do Rio de Janeiro. Em Recife⁷⁹ o partido também encontrou considerável crescimento no período. “Os comunistas revelaram grande agilidade na organização de dezenas de Comitês Populares e Democráticos, que se envolviam em problemas dos bairros e discutiam temas como habitação, custos dos gêneros de primeira necessidade, instrução e saúde pública, lazer, etc.” (NEGRO e SILVA, 2003, p. 55).

Não são poucos os requerimentos de vereadores do PC em relação às favelas, encontrados nos anais da Câmara do Distrito Federal. O debate interno, realizado nos núcleos e ouvindo os moradores era, portanto, levado a esfera oficial representativa. O requerimento nº 2333, por exemplo, do vereador Aloísio Neiva Filho solicita ao Prefeito do Distrito Federal, que: “por intermédio da Secretaria de Viação e Obras, determine providencias para a instalação de bicas d’água no

⁷⁸ Nas eleições de 1945 o partido já havia se saído bem com seu candidato à presidência alcançando 10% dos votos, Luiz Carlos Prestes eleito para o Senado, 14 deputados federais, entre eles Jorge Amado, Gregório Bezerra, Carlos Marighela, João Amazonas, entre outros. Nas eleições municipais de 1946 o PCB elegeu uma centena de vereadores, com uma grande bancada na Câmara do Distrito Federal.

⁷⁹ De acordo com Fisher (2014) “this process probably advanced most quickly in Recife, where mocambos dominated housing and mocambo politics was already central to party activity in the early 1930s” (p.10)

Morro São Clemente”. Outro requerimento, nº 3394, os vereadores comunistas solicitam “providências urgentes para o estudo de medidas capazes de resolver o perigo criado com as chuvas do Morro de São Carlos”. Já no requerimento nº 3465, são solicitadas “providências para o estudo dos problemas de fornecimento de d’água, de instalação de posto de iluminação nas ruas, de um ambulatório e de uma escola no morro da Favela”.

De acordo com pesquisa realizada pela SAGMACS, “Aspectos Humanos da Favela Carioca”,

“(…) há favelas que os comunistas são fortes e seu apoio ou oposição podem decidir o voto da maioria. Na Rocinha, por exemplo, segundo estimativa de um cabo eleitoral, dos 4.300 eleitores cerca de 2.500 seriam comunistas. Os comunistas votam em massa naquele que o partido indicar. As indicações do PC chegam apenas 72 horas antes da eleição. O nome apoiado se espalha pela favela sem se saber, como é confirmado pela Imprensa Popular”. (SAGMACS, 1960, Parte Específica: 17).

O slogan “Precisamos subir o morro antes que os comunistas dele desçam”, define bem a atuação de duas entidades ligadas à Igreja Católica, articuladas com o Estado⁸⁰: a Fundação Leão XIII (1947) e a Cruzada de São Sebastião (1955). O principal objetivo era minimizar a influência comunista nas favelas, em um acordo entre o prefeito Hildebrando de Góis e o Cardeal D. Jaime de Barros Câmara. Entre 1947 e 1954 a Leão XIII atuou em 34 favelas da cidade (Burgos 1998, Lima, 1989, Gonçalves, 2016, SAGMACS, 1960; Leeds e Leeds, 1978; Parisse, 1969; Valla et alii, 1981, entre outros).

Apesar do temor oficial com a possibilidade de uma onda eleitoral a favor dos comunistas vinda das favelas cariocas, Burgos (1998, p.29) nos lembra que, do ponto de vista do acesso à cidadania eleitoral, a constituição de 1946 ressalta o caráter de cidadania regulada, restringindo o voto dos analfabetos, em sua maioria, moradores de favelas.

⁸⁰ A instituição, autorizada por Decreto Presidencial nº 22.498 de 22/1/47, foi criada por decreto da Prefeitura do Distrito Federal com estatutos e recursos independentes e com a cláusula de que, se dissolvida, os fundos reverteriam para a Prefeitura.

Para Lima (1989, p.19) a presença de militantes comunistas nas favelas cariocas era reflexo da atividade sindical do PC na indústria têxtil e na construção civil. Do ponto de vista da estrutura do partido, a organização de núcleos na favela e o trabalho sobre suas reivindicações e condições de vida se tornou ainda mais presente a partir da segunda metade da década de 1950, sobretudo em lutas sociais relativas às ações de despejo. Quanto mais corria a notícia de que o PC estaria interessado nos moradores das favelas, mais a Fundação Leão XIII se fazia presente.

A Fundação Leão XIII não refletia uma proposta isolada das camadas mais conservadoras da cidade, e do país. O mesmo cardeal Dom Jaime de Barros Câmara já havia fundado o primeiro Centro de Ação Social (CAS) na Barreira do Vasco, em 1946, com amplo apoio da imprensa. Tanto a Leão XIII, quanto os CASs representavam uma nova concepção sobre a população favelada da cidade. Era preciso substituir a defesa de uma solução a curto prazo, característica das administrações anteriores na capital federal, por exemplo na de Dodsworth, para uma solução a longo prazo que priorizasse a “promoção humana”, com atividades de melhoras das condições locais, escolares e recreativas (Lima, 1989: p.19).

A existência destes dois grupos buscando intervir no trabalho com os moradores de favelas e suas associações, demonstra que se trata de um equívoco acreditar que esses grupos surgiram sob a tutela do Estado ou da Igreja Católica. Um outro movimento, a partir da década de 1950, que confirma essa tese é a formação da União dos Trabalhadores Favelados⁸¹, mobilizados contra ações de despejos realizadas no período e desvinculados da Igreja e do Estado. Estamos falando de um perfil de cidade em que, na década de 1950, as estatísticas apontavam 186 favelas com 750 mil pessoas na cidade, ou seja, cerca de 25% de toda a população carioca estava nas favelas. Do ponto de vista da morfologia urbana é o período em que surge um novo tipo de favela carioca, as favelas de Rua, ou seja, favelas localizadas em meio aos bairros como a favela do Viaduto de Bangu, Favela do Viaduto de Madureira e a Favela do Esqueleto.

⁸¹ Favelas participantes da União dos Trabalhadores Favelados, nos anos de 1954 e 1955: Morro do Borel; Morro do Jacarezinho; Favela do Esqueleto; Morro da Formiga; Morro da Liberdade; Morro do Alemão; Morro da Providência; Morro da Mangueira; Morro do Salgueiro; Rocinha; Matta Machado. (Lima, 1989, p.29).

Era clara a dupla dimensão que a UTF representava, ou buscava representar, tanto do ponto de vista de marcar posição com o estado, quanto com seus próprios adeptos. Não se tratava apenas de um movimento de favelados, mas de trabalhadores favelados, com uma articulação importante do ponto de vista organizacional, com uma via sindical. Segundo entrevista com Sebastião Bonifácio (IN: Lima, 1989, p.85), liderança do Borel, era fundamental diferenciar o trabalhador, operário, do estigma do “malandro”, do “desordeiro”, que dominavam as representações sobre os moradores de favela. De acordo com Bonifácio a denominação do nome da entidade foi política e consciente: “O favelado sempre foi visto como marginal. Botou o nome de trabalhador para dizer que defendia o trabalhador”.

Para o ex-deputado José Gomes Talarico, figura importante do PTB do Rio de Janeiro, mais do que isso, a ideia era expressar a amplitude que se buscava representar, inclusive, segundo o próprio Talarico, na região da Avenida Brasil:

“A quantidade de trabalhadores, inclusive sindicalizados, era muito grande principalmente nas favelas da Av. Brasil. E evidentemente teria maior significação dizer trabalhadores favelados do que apenas favelados. E se colocando trabalhadores poderia dar uma certa cobertura do Ministério do Trabalho, que era onde havia as reuniões”. (Entrevista com o ex-deputado José Gomes Talarico, outubro de 1985. In: LIMA, 1989, p.85).

A luta dos moradores e trabalhadores favelados foi, aos poucos, se institucionalizando. Foi importante, ainda na década de 50, a entrada em cena do advogado Antoine de Magarinos Torres⁸², que elaborou um projeto de Lei para a Proteção aos Trabalhadores favelados, com defesa da legítima ocupação de terrenos, e a desapropriação dos lotes localizados em morros habitáveis, com sua destinação aos favelados. A Lei possui apoio e foi inclusive articulada pela UTF.

Apesar de não estar vinculada ao partido comunista, a UTF contava com o apoio de diversos militantes, fato observado, inclusive, pela cobertura ostensiva do jornal comunista Imprensa Popular. Com a crise no partido comunista, a partir da segunda metade dos anos 1950, a UTF também começou a declinar, acusada de

⁸² Artigo de Mauro Amoroso e Rafael Soares Gonçalves publicado na Revista de Estudos Históricos vol.29, nº59, p.707-724, 2016, apresenta detalhado resgate da atuação de Antoine Magarinos e a luta dos trabalhadores favelado nas décadas de 1950-1960.

subversiva pelo governo federal é fechada em 1957 (checar dado). Em 1959, foi substituída pela Coalizão dos Trabalhadores Favelados da Cidade do Rio de Janeiro, tornando-se o embrião para a formação da Federação de Associações de Favelas do Estado da Guanabara (Fafeg) e mais tarde para a Federação de Associações de Favelas do Estado do Rio de Janeiro (Faferj).

Em torno da UTF, desenvolveu-se intenso movimento social em resposta a várias ações de despejo decretadas. Os jornais de grande imprensa e particularmente a “Imprensa Popular”, órgão vinculado ao Partido Comunista, davam destaque às manifestações de favelados. As formas de pressão mais utilizadas eram passeatas e concentrações na Câmara dos Vereadores, onde eram votados os projetos de desapropriação (Lima, 1989, p.108)

Do ponto de vista da política institucional, o PTB possuía, entre seus quadros no Rio de Janeiro, Geraldo Moreira, político com base eleitoral nas favelas cariocas, sobretudo na União, e outras favelas da zona norte como a Barreira do Vasco (SAGMACS, 1960; Leeds e Leeds, 1978). Tanto no estudo da SAGMACS, quanto em depoimento presente no livro de Alba Zaluar e Marcos Alvito é possível perceber suas críticas em relação às atividades da Fundação Leão XIII e da Cruzada de São Sebastião, com a defesa de “soluções procuradas pelo próprio favelado”. (1960, 38).

“O papel das autoridades [públicas] é esse: dar apoio moral a essa gente, dar-lhes responsabilidade moral. Tanto a Fundação Leão XIII como a Cruzada de São Sebastião contribuem para o aumento da 'miserabilidade deliberada' e desperdiçam dinheiros públicos sem dar solução ao problema. Mas, a grande maioria da população favelada é autossuficiente, carecendo tão somente de orientação, apoio e boa vontade das autoridades” (Burgos, 2006, p.31, In: Zaluar, Alba e Alvito, Marcos (Orgs.). Um século de favela. Rio de Janeiro: Editora FGV).

Outro político com atuação e base em favela, no caso a Rocinha, é Amando Fonseca (Lima, 1989), o que, em alguns casos, gerava conflitos dentro da disputa por essas bases políticas e influência desses grupos na liderança da UTF. Em outras favelas, como Santa Marta, Morro de Santo Antônio, Borel, Dendê e União, a luta contra as ações de despejo passam ser a principal bandeira de atuação. Do ponto de vista concreto, Geraldo Moreira apresentou Projeto de Lei propondo a desapropriação das terras ocupadas pelos moradores de favelas. A manifestação pela aprovação do projeto ficou marcada pela presença marcante, e

até então pouco usual, de moradores de favela ocupando a Câmara Municipal. O pânico e temor das classes dominantes da cidade foram traduzidas nas páginas dos principais jornais da época:

“Transformada a Câmara dos Vereadores em hospedaria dos favelados”. (Correio da Manhã, 2/7/1954).

“Motim dos Favelados na Câmara dos Vereadores” (Tribuna da Imprensa, 2/7/1954)

As inter-relações entre a participação e filiação partidária da entidade, era outro tema que motivava disputas e conflitos dentro da UTF. De um lado haviam os que defendiam a necessidade da articulação do movimento como o PC, outras defendiam ainda o caráter apartidário do movimento, e, por fim, os grupos ligados aos militantes do PTB, com participação expressiva e, agora, com representantes de seus interesses no legislativo, como no caso de Geraldo Moreira. Um entendimento entre estes três grupos possibilitou o lançamento, pela UTF, da candidatura de Margarinos Torres, em 1958, à Câmara Municipal, em aliança com José Gomes Talarico, candidato à Câmara Federal pelo PTB. No entanto, apenas Talarico se elegeu. Mas a aliança com o PTB teria garantido desdobramentos para além do resultado eleitoral:

O apoio dado a José Gomes Talarico em 1958 teve conseqüências importantes para o movimento dos favelados, principalmente pela abertura de espaço político junto ao Ministério do Trabalho. O deputado teve atuação expressiva no Congresso dos Trabalhadores Favelados realizado em maio de 1959 com apoio do Ministério do Trabalho e reunindo lideranças vinculadas ao PC, PTB e também lideranças sem vínculos partidários, mas sensíveis às teses reformistas então em debate. A reação dos setores conservadores ao congresso foi bastante forte, principalmente entre os políticos cujo eleitorado se concentrava em favelas, como o vereador Geraldo Moreira. (Lima, 1989, p.90)

Geraldo Moreira, que como já vimos também disputava o eleitorado residente em favela, criticou duramente a possível presença de Margarinos Torres na Câmara, em registro feito pelo Jornal do Brasil de 31/05/1959:

“Seria um desestímulo aos que combatem os extremismos em nossas favelas se as nossas autoridades amparassem congressos comandados pelo conhecido agitador comunista Magarinos Torres Filho. E é este elemento que organiza com habilidade e

audácia todo o plano de ressurgimento comunista nas favelas”.
(Jornal do Brasil, 31/5/1959).

As eleições de 1958 ocorreram na primeira metade do governo do presidente Juscelino Kubitscheck, com eleições para um terço do senado, governadores de onze estados, para a Câmara dos Deputados e para a Câmara dos Vereadores do Distrito Federal. Devemos destacar, embora não nos aprofundaremos nesse tema aqui, que esta foi uma eleição que refletiu o cenário macroeconômico vivido pelo país, com a perda de poder representativo por parte das oligarquias agrárias, até então com poderes incontestáveis. Porém, para além disso, começa a se delinear um quadro de desequilíbrio entre a tradicional aliança entre os partidos PTB-PDS, com a expansão considerável do partido trabalhista, além de sua aproximação com setores do PC.

Um ano mais tarde (1959), no Rio de Janeiro, é realizado o 1º Congresso de Trabalhadores Favelados, que, com em uma de suas decisões, acabou por fundar a Coligação dos Trabalhadores Favelados da Cidade do Rio de Janeiro (CTFRJ). Da assembleia de fundação participaram representantes das seguintes favelas: Borel, Brás de Pina, Muquição, Lucas, Jacarezinho, Morro de São Carlos, Santa Marta, Providência, Honório Gurgel, Telégrafos, Vila São Miguel, Vila Kosmos, Juramento, Parque Arará, Dona Francisca, São Sebastião, Bairro das Graças, Rocinha, Barreira do Vasco, Barros Filho, Acari, Vigário Geral e Camboatá.

Um de seus principais fins, estabelecido no artigo II do Cap. I de seu estatuto, está a proteção legal às associações de moradores em favelas. Assim como assegurar o direito aos trabalhadores residentes em favelas de seguirem morando e trabalhando neste território, auxiliando nas ações de despejo, reivindicando a posse do terreno no caso de usucapião, recursos para a recuperação e urbanização das favelas, além do apoio a reforma agrária, entendida como agravante ao êxodo do campo para os grandes centros.

Anos mais tarde nasce, no Rio de Janeiro, mais uma associação, a FAFEG. Federação das Associações de Favelas do Estado da Guanabara, fundada em 12 de junho de 1963. Sua fundação é uma resposta ao intenso programa de remoções do

período, a entidade chegou a ter 73 das 132 associações de favelados existentes na década de 1960.

Se o número de novas favelas e novos moradores em favelas existentes foi alto na década de 1950, a situação na década seguinte acusa um crescimento espantoso. “Em 1950 elas abrigavam um total de 169.305 habitantes, em 1960 serviam de local de residência a 335.063 pessoas, ou seja, registraram um crescimento de 98%” (Parisse apud Abreu, 1997: p. 126). A década de 60 é caracterizada pela retomada do processo de erradicação das favelas, principalmente ao longo da Av. Brasil, (Vial, 2001, p.11)

Conclusão

São raros, ou inexistentes, modelos e padrões ditos clássicos, europeus ou norte-americano, para conceituar o desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro desde sua fundação em 1565. No caso carioca a exceção parece ser a regra. O particular, o característico, o específico do Rio de Janeiro é marca maior da imagem produzida pela cidade ao longo de sua produção urbana e das narrativas por ela reproduzida. Para o caso aqui estudado, a formação do território da Avenida Brasil, não poderia ser diferente.

Em *Uma Avenida Chamada Brasil: Expansão e consolidação do Rio de Janeiro suburbano*, busquei trabalhar um tema que considero original, sobretudo para o campo das ciências sociais, que é a Avenida Brasil, dando continuidade, de alguma maneira, à tese de Renato Gama Rosa, “Entre 'Avenida' e 'Rodovia': a história da avenida Brasil (1906-1954)”, até então a primeira grande contribuição da academia para o estudo sobre a Avenida, defendida no Programa de Urbanismo da UFRJ.

Se a tese do Renato Gama Rosa estava preocupada mais com o debate entorno do projeto arquitetônico-urbanístico da construção da Avenida, recuperando os diversos debates realizados no Clube de Engenharia já no início do século XX, a minha ambição foi de tentar entender qual era o sentido político da construção da avenida, e o que ela representaria quando inaugurada para a expansão urbana e o fluxo da cidade nas décadas de 40, 50 e 60.

Construída em meio a um aterro, em área pantanosa e despovoada da orla guanabarina da cidade, não seria possível, pelo menos até a década 1950, trabalhar com agentes sociais e suas produções simbólicas. Nem mesmo fontes materiais como registros de remoções ou desapropriações para sua construção. Nesse sentido optou-se por trabalhar com os agentes que projetavam e idealizavam aquela determinada espacialidade, políticos, engenheiros, arquitetos, urbanistas e incorporadores.

Ao longo da pesquisa procurou-se problematizar as teses que remontam à atividade do Estado brasileiro, em articulação com o capital imobiliário e o setor

de transportes, para a ocupação da espacialidade da Avenida Brasil, entre os anos 1930-1950, recuperando planos e projetos originais para a cidade, mas, sobretudo, para aqueles que deveriam habitar essa parte da cidade. Um sujeito, nada oculto, que esteve sempre presente alimentando a estrutura em que essa engrenagem foi construída foi o capital imobiliário. Na presente tese procurou-se problematizar as discussões que remontam à atividade do Estado brasileiro, em articulação com o capital imobiliário e o setor de transportes, para a ocupação da espacialidade da Avenida Brasil, entre os anos 1930-1950, recuperando planos e projetos originais para a cidade, mas, sobretudo, para aqueles que deveriam habitar essa parte da cidade. A presença do Estado forte e com uma agenda para a classe operária foi fundamental para o “sucesso” desse projeto. Assim como decretos oficiais que abriam a construção dessa região aos incorporadores e, ao mesmo, dificultava a autoconstrução do proletário a partir da exigência de inúmeras licenças e regras para se construir.

Para tanto comparou-se, dentro dos planos para a capital federal, em um contexto de emergência do urbanismo modernista, e o diálogo com as principais ideias que circulavam no exterior, os projetos de caracterização e expansão da cidade. Já no momento em que a obra da Avenida Brasil é recuperada, quase três décadas de seu primeiro projeto, é fundamental a presença do Estado forte, simbolizado pelo governo autoritário de Getúlio Vargas e seu interventor para a capital Federal, Henrique Dodsworth.

Distinta de prédios monumentais, alguns como vimos, de inspiração da arquitetura fascista italiana, ou mesmo de outra Avenida construída e inaugurada por Getúlio Vargas, a Avenida Presidente Vargas, a Avenida Brasil, apesar de sua reconhecida importância estratégica, urbanística e de circulação nunca recebeu destaque parecido com as inúmeras outras obras do período Dodsworth.

Procurou-se investigar a hipótese de problematização do conceito clássico para o desenvolvimento suburbano de uma cidade, calcado na tríade trilhos, fábricas e operários. Enxergando, para o caso carioca, em que pese a importância do trem e do bonde para a construção e consolidação de um subúrbio, a existência de um outro subúrbio, formado a partir da abertura da Avenida Brasil, guiado, portanto, não pelo trem ou pelo bonde, mas pelo transporte rodoviário.

Quando entrei em contato com as definições clássicas sobre o desenvolvimento suburbano na Europa e nos Estados Unidos, já percebi que aqui, em nosso caso, o modelo fincado na tríade trem, fábrica e operário não se encaixava para o caso Rio de Janeiro. E não se encaixava, no meu entendimento, nem mesmo para o eixo ferroviário, pois muitas de nossas indústrias estavam na área central e na zona sul da cidade (gávea, laranjeiras, jardim botânico), mas também não se encaixava para o caso que me interessa, que é o subúrbio aberto, ocupado e povoado a partir da construção da avenida Brasil, o subúrbio do automóvel. Foi aí que eu me dei conta de que não existe, ou pelo menos eu não a encontrei após vasta pesquisa, uma literatura que conceitue o desenvolvimento suburbano de uma área direcionada a partir da introdução do setor rodoviário.

De alguma maneira a tríade transportes, fábrica, operários dos clássicos casos ingleses, americanos, e também de São Paulo, em alguma medida, vai se verificar aqui no território da avenida da Brasil, mas quando falarmos em transporte será o automotivo/rodoviário, não o do trilho do trem. Nesse momento acreditei na importância de discutir então com quem tinha autoridade sobre o tema e encontrei na geografia urbana dois expoentes com os quais chamei ao diálogo para discordar do que cunharam como “conceito carioca de subúrbio”.

Ora, se é para apresentar a especificidade do caso carioca, o enfoque tem que ser outro. Sobretudo, o fato de que aqui, nessa cidade, existiu a produção urbana suburbana em um eixo dotado de infraestrutura rodoviária e não do trem. E, mais do que isso, que a abertura da Avenida, em articulação do Estado, com o setor de transporte e o capital imobiliário, contribuiu ainda para a realização de um projeto e sentido de expansão de cidade e ocupação das áreas suburbanas pelas classes subalternas projetado no início do século XX, mas realizado a partir do governo autoritário de Getúlio Vargas e do interventor da cidade Henrique Dodsworth.

Ilumina-se, portanto, uma parte da cidade do Rio de Janeiro a que se chamará de *subúrbio rodoviário* ou *do automóvel*, em contraste com o *subúrbio dos trilhos do trem*, concepção clássica do desenvolvimento espacial suburbano aqui questionada para o caso carioca. O tema dos subúrbios, como vimos, é complexo e exige uma convergência de saberes entre distintos campos do saber

como a história, a geografia, o urbanismo e das ciências sociais, sobretudo da sociologia e antropologia para as questões de sociedade e cultura. A presente tese é, portanto, uma contribuição aos esforços acadêmicos sobre o tema ainda raros e difusos.

Ter a avenida Brasil como objeto da tese, ou seja, trabalhar com um recorte espacial, poderia permitir diversos caminhos, inúmeras eram as possibilidades que se abriam a cada nova temática trabalhada. Buscando o difícil equilíbrio de não deixar de trabalhar alguns temas e ao mesmo tempo tendo o cuidado de não me alongar neles para não fugir da questão central da tese que era Avenida e seu significado para a cidade do Rio, explorei temas como os planos urbanos para a cidade capital a partir de Pereira Passos e o Plano Agache, a influência da arquitetura fascista e o regime político da década de 30 e 40 no país, ou seja o contexto em que o projeto da Avenida Brasil é recuperado para ser executado. Assim como a ocupação e o povoamento da avenida. Colocar as classes subalternas longe das áreas centrais era projeto considerado urgente desde o início do século XX. Mas realizado, como política de Estado, apenas a partir de 40. Para tanto temas como a habitação popular, os parques proletários, a expansão das favelas e a influência dos partidos e lideranças políticas nessa região merecem destaque.

Percebi ao longo da pesquisa que a expansão da cidade para esse eixo suburbano, que chamarei de subúrbio do automóvel, em contraposição ao subúrbio do trem, também foi a expansão da favela para essa área da cidade, até hoje a região com maior número de favelas e moradores de favelas da cidade. O que pôde ser visto na página 97 da tese com a imagem das favelas na margem da avenida poucos anos após sua inauguração, tanto quanto nos mapas 11, 12, 13 e 14 sobre a distribuição de favelas na cidade entre 1900, 1930, 1964 e 1995.

Trabalhar com imagens e mapas me pareceu fundamental, pois apesar de ser uma parte da cidade conhecida de todos nós, ou da maioria de todos nós, ela é também território de passagem e de certas narrativas que fortalecem certos estereótipos. As fotos da construção da avenida Brasil e meio a um verdadeiro deserto, descampado e parte inabitada da cidade são realidades completamente distintas, por exemplo de sua contemporânea, “prima rica” Avenida Presidente

Vargas. Distinta também, e aí talvez ainda mais importante, do subúrbio já estruturado da cidade, sobretudo na zona norte.

Conclui, portanto, que na morfologia urbana do Rio de Janeiro, não cabem modelos únicos como “só existem subúrbios com trem”, ou os “subúrbios são locais de moradia operária”, ou de “moradia das elites”, ou de “localização de fábricas”, como caracterizado por Soares (1965) na definição de um “conceito carioca de subúrbio”. A ocupação do território ocorre em estreito vínculo com as redes de transportes, seja ele qual for, o capital imobiliário e o poder público. São, portanto, esses os principais agentes que promoveram os subúrbios, evidenciando a importância da articulação capital privado, poder público e planejamento do uso do solo.

A intensificação da industrialização gera, necessariamente, o aumento do número de trabalhadores, o que se traduz em um aumento da pressão sobre a oferta de habitações populares. Como acumulação e especulação imobiliária andam juntas, a localização da classe trabalhadora também tende a seguir os fluxos dos interesses imobiliários. O resultado desse movimento para a cidade, e para os cidadãos, é a produção das desigualdades sociais e injustiças, em um ambiente de ausência de direitos. A espoliação urbana (Kowarick, 1979) ganha musculatura nesses territórios marcados pelas ausências, pelo somatório de extorsões e pela precariedade dos serviços de consumo coletivo.

Por outro lado, é nesse ambiente que vai emergir um associativismo comunitário representativo para lutar por seus direitos, o *Direito à Cidade*. No caso que verificamos foi considerável o poder de mobilização dos agentes nas favelas suburbanas, em sua maioria presentes na extensão da Avenida Brasil, para eleição de políticos com discurso consonantes às suas demandas, assim como a formação de entidades, associações e federações.

O processo de modernização urbana expulsou os trabalhadores e as classes subalternas do centro da cidade, realocando-as para áreas distantes e desprovidas de urbanidades, como descrito por Lefebvre. A construção e promoção de casas populares na periferia, e não espaços de sociabilidade e moradia, foi tarefa do Estado brasileiro na maior parte das cidades brasileiras. A evolução urbana do Rio

de Janeiro ilustra esse processo, pois, como causa e consequência das acentuadas disparidades encontradas na sociedade brasileira, ali se aprofundou a elitização da centralidade urbana e a periferização das categorias sociais de baixa renda.

Referências bibliográficas

ABREU, M. A. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2013.

_____. Da habitação ao hábitat: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução. **Revista Rio de Janeiro**, n. 10, maio-ago. 2003. p.210-234.

_____. Reconstruindo uma história esquecida: origem e expansão inicial das favelas do Rio de Janeiro. **Revista Espaço & Debates**, nº 37, 1994. p. 34-46.

AGACHE, A. **Cidade do Rio de Janeiro: Extensão-Remodelação-Embelezamento**. Paris: Foyer Brésilien, 1930.

ALVIM, S. **Arquitetura Religiosa Colonial no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: UFRJ, IPHAN, Pref. Da Cidade do Rio de Janeiro, 1999. Vol. II, p. 261.

AMOROSO, M. e Gonçalves, R. S. O advogado e os “Trabalhadores Favelados”: Antoine de Magarinos Torres e a prática política nas favelas cariocas dos anos 1950 e 1960. **Revista de Estudos Históricos** vol.29, nº59, p.707-724, 2016.

AZEVEDO, L., FAULHABER, L. **SMH 2016: Remoções no Rio de Janeiro Olímpico**. Editora Mórula. Rio de Janeiro, 2015.

BENCHIMOL, J. L. **Pereira Passos: um Haussmann Tropical**. A renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1992.

BERGER, B. M. **Working-Class Suburb: A study of Auto Workers in Suburbia**. University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1968.

BERNARDES, L. M. C. "A Faixa Suburbana Do Rio De Janeiro." **Revista Geográfica**, no. 67, 1967. p.69-86. <http://www.jstor.org/stable/40992949>.

BOURDIEU, P. (1989). “Social Space and Symbolic Power”. **Sociological Theory**. JStore. 7. Pp 14- 25.

_____. Efeitos do lugar. In: BORDIEU, P. (org.) **A miséria do mundo**. Rio de Janeiro: Vozes, 1997.

BRAUDEL, Fernand. **O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Felipe II**. 2 vols. São. Paulo: Martins Fontes, 1984.

BRUANT, C. “Donat Alfred Agache: urbanismo, uma sociologia aplicada”. In: RIBEIRO, L.C. de Q., PECHMAN, R. (orgs.). **Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

BURGOS, M. Cidade, territórios e cidadania. **Dados**, Rio de Janeiro, v. 48, n. 1, p. 189-222, mar. 2005.

_____. Dos Parques Proletários ao Favela-Bairro: as políticas públicas nas favelas do Rio de Janeiro. In: A. Zaluar e M. Alvito (orgs.). **Um século de favela**, Rio de Janeiro, Editora FGV, pp. 25-60. 1998.

_____. Favela e luta pela cidade: esboço de um argumento. In: SILVA, J. S. (Org.) **O que é favela, afinal?** Rio de Janeiro: Observatório de Favelas do Rio de Janeiro, 2009.

CAMPOS, P. H.P. A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985. (Tese de doutorado). Departamento de História, UFF, 2012.

CARVALHO, B. Biografia de uma avenida. 2009

_____. **Porus City: A Cultural History of Rio de Janeiro**. Liverpool University Press, 2013.

CARVALHO, J. M. **A formação das almas**. O imaginário da república no Brasil. Rio de Janeiro, Companhia das Letras, 1990.

_____. Os três povos da república. In: Carvalho, Maria Alice Rezende de. **A República no Catete**. Rio de Janeiro: Museus da República, 2001.

CARVALHO, L. A. **Contribuição ao estudo das habitações populares**: Rio de Janeiro, 1886-1906. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1986.

CARVALHO, M. A. R. Cidade Mutante. In: D’Araujo, Maria Celina (Org). **Redemocratização e mudança no Brasil**. Rio de Janeiro, Editora FGV: 2016.

_____. e TORRES, P. H. C. Espaço público e mobilidade: o desafio da Maré. Rio de Janeiro: CENTRAL – Núcleo de estudos e projetos da cidade/Centro de Ciências Sociais da PUC-Rio, 2016.

_____. **Quatro vezes cidade**. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994.

_____. Temas sobre a organização dos intelectuais no Brasil. **Rev. bras. Ci. Soc.**, São Paulo, v. 22, n. 65, p. 17-31, Oct. 2007.

CASTRO, A. C. B. A construção carioca da categoria subúrbio e o bairro de Madureira. **39º Encontro Anual da Anpocs**. 2015.

CAVALCANTI, M. Do barraco à casa: tempo, espaço e valor(es) em uma favela consolidada. **Rev. bras. Ci. Soc.**, São Paulo, v. 24, n. 69, p. 69-80, Feb. 2009.

CAVALCANTI, N. **O Rio de Janeiro setecentista: A vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da corte.** Rio de Janeiro: Zahar, 2015.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial.** São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

CHASLIN, François. **Un Corbusier.** Paris: Seuil, 2015.

COIMBRA, C. **Visão Histórica e Análise Conceitual dos Transportes no Brasil.** Ministério dos Transportes. Centro de documentação e publicações. 1974.

COMPANS, R. A regularização fundiária de favelas no estado do Rio de Janeiro. **Revista Rio de Janeiro**, 9: 41-53. 2003.

CONNIFF, M. L. **Política Urbana no Brasil: a ascensão do populismo 1925-1945.** Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2006.

CORBUISE, L. **Por uma arquitetura.** São Paulo: Editora Perspectiva, 1998

CORRÊA, M. **Sertão Carioca. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional/IHGB, 1936.**

CORREIA, Telma de Barros. **Pedra: plano e cotidiano operário no sertão.** Campinas: Papirus, 1998.

CRUZ, H.D. **Os morros cariocas no novo regime: notas de reportagem.** Rio de Janeiro: S/E. 1941. 102p

DAVIS, Mike. **Magical Urbanism: Latinos Reinvent the U.S. Big City.** Los Angeles: Verso, 2001.

_____. **Planeta favela.** São Paulo: Ed. Boi Tempo. 2006

De CERTEAU, M. **Práticas de Espaço.** In: **A Invenção do Cotidiano.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

DICKENS, C. **Oliver Twist.** Tradução de Machado de Assis e Ricardo Lísias, 1ª. Ed., São Paulo Hedra, [1838] 2002.

DODSWORTH, Henrique. **A Avenida Presidente Vargas: Aspectos Urbanísticos, jurídicos, financeiros e administrativos de sua realização.** Biblioteca do Ministério da Fazenda, 1955.

DOXIADIS, C. A. Action for a better scientific approach to the subject of human settlements: the anthropocosmos model. In: **EKISTICS**, Vols. 30-38, July 1970 - Dec. 1974.

EL-KAREH, A. C. Quando os subúrbios eram arrabaldes: um passeio pelo Rio de Janeiro e seus arredores no século XIX. In: Oliveira, Márcio Piñon e Fernandes, Nelson da Nóbrega (Orgs). **150 anos de subúrbio carioca**. Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj: EdUFF, 2010.

ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Boitempo, 2008.

FERNANDES, N. N. **O rapto ideológico da categoria subúrbio**: Rio de Janeiro 1858/1945. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011.

FERNANDEZ, A. C. F. “**Assim é o meu subúrbio**: o projeto de dignificação dos subúrbios entre as camadas médias suburbanas de 1948 a 1957”. 1995. 284f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Sociologia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

FISCHER, B. **A Poverty of Rights**: Citizenship and Inequality in Twentieth-Century Rio de Janeiro. Stanford: Stanford University Press, 2008. 488p.

_____. The Red Menace Reconsidered: A Forgotten History of Communist Mobilization in Rio de Janeiro’s Favelas, 1945–1964. **Hispanic American Historical Review**. Duke University Press. 2014. p.1-34.

FONTES, P.; CAVALCANTI, M. Ruínas industriais e memória em uma favela fabril carioca. **História Oral** (Rio de Janeiro), v. 1, p. 11-35, 2011.

FORTUNA, C. Culturas urbanas e espaços públicos: Sobre as cidades e a emergência de um novo paradigma sociológico. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, 63, outubro 2002: 123-148.

FREYRE, G. **Sobrados e mucambos**: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento urbano. São Paulo: Global, 2003.

FRIDMAN, F. As propriedades públicas no Rio de Janeiro. *América Latina en la Historia Económica*, v. 7, p. 49-69, 1997.

_____. **Paisagem estrangeira: memórias de um bairro judeu no Rio de Janeiro**. Casa da Palavra, 2007.

FURTADO, Fernanda; REZENDE, Vera Lucia Ferreira Motta. Discursos e imagens acerca de intervenções urbanas no Rio de Janeiro (1920-1940): a questão da valorização fundiária em planos e projetos urbanos. **Risco: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online)**, n. 8, p. 115-125, 2008.

GALLAGHER, L. **The End of the Suburbs**: Where the American Dream Is Moving Paperback. New York: Portfolio, 2014.

GIARD, L. e MAYOL, P. O bairro. In: CERTEAU, Michel, GIARD, Luce e MAYOL, Pierre. **A invenção do cotidiano**: morar, cozinhar. Petrópolis: Vozes, 2011. Vol II, p. 37-45

GONÇALVES, R. S. **Favelas do Rio de Janeiro: história e direito**

GORELK, Adrián. Correspondencias: arquitectura, ciudad, cultura. Buenos Aires, Nabuko. 2011.

HALL, P. **Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e dos projetos urbanos no século XX**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HARVEY, D. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. **Paris, capital of modernity**. New York: Routledge, 2003.

HAYDEN, D. **Building Suburbia: Green Fields and Urban Growth, 1820-2000**. New York: Vintage Books, 2003.

HOLLANDA, D. M. C. **A barbárie legitimada: a demolição da igreja de São Pedro dos Clérigos do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2007.

HOYT, H. Centralização e descentralização urbanas. In: Pierson, D. **Estudos de Ecologia Humana**. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora, 1941.

JACKSON, K. T. **Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States**, New York: Oxford University Press, 1985. p. 97-99.

JARCY, X. **Le Corbusier, un fascisme français**. Paris: Albin Michel, 2015.

KIRK, Nevile. Cultura: Costume, comercialização e classe. In: BATALHA C., SILVA, F e FORTES, A. **Culturas de Classe: identidades na formação do operariado**. Campinas: EDUNICAMP, 2004.

KNEEBONE, E. **Confronting Suburban Poverty in America**. New York: Brookings Institution Press, 2014.

KOWARICK, L. **A Espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979

KRUSE, K. M. **White Flight: Atlanta and the Making of Modern Conservatism**. Princeton: Princeton University Press, 2007.

LEFEBVRE, H. **A produção do espaço**. Traduzido por Donald Nicholson-Smith 1991. Blackwell Publishing.

LIMA, E. F. W. **Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia- 3a edição**. 3a. ed. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas/Departamento de Divulgação e Informação, 2008. v. 1. 143

LIMA, N. T. V. **O movimento de favelados do Rio de Janeiro: políticas do Estado e lutas sociais**. Dissertação (Mestrado em Sociologia) -IUPERJ/UCAM. Rio de Janeiro, 1989.

LINS, A. J. P. S. Ferrovia e segregação espacial no subúrbio: Quintino Bocaiúva, Rio de Janeiro. In: Márcio Piñon de Oliveira e Nelson da Nóbrega Fernandes. (Org.). 150 Anos de subúrbio carioca. 1ed. Niterói e Rio de Janeiro: Editora da UFF e Lamparina Editora, 2010, v. p. 138-160.

LIPPI, L. O. e FREIRE., A. (Orgs) **Novas memórias do urbanismo carioca**. Rio de Janeiro: FGV, 2008.

LOBO, E. M. L. (Coord.) Rio de Janeiro Operário. Natureza do Estado, Conjuntura Econômica, condições de vida e consciência de classe. Rio de Janeiro: Access editora, 1992.

_____. **História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro**. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

LYRA, C. C. Velharias Postas Abaixo. **Revista de História da Biblioteca Nacional**. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, ano 03, n°. 26, nov. 2007.

MAGALHÃES, S; IZAGA, Fabiana; PINTO, André Luiz. **Cidades: Mobilidade, habitação e escala. Um chamado à ação**. Rio de Janeiro: CNI/SMC, 2012.

MAIA, J. M. E. (2008). **A terra como invenção: o espaço no pensamento social brasileiro**. Rio de Janeiro, Jorge Zahar.

MALAMUD, Samuel. **Recordando a Praça Onze**. Livraria Kosmos Editora, 1988.

MARTINS, J. S. **A sociabilidade do Homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala**. São Paulo: Contexto, 2010.

_____. **Aparição do demônio na Fábrica: origens sociais do Eu dividido no subúrbio operário**. São Paulo: Ed. 34, 2008.

_____. **Subúrbio, Vida cotidiana e história no subúrbio da Cidade de São Paulo**: São Caetano, do fim do Império ao fim da República Velha. São Paulo: Editora Hucitec e Prefeitura de São Caetano do Sul, 1992, 363p.

MARX, K. **O Capital**. Livro I. São Paulo: Nova Cultural, 1988.

MIYASAKA, C. R. Os trabalhadores e a cidade: a experiência dos suburbanos cariocas (1890-1920). Tese de Doutorado, Unicamp. 2016.

MIYASAKA, C. R. **Viver nos subúrbios: a experiência dos trabalhadores de Inhaúma (Rio de Janeiro, 1890 – 1910)**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2011. 204 p.

MONTGOMERY, C. **Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design**. New York: Paperback, 2014.

MORSE, R. **Formação histórica de São Paulo** (De comunidade a Metrópole), São Paulo. Difusão Europeia do Livro, 1970.

MUMFORD, L. "The Wilderness of Suburbia." **New Republic**, XXVIII. September 7, 1921. p. 44-45.

MUMFORD, L. **A cidade na história** – suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NEEDEL, Jeffrey D. **Belle Époque Tropical: Sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

NEGRO, A. L.; SILVA, F. T. Trabalhadores, sindicatos e política (1945-1964). In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. (Org.). **O Brasil republicano**. O tempo da experiência democrática: Da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964. 1 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, v. 3, p.155-194.

NEVES, M. S. Uma capital em *trompe l'oeil*. O Rio de Janeiro, cidade-capital da República Velha. In: MAGALGI, A. M. et al. **Educação no Brasil**: história, cultura e política. Bragança Paulista: EDUSF, 2003. p. 253-286.

O'DONNELL, J. "Narrativas (sub)urbanas: representações dos subúrbios na imprensa carioca (1890-1930)". Biblioteca Nacional.

_____. **A invenção de Copacabana**: culturas urbanas e estilos de vida no Rio de Janeiro (1890-1940). Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

OAKIM, Juliana. "Urbanização sim, remoção não". A atuação da Federação de Associações de Favelas do Estado da Guanabara nas décadas de 1960-1970. 2014. 211 f. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, Universidade Federal Fluminense Niterói, 2014.

_____. A cidade, o urbanista e o plano. Um estudo para a Guanabara por Doxiadis. Monografia de especialização em Sociologia Urbana. Rio de Janeiro: UERJ, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2012.

OLIVEIRA, M. P. **A trajetória de um subúrbio industrial chamado Bangu**. In: Oliveira e Fernandes (Orgs). 150 anos de subúrbio. Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj: EdUFF, 2010.

_____. e FERNANDES, N. N. (Orgs). **150 anos de subúrbio carioca**. Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj: EdUFF, 2010.

_____. Quando a fábrica cria o bairro: Estratégias do capital industrial e produção do espaço metropolitano no Rio de Janeiro. Scripta Nova
REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES
Universidad de Barcelona. Vol. X, núm. 218 (51), 1 de agosto de 2006.

PARISSE, Luciano. **Favelas do rio de Janeiro: Evolução-sentido**. CENPHA. Centro Nacional de Pesquisas Habitacionais, 1969.

PECHMAN, R. M. e FRISTSCH, L. “A reforma urbana e seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na virada do século”. **Revista Brasileira de História**. São Paulo: Marco Zero, v. 5, nº 8/9, set.1984/abr.1985, pp. 139-195.

PECHMAN, R. M. O urbanismo fora do lugar? Transferências e traduções das idéias nos anos 20. IN: **Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileiro, 1996.

PEREIRA, M. A. C. S. **Le Corbusier e o Brasil**. São Paulo: Tessela/Projeto. 1987.

_____. O Rio de Janeiro no século XIX: cenários, formas e virtudes de uma cidade-capital. In: PINHEIRO, A. I. (Org.). **Rio de Janeiro: cinco séculos de transformações urbanas**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010. p. 127-161.

_____. Pensando A Metrópole Moderna: Os Planos de Agache e Le Corbusier Para O Rio de Janeiro. In: Luiz Cesar de Queiroz Pinheiro; Robert Pechman. (Org.). **Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileiro, 1996. p. 363-376.

_____. Subúrbio. In: TOPALOV, Christian *et. al.* (org.). **A aventura das palavras da cidade, através dos tempos, das línguas e das sociedades**. São Paulo: Romano Guerra, 2014, pp. 619- 627.

PESTANA, M. M. **A União dos Trabalhadores Favelados e a luta contra o controle negociado das favelas cariocas (1954-1964)**. Série Nova Biblioteca, Volume 11. Niterói: Eduff. 2016.

PIRENNE, H. **As Cidades na Idade Média**. Tradução de Carlos Montenegro Miguel. Lisboa: Publicações Europa- América, 1973.

Presidente Vargas, Biografia de uma Avenida, 2009. Documentário.

RAMA, A. **A cidade das letras**. São Paulo, Brasiliense, 1985.

REDES DA MARÉ. **A Maré que queremos**, 2010. Disponível em <http://www.redesdamare.org.br/wp-content/uploads/2011/07/Projeto-AMar%C3%A9-que-Queremos.pdf>

REIS, J. O. **O Rio de Janeiro e seus prefeitos**. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro, 1977.

_____. Uma síntese sobre as principais vias do Plano Diretor. **Revista Municipal de Engenharia**. Julho, 1942.

REVISTA DE HUMANIDADES, 12 (30), 2011 (jul./dez).

REZENDE, Vera F. Planos e regulação urbanística: a dimensão normativa das intervenções na cidade do Rio de Janeiro. **Cidade: história e desafios. Rio de Janeiro: FGV**, p. 256-81, 2002.

RIBEIRO, L. C. Q. "Formação do capital imobiliário e a produção do espaço construído no Rio de Janeiro, 1870/1930". **Espaço e Debates**, São Paulo, v. 5, n. 15, mai.-ago, 1985.

_____. Dos cortiços aos condomínios fechados: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1997. 352.

RIBEIRO, Paula et al. **Cultura, memória e vida urbana: judeus na Praça Onze, no Rio de Janeiro (1920-1980)**. 2008.

RIBEIRO, Rodrigo Cunha Bertamé. Rizomas suburbanos: possíveis ressignificações do topônimo subúrbio carioca através dos afetos. Dissertação (Mestrado) – UFRJ/PROURB/Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, 2016.

RISÉRIO, A. **A cidade no Brasil**. São Paulo: Editora 34, 2013.

ROCHA, O. P. **A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro, 1870-1920**. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1986.

ROSA, R. G. DO DISCURSO AO PLANO: O AUTOMÓVEL NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO (1900-1946) Renato Gama-Rosa Costa. **Revista Tessituras**. Número 5 - julho 2013.

ROSA, R. G.. Entre "Avenida" e "Rodovia": a história da Avenida Brasil (1906-1954). Tese de Doutorado. Arquitetura e urbanismo. UFRJ, 2007.

SAEZ, Horácio Capel. COSTA, Vicente Casals. **Capitalismo e história da eletrificação**, 1890-1930. Ediciones del Serbal, S.A., 2013.

SAGMACS. **Aspectos humanos da Favela Carioca**. O Estado de São Paulo. São Paulo: 13 e 15 de abril de 1960.

SANTOS, L. S. **Os subúrbios do Rio de Janeiro no início do século XX**. MNEME – SANTOS, M. A Urbanização brasileira. São Paulo: EDUSP, 2005.

SAVAGE, M. Classe e História do Trabalho. In: BATALHA C., SILVA, F e FORTES, A. **Culturas de Classe: identidades na formação do operariado**. Campinas: EDUNICAMP, 2004. 56

_____. Espaço, redes e formação de classe. **Revista Mundos do trabalho**, vol. 3, n. 5, janeiro-junho de 2011, p. 06-33.

SCHNAPP, J. “Between Fascism and Democracy: Gaetano Ciocca – Builder, Inventor, Farmer, Enginner”. In **Modernism/Modernity**. Vol II,n. 3, pp 117-157. John Hopkis University Press, 1995.

SEVCENKO, N. **A Revolta da vacina: Mentres insanas em corpos rebeldes**. Scipione, São Paulo, SP, 2001.

SILVA, Beatriz Coelho. **Negros e Judeus na Praça Onze: a história que não ficou na memória**. Rio de Janeiro: Beatriz Coelho da Silva. 2015

SILVA, E. “**As queixas do povo**”. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988

SILVA, L. A. M. “A Política na Favela”. **Cadernos Brasileiros**, n. ° 41, maio/junho, pp. 35-47. 1967.

_____. Sociabilidade violenta: por uma interpretação da criminalidade contemporânea no Brasil urbano. **Soc. estado.**, Brasília, v. 19, n. 1, p. 53-84, junho 2004.

SILVA, L. H. P. **História do urbanismo no Rio de Janeiro: Administração municipal, engenharia e arquitetura dos anos 1920 à Ditadura Vargas**. Rio de Janeiro: E-Papers Serviços Editoriais, 2003.

SILVA, M. L. P. As favelas e o subúrbio: associações e dissociações na expansão suburbana da favela. In: OLIVEIRA, Márcio Piñon de Oliveira. FERNANDES, Nelson Nóbrega (orgs.) 150 anos de subúrbio carioca. Lamparina: FAPERJ: EdUFF.2010.

SILVA, M. P. **A hélade e o subúrbio: confrontos literários na Belle Époque carioca**. São Paulo: EdUSP, 2006.

SILVA, S. J. e BARBOSA, J. L. As favelas como territórios de reinvenção da cidade. **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**, Rio de Janeiro, n. 1, fev. 2013.

SIMMEL, G. **Sociologia: estudios sobre las formas de socializacion**. Buenos Aires, Espasa-Calpe, 1939.

SOARES, M. T. S. **Revista Brasileira de Geografia**, 1965, n.3, ano XXVII.

Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicada aos Complexos Sociais

SOUZA, M. L. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

SOUZA, R. L. A. **No coração da urbe: política, cultura e memória no Rio de Janeiro de Henrique Dodsworth (1937-1945)**. Dissertação de Mestrado, PUC-Rio, 2009. Teixeira. In: Biografia de uma Avenida (Documentário).

THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária Inglesa**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

TOGNON, M. Arquitetura Fascista e Estado Novo: Marcello Piacentini e a tradição monumental no Rio de Janeiro. In: L.C. de Queiroz; R. Pechman. (Org.). Cidade, Povo e Nação - Gênese do urbanismo moderno. 01ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996, v, p. 157-164.

VIAL, A. M. **Evolução da ocupação das favelas na cidade do Rio de Janeiro**. Prefeitura do Rio de Janeiro, 2001.

VIANNA, L. W. O Estado Novo e a “ampliação” autoritária da república. In: Carvalho, Maria Alice Rezende de. **A República no Catete**. Rio de Janeiro: Museu da República, 2001.

WEBER, M. **Ensaio de Sociologia**. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 1982.

WEID, Elisabeth Von Der. E Bastos, A. M. R. O Fio Da Meada: Estratégia De Expansão De Uma Indústria Têxtil : Companhia América Fabril, 1878-1930. Rio de Janeiro: Editora CNI, 1986.

_____. O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 1994.

ZALUAR, A. e Alvito, M. (Orgs.). **Um século de favela**. Rio de Janeiro: Editora FGV).