

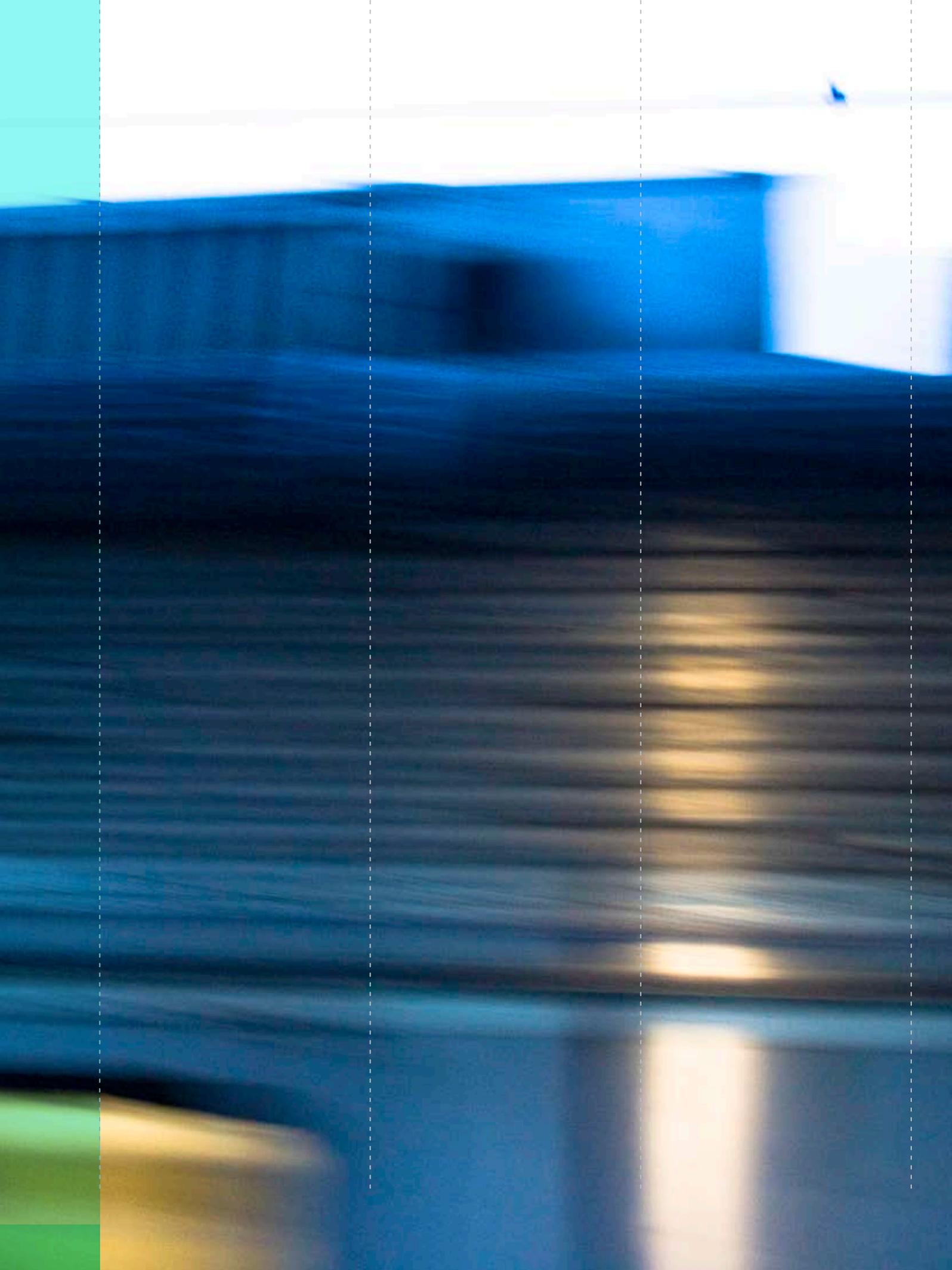
revista da fau ufrj

ano 2010 número 2

ISSN 2177-1014

SUBÚRBIOS CARIOCAS





UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

Aloísio Teixeira

Reitor

Léo Affonso de Moraes Soares

Decano Centro de Artes e Letras

FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

Gustavo Rocha-Peixoto

Diretor

José Barki

Vice-diretor

Cláudia Nóbrega

Diretor Adjunto de Graduação

Cristovão Duarte

Diretor Adjunto de Extensão

Guilherme Lassance

Coordenador Pedagógico de Graduação

Rubem Luiz Mascarenhas

Coordenador Executivo de Graduação

Jacques Sillos

Coordenador de Intercâmbio

Ana Palhares

Chefe do Setor de Atividades Gerenciais

Ceça de Guimaraens

Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura

Lilian Fessler Vaz

Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo

Antônio Maurício Pereira da Silva

Chefe do Departamento de Análise e Representação da Forma

Vera Regina Polillo

Chefe do Departamento de Estruturas

Maria Clara Amado Martins

Chefe do Departamento de História e Teoria

Maria Júlia de Oliveira Santos

Chefe do Departamento de Projeto de Arquitetura

Luiz Manoel Cavalcanti Gazzaneo

Chefe do Departamento de Urbanismo e Meio Ambiente

Adriano Paiter Fonseca

Chefe do Departamento de Tecnologia da Construção

Apoio:



REVISTA DA FAU UFRJ

Número 2 - Ano 2009
Subúrbios Cariocas

Cristovão Duarte
Guilherme Lassance
Laís Bronstein
Editores

Cláudia Nóbrega
Cristovão Duarte
Guilherme Lassance
Gustavo Rocha-Peixoto
Jacques Sillos
José Barki
José Ripper Kós
Laís Bronstein
Conselho Editorial

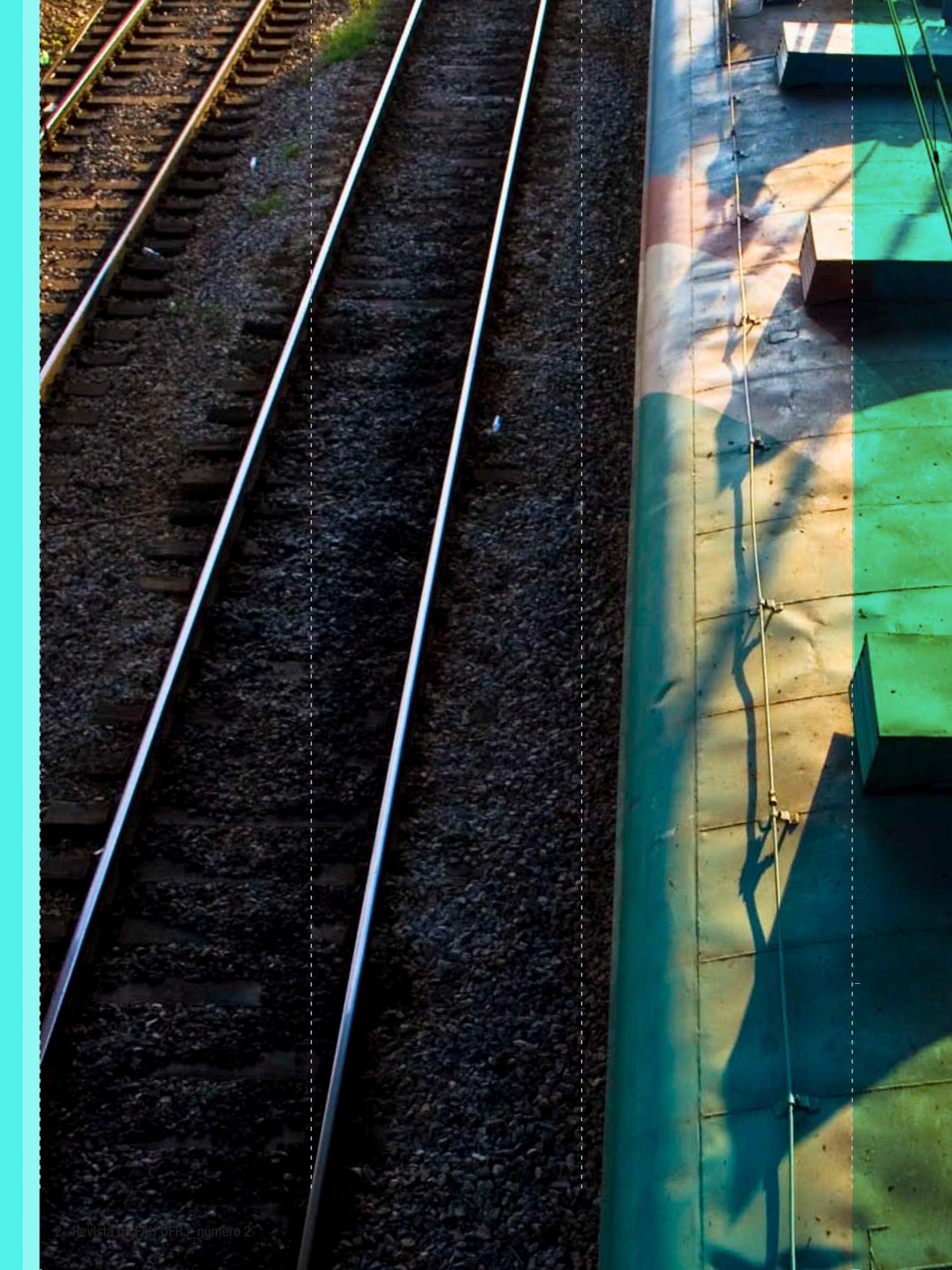
Pedro Engel
Capa, diagramação e projeto gráfico

Pedro Engel
Fotografias

Agradecimentos:
José Mauro Albino
Ana Palhares
Vanda Moreira

ISSN: 2177-0893

pedro@pedroengel.com



Sumário

- 04 **Abertura da Semana da Fau – Subúrbios Cariocas**
Cristovão Duarte
- depoimentos** 08 **O conceito carioca de subúrbio: um rapto ideológico**
Nelson da Nobrega Fernandes
- 16 **Subúrbios e periferia: a ferrovia na construção da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**
Antônio José Pedral Sampaio Lins
- 26 **Algumas considerações sobre o subúrbio**
José Barki
- 36 **Um novo olhar sobre os entornos da cidade**
Rafael Mattoso
- 42 **O hip hop, o rap e o funk: as vozes desassombradas da periferia**
Regina Meirelles
- 48 **Entrevista**
Djamel Klouche
- painel** 52 **Antigos subúrbios, novas periferias: a questão territorial do projeto**
Guilherme Lassance e Fabiana Izaga
- 58 **Pesquisa Acadêmica – A FAU e o subúrbio de Madureira: parceiros para um próximo samba?**
Cláudia Nóbrega e Júlio Rodrigues
- 64 **Idéias para a Avenida Brasil**
Lina Mota Corrêa
- 68 **Manguinhos como pôde ser, ou: pequena história esquecida do subúrbio carioca**
Alexandre Pessoa
- 74 **Autointervensões nas residências econômicas: um estudo no bairro de Higienópolis, Rio de Janeiro**
Marcelo Silveira
- ações** 82 **Planejando a cidade em pedaços: projeto Rio Cidade Méier, projeto de humanização da Avenida Suburbana e projeto Rio Cidade Irajá**
Luiz Carlos Toledo e Vera Regina Tângari
- 90 **De Bangu a Aubervilliers: política cultural e gestão urbana contemporâneas**
Márcia Ferrán

Abertura Semana da FAU 2007 - Subúrbios Cariocas*

Cristovão Duarte

Boa tarde a todos!

Estamos mais uma vez reunidos para celebrar e fazer acontecer a nossa Semana da FAU, este ano dedicada ao tema dos Subúrbios Cariocas.

A Semana da FAU é, sem sombra de dúvida, o evento mais importante do calendário anual da nossa Escola. Por isso, durante esta semana, as aulas são suspensas, a entrega de trabalhos é adiada e todos os membros da nossa comunidade acadêmica são convidados a participar ativamente das atividades programadas.

Parar uma escola como a FAU, com cerca de 1.600 pessoas, entre alunos de graduação e pós-graduação, professores e funcionários, não é uma tarefa propriamente simples. E mais, representa uma decisão grave, sobre a qual eu gostaria de fazer algumas rápidas, mas necessárias considerações.

Em primeiro lugar, a Semana da FAU não significa (nem pode significar!) a paralisação das nossas atividades acadêmicas. Ao contrário, ela é um momento privilegiado de afirmação do nosso papel como Universidade Pública, comprometida com a qualidade do Ensino, da Pesquisa e da Extensão.

É isso que estamos celebrando aqui. Por isso a Semana da FAU é também (e sobretudo!) uma festa. Um encontro da FAU consigo mesma, sem dispensar, é claro, alguns convidados especiais que se dispuseram a prestigiar e abrilhantar nossa festa.

A quebra de rotina é um requisito da festa. A aparente interrupção de nossas atividades cotidianas desencadeia uma metamorfose, uma transformação no espaço-tempo, uma espécie de encantamento. É aqui que a FAU fica mais inteira e parecida com ela mesma! Aqui não há diferenciação entre alunos que cursam períodos distintos; aqui se atenuam (tendendo a desaparecer na própria festa) as classificações hierárquicas e institucionais entre

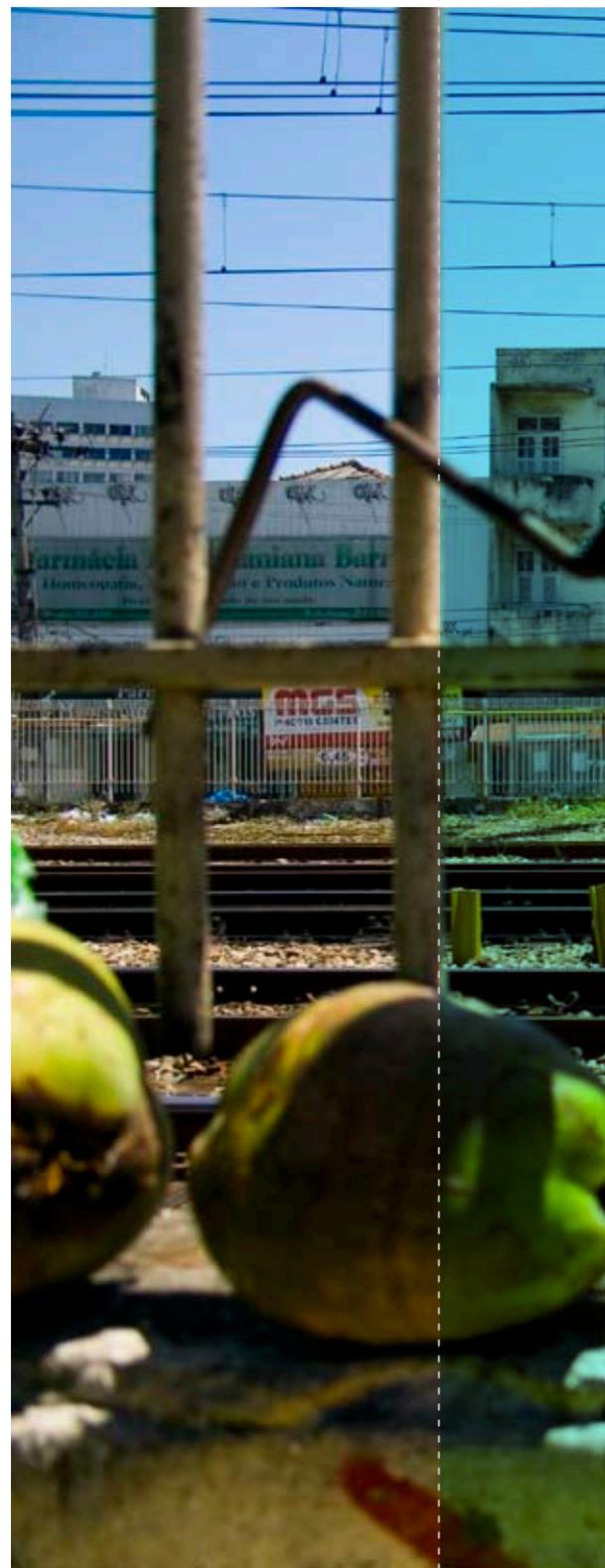
professores, alunos e funcionários; aqui não existem as disciplinas nem a separação entre conteúdos programáticos; aqui, por um momento, não existem departamentos, nem as importantes especialidades pós-graduantes que fazem parte da FAU. Aqui, pelo menos enquanto durar a magia do encantamento (e espero que ela se instaure de modo cada vez mais radical e permanente), somos todos FAU e atendemos pelo único nome de Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Por isso a Semana da FAU é um encontro marcado entre alunos, professores e funcionários, no qual a FAU vem conhecer a FAU e celebrar o fato de estarmos todos juntos construindo uma Universidade pública e gratuita, comprometida, no campo da atuação profissional do arquiteto e urbanista, com a transformação da realidade com vistas à construção de um mundo melhor. Isso se traduz, no caso da FAU, pelo enfrentamento e discussão de temas relativos aos problemas sócio-espaciais vividos pela sociedade brasileira em nossas cidades.

O novo formato da Semana da FAU, proposto pela Direção da Escola e por nós assumido desde o ano passado, quando tivemos o Seminário Habitar a Cidade, dedicado ao tema das favelas, resulta, em boa medida, desta reflexão a cerca das nossas práticas acadêmicas e do nosso compromisso com a qualidade do ensino de arquitetura e urbanismo.

A idéia consiste, basicamente, na proposição de tema central de reconhecido interesse para o nosso campo de atuação, que funcione como eixo condutor da programação da Semana. Em torno do tema escolhido, transformado em objeto de estudo, se constrói uma discussão transdisciplinar envolvendo professores, pesquisadores, alunos e profissionais que possam contribuir para ampliar a nossa compreensão sobre aquele assunto.

Uma das apostas, implícitas na linha



* Transcrição da palestra de abertura





Embarque Direto



EURENIA

Embarque Direto

de trabalho assumida pela Diretoria Adjunta de Extensão, é fazer com que esta grande mobilização da comunidade acadêmica em torno da discussão de temas fundamentais repercuta dentro das nossas salas de aula, contagiando os conteúdos das disciplinas, arejando e renovando o debate das idéias e aproximando o processo de ensino-aprendizagem das reais necessidades do país.

A preparação da Semana começa com quase um ano de antecedência, a partir da criação de uma comissão formada por professores, alunos e profissionais que tenham familiaridade com o tema ou, mesmo, interesse em participar das discussões e da organização do evento. Essa é a parte, podem acreditar, mais interessante dos trabalhos de preparação da Semana. A comissão organizadora funciona como um grupo de estudos, discutindo idéias, trocando textos e sugerindo várias possibilidades de abordagem do tema. A partir das discussões travadas pela comissão, vai se desenhando a própria arquitetura do Seminário.

E aqui cabe um reconhecimento a todos aqueles que integraram a Comissão Organizadora da Semana da FAU, bem como ao imprescindível apoio institucional recebido através da Equipe da Ana Palhares da SAG, Coordenação de Extensão do CLA e da Pró-Reitoria de Extensão da UFRJ e, ainda, o apoio financeiro recebido através do Edital para a realização de eventos culturais do Banco do Brasil.

Para esta segunda edição consecutiva da Semana da FAU, em novo formato, foi realizada uma consulta através do web-site da FAU para a definição do tema do Seminário. O resultado da consulta, também divulgado através do web-site, indicou os subúrbios cariocas como opção mais votada pela comunidade acadêmica.

Embora não estivesse em discussão a pertinência e a importância do tema, por si só auto-evidentes, o tema dos Subúrbios Cariocas se apresentou, inicialmente, como um grande desafio para todos nós. Isso porque estávamos lidando com um tema muito pouco estudado e, de um modo geral, pouco valorizado em função das representações simbólicas construídas pelo senso comum. Tratam-se, como todos sabemos, de representações

preconceituosas e depreciativas que acabam por revelar, ainda que involuntariamente, o caráter excludente e segregacionista do processo de urbanização que parte e reparte a nossa cidade em tantos pedaços distintos e incomunicáveis.

Mas a verdade é que quando nos colocávamos a fatídica pergunta “afinal, o que é o subúrbio?” surgiam, entre nós, opiniões divergentes e, mesmo, desencontradas. Se tentávamos delimitá-lo geograficamente a confusão aumentava. Surgiam novas perguntas sem respostas fáceis, como por exemplo: onde fica o subúrbio? O Leblon é um subúrbio? A Barra é subúrbio? Quando um bairro deixa de ser subúrbio?

Aos poucos fomos nos dando conta que a nossa dificuldade em responder essas perguntas básicas revelava a imensa riqueza do tema escolhido para a Semana da FAU. A Comissão Organizadora, a partir das pesquisas desenvolvidas e dos autores estudados, decidiu então que o Seminário Subúrbios Cariocas (dito assim no plural, com todos os “esses”) deveria não apenas explicitar as nossas dúvidas, como ser por elas estruturado. Assim, o Seminário deixou-se conduzir por quatro perguntas-chave: o que é o Subúrbio? Onde fica? Como surgiu? E para onde vai?

A programação foi dividida, tal como no ano passado, em quatro faixas de horário. A primeira transcorre de 9h30 a 11h30 com três palestrantes convidados: na terça-feira teremos o Prof. Nelson da Nóbrega Fernandes, do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFF que apresentará a palestra “Onde as cidades perdem seu nome”; na quarta-feira teremos o Prof. Antonio Pedral, da FAU-UFRJ, falando sobre “Subúrbios e periferia: a ferrovia na construção da Região Metropolitana do Rio de Janeiro”; na quinta-feira, a convidada será a Prof. Márcia Ferran, gerente de Espaços Culturais da Secretaria de Cultura de Vitória, com a palestra “De Bangu a Aubervilliers: política cultural e gestão urbana contemporâneas”.

Na segunda faixa de horário que vai de 11h30 a 13h30, serão discutidas as experiências concretas de atuação profissional do arquiteto e urbanista nos subúrbios cariocas, com a apresentação dos Rio-Cidade Suburbanos do Méier, Irajá, Av. Suburbana, Pavuna, Madureira e Vila Isabel.

Na terceira faixa teremos três mesas-redondas: na terça-feira, a mesa será formada por professores da FAU apresentando uma pesquisa acadêmica desenvolvida com alunos do Trabalho Integrado 1 nos bairros de Madureira e Oswaldo Cruz, seguida de uma discussão conceitual sobre o tema dos Subúrbios; na quarta-feira, teremos uma mesa-redonda sobre O Patrimônio Cultural dos Subúrbios e na quinta-feira, receberemos a Prof. Regina Meirelles da Escola de Música da UFRJ, com a palestra “O hip-hop, o rap e o funk: as vozes desassombradas da periferia” e um Bate-papo sobre Cultura Popular e Subúrbio com o escritor, jornalista e crítico de música popular Sergio Cabral.

Na quarta faixa de horário, teremos a Maratona do CAFAU que já foi iniciada com um passeio de trem até Marechal Hermes, com direito a uma feijoada na Quadra da Portela, em Madureira, seguida de muito samba. O passeio foi acompanhado pelos professores William Bittar e Ricardo Esteves da FAU e por um convidado especial, o cineasta Luís Claudio, que coordenará uma oficina de áudio-visual da qual resultará um documentário, ou como o CAFAU prefere chamar, uma “coisa assim meio visual” que só saberemos o que é quando estiver pronta. E, pelo o que eles demonstraram na Semana da FAU do ano passado, podemos apostar que “a coisa” será interessantíssima.

Assim como não há festa sem música, não se pode falar de Subúrbio Carioca sem samba. Por isso, após esta solenidade, e ainda como parte da abertura oficial da Semana da FAU 2007, assistiremos a uma Aula Musical, com o professor, arquiteto e pandeirista Adilson Roque. Ele convidou uma “turma da pesada” para apresentar um repertório musical inteiramente dedicado aos Subúrbios Cariocas.

Com isso eu finalizo desejando uma boa FESTA a todos vocês e a todos os demais convidados da Semana da FAU 2007.

Muito Obrigado.

Rio de Janeiro, 15 de outubro de 2007 •

Cristovão Fernandes Duarte é Diretor Adjunto de Extensão da FAU-UFRJ

O CONCEITO CARIOCA DE SUBÚRBIO: UM RAPTO IDEOLÓGICO

Nelson da Nobrega Fernandes

Na primavera de 1998, em um dos memoráveis trabalhos de campo organizados pelo Professor Horacio Capel, em Barcelona, ele nos convidou a parar em um belvedere do Montjuic, de onde descreveu a paisagem da Zona Franca que avistávamos. Fixando-se em um ponto, observou que ali se desenvolveu uma das vilas mais pobres de cidade, ocupada especialmente por imigrantes do campo espanhol. Seguindo a explicação sempre penetrante e entusiasmada de Capel, fiquei perplexo em certo momento, quando ele anunciou que a vida de seus moradores inspirou uma novela muito conhecida, e citou “Donde la ciudad cambia su nombre”, publicada em 1957, de Francesc Candel, escritor catalão que ali viveu sua infância.

O título de Candel tem uma clareza plena, resume um dos princípios da urbanização capitalista, ou seja: sempre produzir zonas e bairros excluídos em termos simbólicos e/ou materiais do que se compreende como a cidade, processo que se concretiza através de signos que identificam e promovem idéias que projetam na consciência social e dos indivíduos a visão, a paisagem, de que tais espaços não fazem parte da cidade ou formam uma “outra” cidade. Nestes lugares, nas mais diferentes latitudes, a cidade cambia ou perde seu nome, é ocultada debaixo de outros nomes.

Diante da descrição de parte miserável de um bairro de Barcelona no auge do franquismo, minha atenção se volta imediatamente para vastas partes do espaço urbano ao norte e oeste do Rio de Janeiro, sobre o qual uma pesquisa anterior me conduziu à mesma conclusão de Candel, por que aqui também, de um modo particular, uma parte da cidade também perde o seu nome (FERNANDES, 1995). Refiro-me ao que é reconhecido como “subúrbio” carioca, o espaço urbano no qual se situa grande parte dos bairros que formam a metrópole carioca. Nestes lugares a cidade cambia seu nome, torna-se subúrbio e se mantém subúrbio, apesar de estarmos falando

de espaços que há 150 anos estão em processo de urbanização, de espaços que estão justamente entre os pioneiros da moderna urbanização brasileira promovida pelo trem e pelo bonde

Entretanto, é importante ressaltar também que parte desses bairros do Rio chamados subúrbios, especialmente os mais antigos e mais próximos da área central da cidade, nunca foram miseráveis como no caso citado em Barcelona, já que eram habitados por setores da classe média carioca. O Méier, por exemplo, que alcançou o título de “capital de subúrbios”, nunca possuiu favela. Suas colinas e vales foram totalmente loteados e convertidos em casas com quintais, vilas e pequenos prédios ocupados por funcionários públicos, profissionais liberais e outros setores médios do Rio. Este bairro, como Copacabana, se desenvolveu a partir da década de 1890, e da mesma forma ali se formou um dos principais subcentros comerciais e de serviços da cidade do século XX. Portanto, um aspecto paradoxal desse processo é que quanto mais a urbanização se intensificou nos setores norte e oeste da cidade, tornando-os, evidentemente, mais urbanos, mais se cristalizou o uso equivocado da toponímia subúrbio para esses bairros.

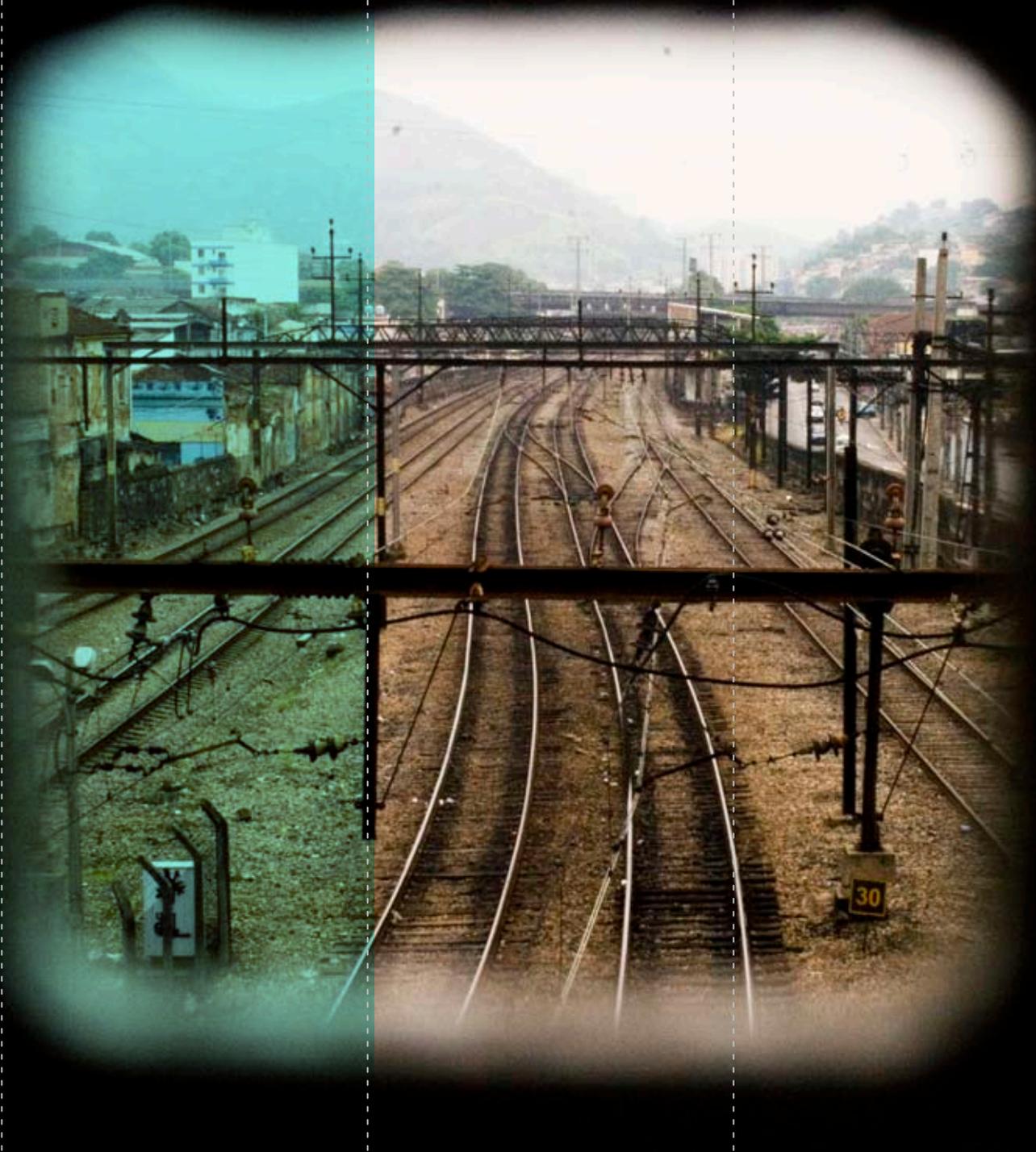
Este trabalho se dedica a descrever e analisar o processo que envolve a transformação do significado e do uso da palavra subúrbio. Por meio dela, a cidade ali perde seu nome e sua referência explicitamente urbana, se constrói um dos eixos do imaginário e da ideologia da segregação sócio-espacial na geografia do Rio de Janeiro. Tento assim entender como um espaço urbano foi produzido e representado nesta cidade. Neste sentido, um primeiro passo é definir seus limites históricos e geográficos.

O espaço que está em estudo se situa nos setores a oeste e norte da cidade, por bairros que se formaram entre a segunda metade do século XIX e a

primeira metade do século XX, em terras rurais alcançadas pelas linhas de bonde e pelas ferrovias e convertidas para o uso residencial e outras funções urbanas como a indústria, o comércio e instalações militares. Durante esse período, considerando o avanço da mancha urbana mais ou menos contínua ao longo das linhas de transportes, os limites externos do subúrbio no pós-guerra estavam, ao norte, na Penha e em Irajá; a noroeste, em Realengo e Bangu; no sudoeste, em Jacarepaguá, junto aos Largos da Taquara e da Freguesia. Além desses limites, por volta da 2ª Guerra, restavam zonas rurais ligadas ao abastecimento da cidade, uma importante cultura de laranja para o mercado externo que foi colapsada pela guerra, pântanos, brejos e manguezais do entorno da baía Guanabara que acabavam de ser drenados e rasgados pelo recém-criado Departamento Nacional de Obras e Saneamento (DNOS), sobre os quais estavam sendo construídas as primeiras modernas rodovias do país, como a Avenida Brasil, a Dutra e a Washington Luís. São mais ou menos os mesmos limites assinalados para o que Soares (1960) chamou de “subúrbios tradicionais ou bairros-subúrbio”.

Um segundo passo nesta discussão é levantar os limites geográficos e históricos da própria palavra, ou seja, como foi e ainda é utilizada, qual o seu significado e como funciona enquanto representação sócio-espacial. Este problema foi apresentado à geografia urbana carioca por uma de suas fundadoras, a professora Maria Therezinha Segadas Soares, (op. cit.), que concluiu pela existência de um “conceito carioca de subúrbio”.

Por que necessitaram os cariocas inventar e reproduzir um conceito particular de subúrbio? Este tipo de pergunta não foi feito por Soares; ela é nossa e vamos aprofundá-la ao longo do texto. Mas a grande contribuição de Soares (op. cit., p. 195) para esta discussão foi

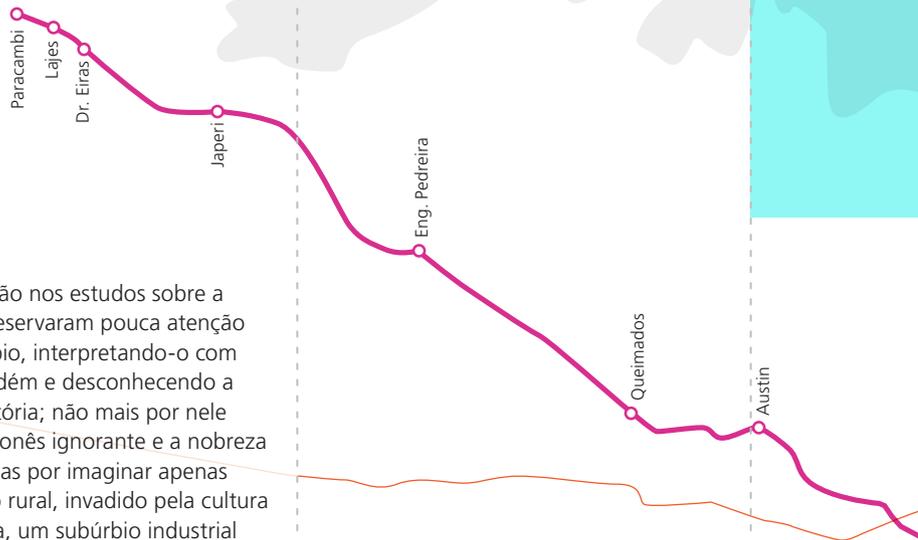


ter identificado a historicidade desse conceito, assinalando o momento de sua origem, observando que antes do século XX representava uma outra realidade sócio-espacial, conforme o significado tradicional da palavra: *"arrabaldes ou vizinhanças da cidade ou de qualquer povoação"*. Situa ainda que no século XIX o Catumbi, Botafogo, Catete e outras cercanias eram assim denominados, porque *"apresentavam aquele aspecto de descontinuidade de construções e de largueza, de menos gente ocupando mais terra, noção esta a meu ver, mais importante e generalizada*

que a palavra contém". Assim, a geógrafa concluiu que a palavra subúrbio só assumiu a condição de conceito carioca de subúrbio quando deixou ou perdeu este significado geral e passou a ser definido por três noções: *"o trem como meio de transporte, predomínio da população menos favorecida e relações íntimas e freqüentes com centro da cidade"* (Soares, op. cit., p. 197).

Posteriormente, Morris (1973), Santos (1977) e Leeds & Leeds (1978) acusaram a mesma particularidade do emprego da palavra subúrbio no Rio de Janeiro,

e quando usaram o termo, diante da incoerência de sua aplicação, preocuparam-se em ressaltar que não estavam se referindo à periferia da cidade, mas a bairros ferroviários e populares da área urbana do território municipal. Mas esta constituição urbana do espaço e da paisagem do subúrbio carioca foi muito antes descrita por Lima Barreto, que tem um impressionante registro crítico e especialmente geográfico da urbanização carioca do início do século. Em uma de suas últimas crônicas, publicada na Revista Suburbana (3/9/1922, p. 6), ele criticou



a intensificação da urbanização dessa parte da cidade, o que nas suas palavras conferia “o *insólito aspecto urbano que actualmente têm os nossos subúrbios – coisa que não se espera topar em paragens de tal nome*”.

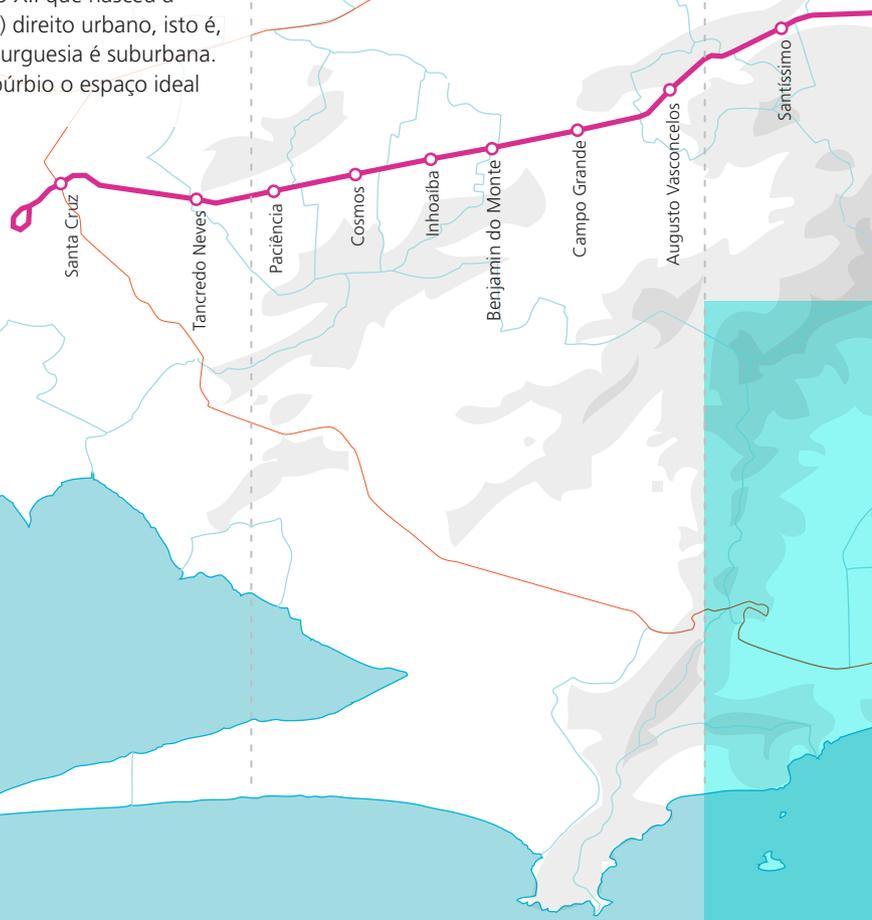
Se na década de 20 já era pouco compreensível o uso da palavra subúrbio para designar tais paragens, o que dizer quando nos damos conta que tal situação se afirmou durante todo o século XX e permanece no século XXI? Pelo menos uma parte da resposta a esta questão depende da identificação das origens e do sentido do conceito carioca de subúrbio. E isto se relaciona também com a questão anteriormente mencionada, isto é: por que, subitamente, a sociedade carioca resolveu criar o seu próprio conceito de subúrbio?

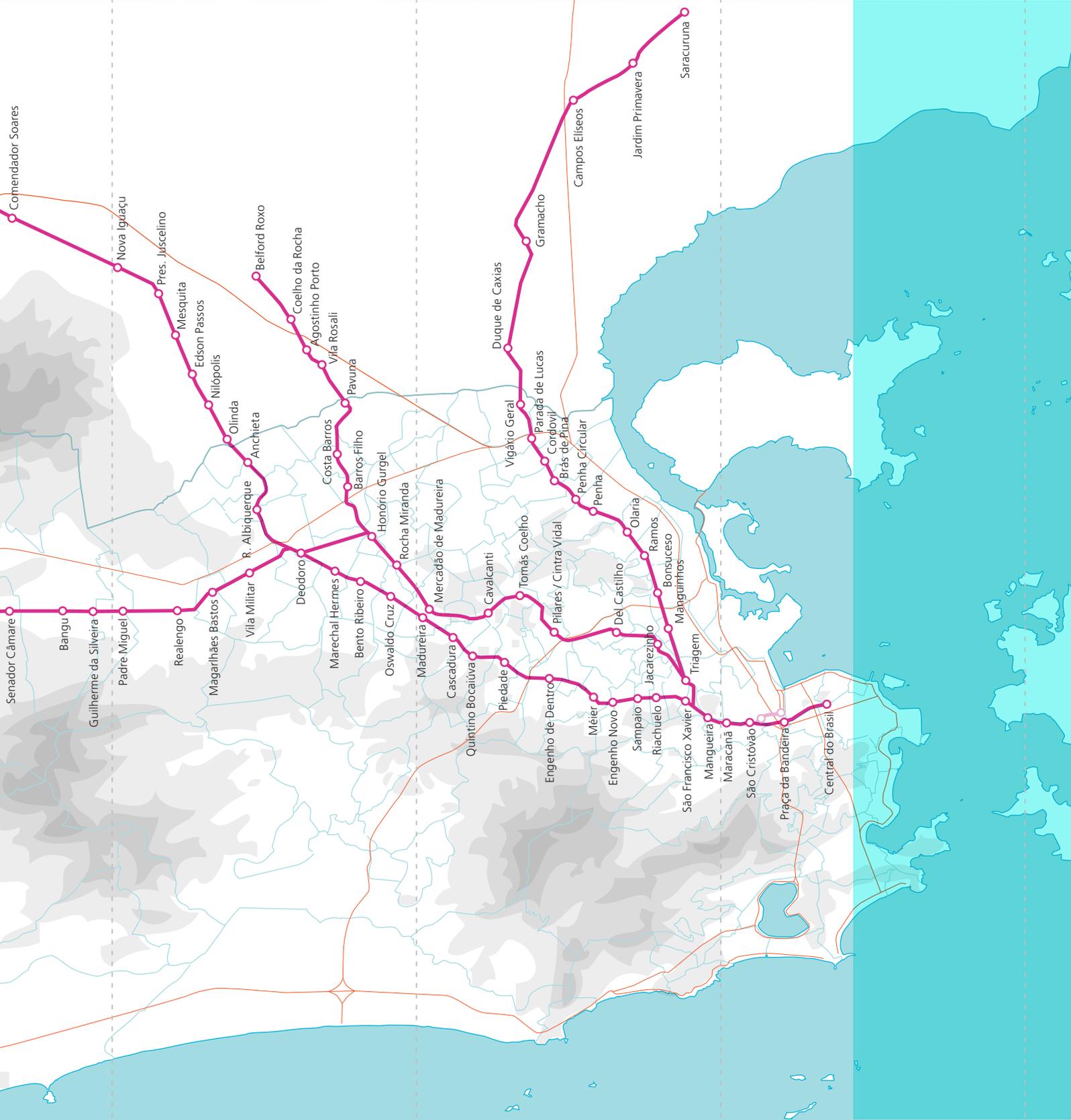
Convém observar em Mumford que nos longos milênios da história da cidade, o sentido original, essencial e geral da palavra subúrbio residiu na representação de um espaço geográfico situado à margem, nas bordas, periferia além dos muros da cidade. Um espaço produzido junto à cidade e tão antigo quanto ela, mas que com ela não pode ser confundido, por sua localização, pela forma, tipo e intensidade do uso do solo, por diferenças espaciais que culminam na paisagem.

A palavra também representa uma relação de subordinação política, econômica e cultural do subúrbio para com a cidade. Subordinação que, entretanto, nem sempre foi sinônimo de marginalização ou desprestígio, como se tornou hegemônico no pensamento sobre a cidade desde o século XVIII. Segundo Mumford (1982, p. 521), “a maioria dos interpretes da cidade, ainda ontem, estranhamente deixou de perceber” as implicações do subúrbio para a vida e a ordem espacial urbana, inclusive tratando-o como um fenômeno relativamente recente. Martins (1992, p.10) reconheceu essa

mesma tradição nos estudos sobre a cidade, que reservaram pouca atenção para o subúrbio, interpretando-o com um certo desdém e desconhecendo a sua longa história; não mais por nele situar o camponês ignorante e a nobreza decadente, mas por imaginar apenas “um subúrbio rural, invadido pela cultura metropolitana, um subúrbio industrial invasor e portador das concepções métricas da fábrica e sua lógica linear pobre, opressora e disciplinadora”.

Esta tradição reconhecida por autores tão diferentes como Mumford e Martins mal deixou perceber o papel do subúrbio em abastecer as necessidades das cidades em víveres e outros suprimentos, e, sobretudo, ignorou que este, permanentemente, foi um lugar prestigiado por abrigar usos e funções para o consumo da cidade e de suas classes superiores. Em Roma foi usado para a vilegiatura pelo patriciado; teatros, academias e santuários estavam em sítios dos arredores das cidades antigas. E Henri Pirrenne nos mostra com todas as letras que foi no subúrbio da cidade medieval do século XII que nasceu a burguesia e o (seu) direito urbano, isto é, que na origem a burguesia é suburbana. Enfim, não é o subúrbio o espaço ideal





das classes médias norte-americanas motorizadas e a suburbanização um fenômeno emblemático da sociedade dos Estados Unidos e seu “way of life”?

Sem dúvida o conceito carioca de subúrbio é descendente dessa tradição essencialista e desvalorizadora; só assim a palavra pode perder suas referências históricas e geográficas, sua rica polissemia, não mais representar as diferentes formas de uso e ocupação que podem existir naquele espaço, ser despossuída de seu sentido geográfico original e geral. A posição periférica e extra-muros – o elemento mais invariante de sua história, aquilo que garante a homologia entre a palavra e a realidade –, desaparece, sendo confundida, substituída, pela representação da distância política, social e cultural. Por isto Morris (1973, p. 22) concluiu: “*de fato, na linguagem do Rio, o termo suburbano é pejorativo e indica falta de cultura e sofisticação*”.

Outra característica que constitui o conceito carioca de subúrbio é a sua referência quase exclusiva e obrigatória para os bairros ferroviários e populares. Onde não houve transporte ferroviário não é subúrbio, mesmo que tal lugar possua outras características de subúrbio. Por isto, não dispendo de ferrovia e também porque foram espaços de vilegiatura durante a primeira metade do século XX, a Ilha do Governador e Jacarepaguá nunca se enquadraram muito bem no conceito carioca de subúrbio.

Por outro lado, observa-se que a palavra subúrbio também não foi utilizada para os setores periféricos identificados com as classes médias e altas. Assim, desde o princípio do século XX, se estabeleceu uma espécie de veto, raramente contrariado, com relação ao uso da palavra subúrbio para a periferia oceânica da cidade. Copacabana, Ipanema e Leblon, na primeira metade do século XX, e a Barra da Tijuca, no final do século, reproduziram durante certo tempo de sua evolução um típico subúrbio residencial impulsionado pela vilegiatura marítima, pelos generosos investimentos públicos em restingas ainda desertas, pela especulação e pelos transportes. Durante esse período, no linguajar comum, na imprensa e mesmo nos estudos sobre a cidade, essa paisagem e esse espaço muito raramente mereceram a denominação subúrbio.

Quando tratou desse assunto nos anos 60, Bernardes (1968, p. 99) não viu “*caracterizado na faixa suburbana o tipo de subúrbio residencial ou dormitório de classe abastada, gerado em torno da cidade americana. (...) Somente em Gávea Pequena, Barra da Tijuca e trechos de Jacarepaguá, tal fenômeno é registrado, mas não chega a caracterizar nitidamente, esse tipo de subúrbio*”.

De fato, no final dos anos 60, estes lugares eram apenas indícios das possibilidades de um subúrbio de alto status “à americana”. Mas 20 anos depois, quando o espaço suburbano se concretizou em uma grande periferia de alto status na Barra da Tijuca, impulsionada por autopistas e pelo automóvel particular, se para ela olhássemos com os mesmos critérios usados por Bernardes ali encontraríamos o subúrbio “à americana”. Contudo, ninguém considerou tal critério. Abreu (1987, p. 18) preferiu chamá-la de “bairro periférico” ao invés do subúrbio. Parece que no espaço urbano do Rio, por mais distante que morem, as classes superiores jamais residem na periferia ou no subúrbio. Lugares com esses nomes só podem ser ocupados pelos menos afortunados. E de fato, no século XX, muito poucos puderam imaginar subúrbios de alto status em nossa geografia urbana.

A hipótese central desse trabalho é que na origem do conceito carioca de subúrbio está um “rpto ideológico”. Lefebvre (1978, p. 22) utilizou essa expressão para descrever as mudanças bruscas e drásticas do significado das categorias, quando o conteúdo tradicional de uma palavra é subitamente expurgado, passando a representar outra realidade, estranha à sua extração original. Tais mudanças surgem ou correspondem a certas necessidades políticas e ideológicas em momentos de ruptura histórica e social. Na atmosfera política e ideológica do Rio de Janeiro do início do século XX predominava o obstinado desejo e angustiante necessidade de reformar a cidade antiga, de, ao seu lado, ou sobre ela, implantar as novas escalas espaciais da indústria, uma ordem estética, política e cultural burguesa, europeizante, discriminatória e excludente. A reordenação material e simbólica do espaço urbano foi levada adiante com a Reforma Passos, seguindo aquela receita executada em Paris, com a destruição de partes da cidade antiga, prática que por ser tão reproduzida já

era denominado por Engels, em 1872, de “método de Haussmann”.

Lefebvre considera que a conquista da cidade pela burguesia foi realizada em dois atos. O primeiro implicou na destruição dos bairros populares da cidade antiga, na limpeza da área central daqueles ninhos de classes perigosas, para que ali fosse implantado o seu espaço, com largas avenidas, prédios públicos e privados, zonas comerciais, praças e jardins públicos. O segundo ato implica na expulsão do proletariado para fora do centro urbano. Mas onde colocar e controlar o proletariado na cidade moderna? A resposta foi encontrada na “ideologia do habitat”, que pode ser resumida como a idéia da promoção da casa proletária própria no subúrbio.

O aparecimento do conceito carioca de subúrbio coincide com a Reforma Passos e a ideologia do habitat do Rio de Janeiro. Assim como em Paris, entre nós ela se instala após grandes motins urbanos, cujo caldo de cultura era em parte formado pela reação do povo contra a destruição dos bairros centrais antigos pela reforma urbana. Após a Revolta da Vacina (1904), difundiu-se a idéia política e ideológica de promover o subúrbio enquanto o lugar do proletariado na cidade moderna. Foi para atender a essa necessidade política e ideológica que foi produzido o conceito carioca de subúrbio, operado por um rpto ideológico.

Contudo, isto não significa uma transposição direta e acrítica do caso da ideologia do habitat em Paris, tal como visto por Lefebvre, e o caso carioca. A começar pelo fato de Lefebvre não se referir a qualquer rpto ideológico da categoria subúrbio na modernização de Paris, nem que esta palavra ali tenha mudado o seu sentido. Na realidade, a palavra equivalente a subúrbio em francês, *banlieu*, manteve sua polissemia. Às vezes indicando um sentido depreciativo, quando associada a lugares periféricos e de classes inferiores, mas, como antes, não de forma exclusiva, já que também uma parte das classes superiores foi ocupar *banlieus* bucólicos, igualmente tornados acessíveis pela ferrovia. Além do mais, enquanto Lefebvre testemunha que a ideologia do habitat em Paris teve o sentido de “moralizar” a classe trabalhadora, garantido não só uma habitação dentro de um padrão aceitável, mas sobretudo







cumprido aquele objetivo político e ideológico de colocar *“os produtores assalariados naquela hierarquia (...) das propriedades e dos proprietários, das casas e dos bairros”*. Já no Rio de Janeiro, a intenção e o desenvolvimento da política urbana caminharam em sentido oposto, o que resultou numa imagem desmoralizante do subúrbio, um lugar sem atrativos, sem cultura e sem história, na expressão de Lima Barreto em *“Clara dos Anjos”* (1904), *“o refugio dos infelizes”*. Refúgio exatamente pela ausência de uma política de habitação na República Velha. No nosso caso o subúrbio não significou, e ainda não significa, uma iniciativa de inclusão das massas numa sociedade moderna e burguesa, mas, antes de tudo, tornou-se expressão do sentimento e da ação excludente que preside a nossa urbanização. O conceito carioca de subúrbio expressa, anuncia e reafirma, literalmente, apenas aquela intenção de utilizar tal espaço para retirar da cena urbana as classes populares da cidade, a intenção de lhes negar até mesmo a possibilidade de estar, no nível das representações, dentro da cidade.

A ideologia do habitat esteve na agenda política das grandes cidades desde o final do século XIX em resposta às mesmas necessidades das reformas urbanas capitalistas, crises da habitação e revoltas

populares. Nos países centrais como a França, após várias décadas de esforços mais ou menos continuados e tentativas frustradas, a ideologia do habitat se tornou bem sucedida, testemunha Lefebvre.

Como mostra Abreu (1986, p. 48), até a Reforma Passos não se falava no subúrbio com alternativa para a crise da moradia popular. A discussão se resumia à forma da habitação operária (cortiço, vila operaria) e não se estendia para o lugar da habitação, ou habitat (o loteamento, o subúrbio, a periferia ou mesmo a favela). De fato, a alternativa da moradia suburbana para os pobres do Rio só aparece com nitidez em 1905, nos debates de comissão do Ministério da Justiça e do Interior para a solução *“ao urgente problema das habitações na capital da república”* (Benchimol, 1992: 286). Um aspecto dos debates acontecidos na comissão foram as críticas de Everardo Backeuser, engenheiro civil e inspetor de obras públicas, que via no problema um verdadeiro barril de pólvora prestes a explodir. Sua posição era crítica quanto à alternativa suburbana para o proletário, pois esta só teria sentido se houvesse políticas habitacionais comandadas e subsidiadas pelo Estado, além de uma séria melhoria dos serviços de transportes, que eram caros e já insuficientes diante do crescimento

acelerado da população. Desdenhava dos remédios liberais para a crise habitacional – incentivos fiscais aos capitalistas que construíssem habitações populares –, e mostrava o perigo que a negligência com que era tratado problema prometia. *“Eu lembro este alvitre a menos que queira o Governo se ver obrigado a jugular uma rebelião francamente popular, causada pela carência e carestia de casas. O menos prestigioso dos agitadores políticos levantará, no dia em que quiser, toda a população dos bairros miseráveis da cidade, homens, mulheres e crianças, se defraldar esta bandeira”*.

Os governos da República Velha não promoveram a habitação popular no subúrbio e continuaram a dissimular a solução do problema com medidas liberais; a legislação urbanística decretada pelo prefeito Pereira Passos criou uma série de normas construtivas que dificultava a edificação em todos os lugares, o que logo contribuiu para a difusão de favelas na cidade e no próprio subúrbio. Ao contrário do que propagava a ideologia do habitat, o plano das autoridades, se aplicado, resultaria num verdadeiro *“fechamento”* do subúrbio.

Mas esta regra tem exceção, o governo do Presidente Marechal Hermes projetou e construiu parcialmente o bairro da Vila Proletária Marechal Hermes no



Legenda: Conceito Carioca de Subúrbio: o raptó ideológico. Conceito Carioca de Subúrbio:

eixo da Estrada de Ferro Central do Brasil. Inaugurado em 1º de maio de 1914, foi concebida para abrigar cinco mil pessoas e possuir infra-estrutura completa: escolas, creches, hospital, biblioteca, teatro, etc. Foi uma exceção e uma antecipação das diretrizes que viriam com a intervenção do Estado na questão da habitação implementada a partir de 1930. Mas durante a República Velha os sucessores de Hermes abandonaram a continuidade do projeto. Um artigo publicado em 1927, no *Jornal do Comércio*, por Antonio Jannuzzi, julgava que tal iniciativa foi “(...) perigosa, inadequada e mesmo substancialmente danosas à linha de conduta que quisesse conferir aos municípios a construção de casas para as classes necessitadas” (OLIVEIRA, 2004). Se durante a República Velha o subúrbio acabou sendo aberto para o proletariado, isto se deu pelo imperativo do crescimento explosivo da cidade e graças à especulação imobiliária, que promoveu loteamentos vastos e baratos, em grande parte carente de infra-estrutura e serviços.

Coincide também com esse momento a inauguração de uma política de distribuição de investimento no território municipal que sistematicamente privilegiará a área central da cidade e os bairros de alto status na zona sul e zona norte, em detrimento dos bairros chamados subúrbios. Este é um ponto que pode ser conclusivo para a nossa discussão, pois, como em qualquer cidade capitalista, a distribuição injusta e desigual dos recursos públicos é a principal responsável pela produção dos lugares onde cidade cambia ou perde seu nome. Tal política obviamente criou tamanha diferenciação entre

as duas grandes partes do Rio que para muitos parece natural que esta divisão tenha sempre existido. Assim, desenvolveu-se mesmo a idéia para a qual tal divisão já existia mesmo antes do século XX, uma naturalização que justifica a sua permanência e destrói a idéia fundamental de que todo espaço é construído, material e simbolicamente.

O conceito carioca de subúrbio expressa uma busca exacerbada de distinção e exclusão social que caracterizaram a República e que infelizmente pouco mudou. Por nenhum critério, político, administrativo ou geográfico, esta parte da cidade deveria ser denominada subúrbio. Assim, não se detecta em seu uso outra função, sentido ou fundamento que não seja reafirmar e colocar certos lugares e grupos sociais para fora da cidade. Este princípio continua a ser enunciado, pois passado mais de um século em que a cidade alcançou um crescimento prodigioso, deslocando o espaço realmente suburbano para muitos quilômetros além, a cidade ali continua cambiando ou perdendo seu nome. É uma realidade que as palavras de Sevcenko (1983, p. 19, 20) deixam transparentes: “*Falar, nomear, conhecer, transmitir, esse conjunto de atos se formaliza e se reproduz incessantemente por meio da fixação da regularidade subjacente a toda ordem social: o discurso. A palavra organizada em discurso incorpora em si, desse modo, toda a sorte de hierarquias e enquadramentos de valor intrínsecos às estruturas sociais de que emanam*” •

Nelson da Nobrega Fernandes é professor adjunto do departamento de geografia da Universidade Federal Fluminense

Referências bibliográficas

ABREU, Maurício. Da habitação ao habitat: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução. In: *Revista Rio de Janeiro*, v. 1, 2. Niterói: EDUFF, 1986

_____. “A evolução urbana do Rio de Janeiro.” Rio de Janeiro: Zahar, 1987

BENCHIMOL, Jaime L.: Pereira passos: um Haussmann tropical, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, 1992

BERNARDES, Lysia M. C.: A faixa suburbana do Rio de Janeiro, In: Curso de Geografia da Guanabara, Rio de Janeiro, IBGE, 1968

FERNANDES, Nelson Nobrega. “O ‘raptó ideológico’ da categoria subúrbio: Rio de Janeiro (1858-1845)”. Rio de Janeiro: UFRJ – Dissertação de Mestrado, PPGG - IGEO - UFRJ, 1995.

LEEDS, Anthony; LEEDS, Elizabeth. “Sociologia do Brasil Urbano”. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.

LEFEBVRE, Henri. “De lo rural a lo urbano”. Barcelona: Ediciones Península, 1978.

_____. “O Direito à Cidade”. São Paulo: Editora Morais, 1991.

MARTINS, José de Souza. “Subúrbio. Vida Cotidiana no Subúrbio de São Paulo: São Caetano, do Fim do Império ao Fim da República Velha”. São Paulo: Hucitec, 1992,

MORRIS, Frederic. *A geografia social do Rio de Janeiro*. In: “Revista Brasileira de Geografia, 35 (1)”. Rio de Janeiro: IBGE, 1973.

MUMFORD, Lewis. “A Cidade na História”. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

OLIVEIRA, Alfredo César T. “Vila Proletária Marechal Hermes: Urbanismo Operário como Vitrine”. Rio de Janeiro: mimeo, 2004.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira. *Transportes de massa. Condicionadores ou condicionados?* In: “Revista de Administração Municipal, Nº 24 (144)”. Rio de Janeiro: IBAM, 1977.

SEVCENKO, Nicolau. “Literatura como missão”. São Paulo: Brasiliense, 1983.

SOARES, Maria Therezinha de Segadas. “Divisões principais e limites externos do Grande Rio de Janeiro”. Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, v. XII (1958-1959). São Paulo, 1960.

SUBÚRBIOS E PERIFERIA: A FERROVIA NA CONSTRUÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

Antônio José Pedral Sampaio Lins

“Vendeu a modesta herança e tratou de adquirir aquela casita nos subúrbios em que ainda morava e era dele, estava em plena posse do seu ‘buraco’ como ele chamava a sua humilde casucha.” **Lima Barreto**

Preliminares

Antes de abordar o papel da ferrovia na construção e configuração da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, desejo tecer comentários sobre a segregação espacial urbana nas grandes cidades. A segregação espacial urbana pode ocorrer, entre outras, em duas situações: a) intra-urbana, quando acontece entre regiões e bairros de uma mesma cidade ou metrópole, e; b) numa área interna da cidade, restrita a certos bairros, provocada por barreiras físicas intransponíveis. No primeiro caso, por exemplo, entre as zonas sul e norte e os subúrbios ferroviários da cidade do Rio de Janeiro. No segundo caso entre dois lados de um mesmo bairro, quando seccionado por uma via expressa. Em ambos os casos a segregação espacial revela uma segmentação ou partição de territórios. Como mostrarei a frente, a construção da ferrovia em meados do século XIX, contribuiu para que ambas as situações de segregação espacial se estabelecessem na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Considerando, também, que as palavras possuem significados que traduzem sentidos que ocultam, muitas vezes, conceitos que podem estigmatizar um lugar, gostaria de assinalar que as palavras *subúrbio*, *suburbano* e *periferia* são, como tem há muitos anos, expressões carregadas de conceitos pré-estabelecidos como depreciativos. Dessa maneira, realço que *subúrbio* e *periferia*, temas de nosso interesse, possuem um significado depreciativo quanto à qualidade do lugar, de uma localização ou do território de uma cidade. A palavra *subúrbio* é definida pelo *Nouveau Larousse Illustré* (Augé, s/d), em sua edição do início do século 20, como um *sub-burgo*, ou *burgo de baixo da muralha*. Merlin e Choay

(1988), por sua vez definem *faubourg* como “excrescência pontual de uma cidade (fora dos limites do muro)”, cuja implantação se dá fora dos seus limites. Tais definições têm conotação depreciativa e conteúdo de *segregação espacial* (1). Alguns outros autores também assinalaram o lado negativo da palavra subúrbio. Tuan afirma que “cidade significa civilidade” e que “ser *suburbano* significava não ser tão urbano, ser menos *urbano*, não tão *civil*, não plenamente civilizado” (1974, P. 262). O que, de certa maneira, negaria a seu morador a *cidadania*. Para Stilgoe, subúrbio representa um local destinado a ser ocupado imediatamente *abaixo* e fora dos muros da cidade. Abrigando construções consideradas inferiores, como as casas e oficinas dos artesãos, ou destinadas àquelas funções indesejadas, como matadouros, cemitérios e curtumes. Sempre os subúrbios tiveram, têm e terão uma conotação de inferioridade e depreciação, “à sombra da municipalidade que está sobre ele” (Stilgoe, 1988, p. 1). Assim foi ao longo dos anos e ainda é na cidade do Rio de Janeiro.

Grandes redes de infra-estrutura são segmentos lineares de segregação espacial. A ferrovia, por suas características tecnológicas, possui a ambigüidade de ter as qualidades de melhorar a mobilidade e, ao mesmo tempo, acentuar a segregação espacial. Além de permitir a expansão territorial em direção à periferia, oferecendo maior e melhor circulação de mercadorias, e mais mobilidade para as pessoas, facilitando o transporte casa/trabalho, foi, também, um dos causadores da segregação espacial na cidade, tanto nos aspectos intra-urbano como nas configurações locais, nos novos bairros criados na periferia a partir de meados do século XIX.



Fig.1

Fig.2

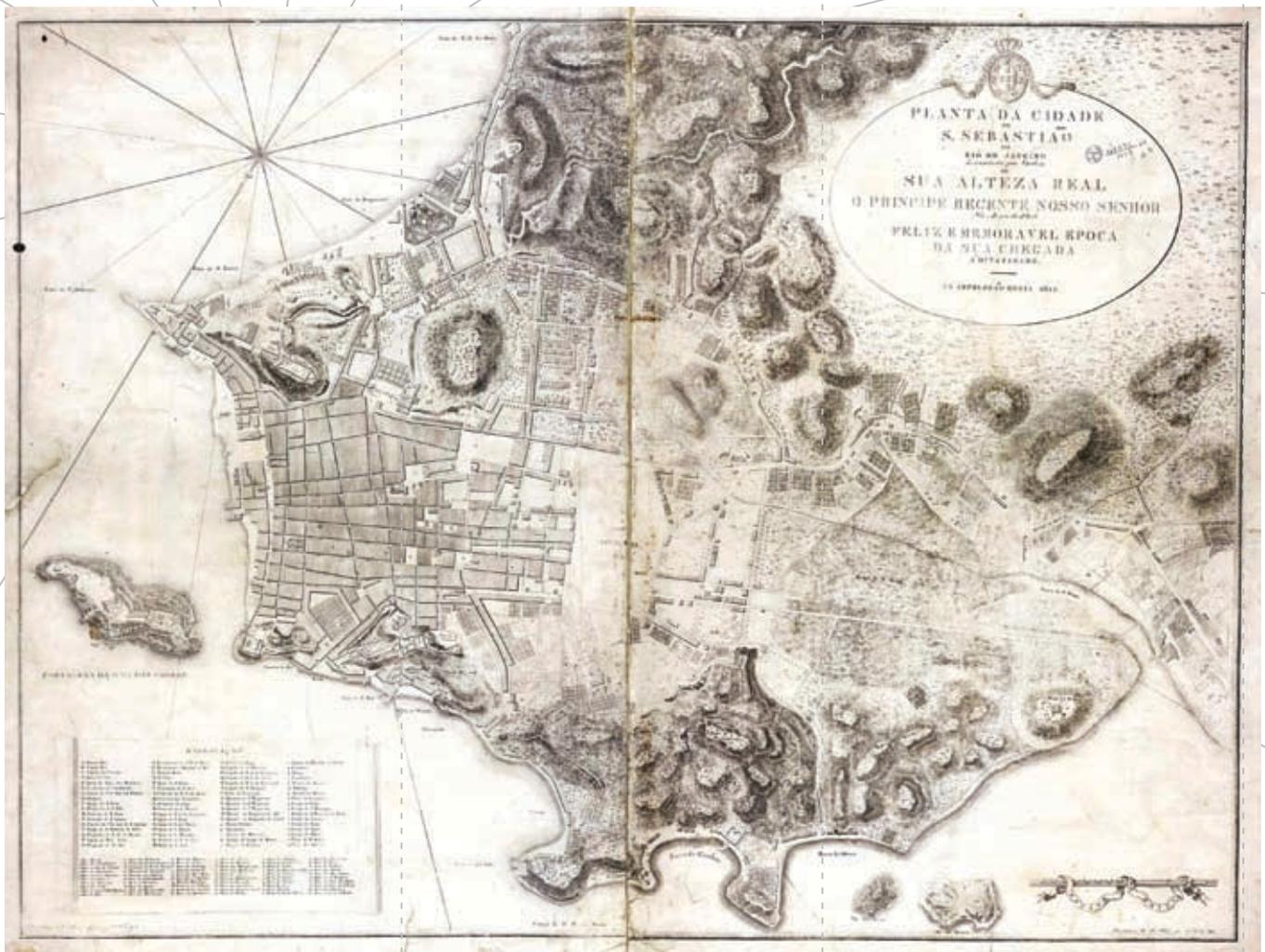


Fig.3

Fig.1. No Atlas de Vingboons datado de cerca de 1660 a cidade do Rio de Janeiro é somente uma rua na margem da Baía de Guanabara. Note que a localidade de São Cristóvão já encontra-se gravada, na forma de um pequeno aldeamento de poucas construções. Fonte: Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico, Pernambucano. (Reis, 2000, p. 160).

Fig.2. Em 1771 a cidade tinha crescido somente algumas ruas na direção oeste, num período de cerca de 111 anos. A pequena aldeia de São Cristóvão já apresentava estrutura urbana. Plan de la Baye, Ville, Frotresse et Attaques de Rio de Janeiro, 1771. Manuscrito Original. Fonte: Bibliothèque Nationale, Paris. (Reis, 2000, 164).

Fig.3. Mesmo após a chegada da Família Imperial à cidade e cerca de 150 anos após o primeiro mapa, a cidade só alcançava o Campo de Santana, cerca de 10 quadras. *Planta da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, 1813-17*. Autor: Phelipe de Braças. Original: Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro. Fonte: Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro (Reis, 2000, 176).

A Cidade Cresceu na Direção da Periferia

O movimento em direção aos subúrbios e periferia ocorreu, de forma mais significativa, em cidades da Europa e da América, no período compreendido entre meados dos séculos XIX e XX. A introdução, na época, de novas infra-estruturas de transportes, como a ferrovia, o barco a vapor e veículos automotores, foi importante para aumentar e melhorar a mobilidade das pessoas. No Brasil, e em especial na cidade do Rio de Janeiro, este também foi o período em que iniciou a expansão para fora dos perímetros tradicionais que perduravam desde a fundação do núcleo do primeiro período colonial português. A cidade do Rio de Janeiro teve a sua ocupação “limitada pelos Morros do Castelo, de São Bento, de Santo Antonio e da Conceição” (Abreu, 1987, p. 35) no período entre a sua fundação (1565) e meados do século 19 (1854) devido, então, à falta de mobilidade. O deslocamento das pessoas para fora desse perímetro só era possível para aqueles que possuíam seus

próprios meios de transportes, cavalo, mula, carroça, liteira, carro de boi ou canoa. Ou seja, somente os senhores proprietários de escravos e de animais. A cidade durante cerca de trezentos anos pouco se expandiu e, quando o fez, foi um processo lento. Naquele período o Mangal de São Diogo era o grande obstáculo a ser vencido. Para acessar São Cristóvão, por exemplo, só existiam duas opções: por terra, pelos caminhos de Mata Cavalos e Mata Porcos, ou navegando pelo interior da Baía de Guanabara.

A expansão do perímetro urbano da cidade do Rio de Janeiro foi possível após a implantação de infra-estruturas de transportes, que ofereceram uma maior mobilidade a cidade. Os serviços de ônibus com tração animal, ferrovias e bondes, após a década de 1850, ofereceram transporte mais acessível a um número maior de pessoas. Só então foi possível abrir novos locais de moradia – imóveis acessíveis à nova classe assalariada que surgia então – e o centro da cidade pode se expandir em direção periferia, os subúrbios



Fig.4

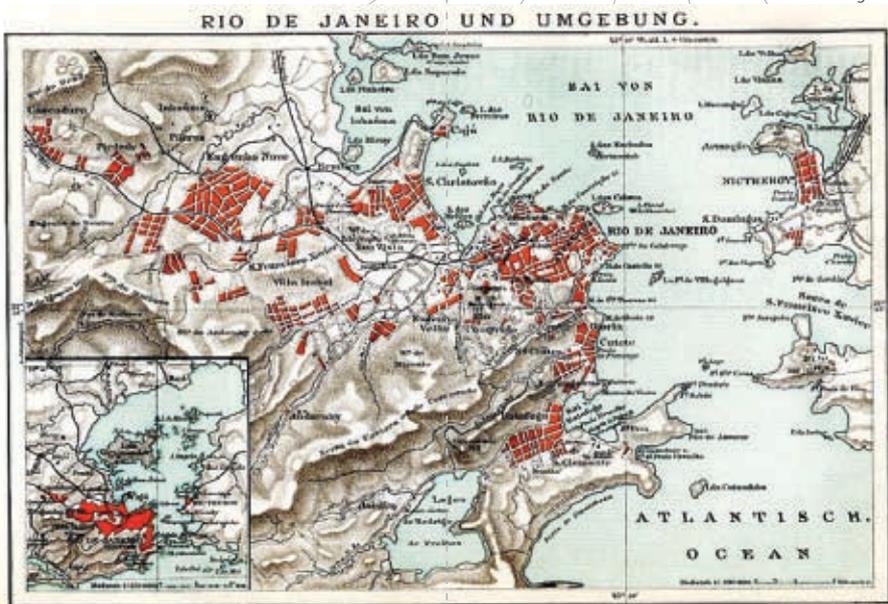


Fig.5

Fig. 4. Em 1880 já se nota a malha urbana da cidade começando a crescer acompanhando o traçado da antiga EFDPII – Estrada de Ferro D. Pedro II, posteriormente EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil. *Mappa do Município Neutro, 1880*. Autor: Laemmert e Cia. Ltda. Fonte: Arquivo Nacional, Rio de Janeiro (CZAJKOYVSKI, 2000)

Fig. 5. Em 1895 a cidade continuava a crescer ao longo das linhas férreas, EFCB e EFL – Estrada de Ferro Leopoldina, e dos eixos servidos pelos bondes. *Rio de Janeiro und Umgebung, 1895*. Autor: Brockhaus – Konversationslexikons, Leipzig. Fonte: Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

ferroviários de hoje. Os transportes públicos ligaram o local de moradia ao trabalho (Kostof, 1992 e Abreu, 1987). Podemos constatar isto quando confrontamos os mapas do Rio de Janeiro elaborados em diversos períodos (1813, 1880, 1913 e 1930). Notamos que o crescimento da malha urbana acompanhou, a partir de meados do século XIX, o traçado das novas vias, tanto as ferrovias como as estradas carroçáveis. Aquelas periferias de então se tornaram acessíveis a um número maior de moradores da cidade. Considerando as áreas externas ao núcleo central da cidade, Abreu afirma que “a periferia de ontem é o conjunto de subúrbios que se formaram ao longo das linhas ferroviárias estabelecidas no século passado, e que hoje são os bairros consolidados na cidade” (1987a, p. 12). Eles são os bairros de subúrbio que apontaram as direções pelas quais a cidade se expandiu buscando alcançar os municípios vizinhos, no que veio a constituir a Região Metropolitana do Rio de Janeiro. O processo de crescimento dos subúrbios em direção à periferia e municípios vizinhos foi diretamente influenciado pela mobilidade oferecida pela ferrovia, introduzida em meados do século XIX. Como em uma conurbação (2), a cidade do Rio de Janeiro foi absorvendo as municipalidades vizinhas no período entre meados do século XIX e a década de 1990. Muitas dessas localidades desenvolveram intenso vínculo sócio econômico com a

capital. A *absorção* é um processo lento de crescente transformação de uma área urbana com características de cidade em bairros ou conjunto de bairros da metrópole. Ela pode se manifestar de três maneiras: a) crescente tendência à *homogeneização* sócio-econômica em oposição à *heterogeneidade* de uma cidade; b) crescente polarização pelo centro metropolitano; c) inserção no esquema geral de segregação metropolitano. Este processo se deveu aos inúmeros loteamentos, resultantes do desmembramento de propriedades pequenas e médias.

Os subúrbios cresceram em torno da via férrea e na direção da Baixada Fluminense. No processo de expansão foi absorvendo os municípios vizinhos, transformando a região numa mancha urbana quase contínua. Na construção desses novos bairros estabeleceu o que pude identificar em pesquisa anterior (1998) as duas formas de segregação espacial: intra-urbana, descrita por Villaça (1998), que ocorre entre regiões e bairros da cidade; e a local, descrita por Lynch (1960) e provocado por barreiras físicas significativas. Em ambos os casos, a segregação espacial reproduz uma segregação social, servindo para delimitar espaços da cidade ou de um bairro. No primeiro caso segregam áreas da cidade que são apropriadas por classes sociais diversas. Como é o caso da distinção entre as zonas sul e norte, conforme descrito por Villaça. Anteriormente alguns autores já tinham desenvolvido explicações que seriam pertinentes aos subúrbios ferroviários. Vale realçar que no Rio de Janeiro só são considerados

subúrbios aqueles bairros que se estruturaram ao longo da linha férrea. Ou seja, contrariando a definição clássica de que subúrbio é qualquer bairro afastado do centro da cidade (Holanda, 1975, p. 1333). No Rio de Janeiro subúrbios são aqueles bairros situados nas zonas norte e oeste, que são servidos pelo trem. Desta maneira, a Tijuca, por exemplo, seria um bairro da zona norte da cidade e não um subúrbio. Já os bairros de São Francisco Xavier e São Cristóvão, vizinhos ao primeiro, são identificados como subúrbios. Diferentemente da Barra da Tijuca, situada na zona oeste da cidade, que é um subúrbio por sua situação geográfica no espaço urbano e que, por não ser servida por linha ferroviária, é identificada pela população como zona oeste. O que distingue este bairro daqueles servidos por trem? A classe social que mora lá? Ser um subúrbio rodoviário e não ferroviário? Podemos distinguir que no Rio de Janeiro existem os subúrbios ferroviários e os rodoviários. Os primeiros situados nas zonas norte e oeste, e os demais nas zonas sul e oeste. Esta é a segregação espacial urbana que Villaça (1998) denominou de *segregação intra-urbana*. Soares (1966), anteriormente, analisando a segregação na cidade, sustenta que o morador do Rio de Janeiro estabeleceu um *conceito carioca de subúrbio*. Já Fernandes (1995) afirma que esta forma de segregação é um *rapto ideológico* da categoria subúrbio (3), diferenciando do *conceito carioca de subúrbio*. Soares cunhou a expressão para explicar a divisão que se expressa na cidade pela geografia. Estudando a evolução urbana do Rio de Janeiro, ela reconhece que a geografia da

cidade, com suas montanhas, o mar e as lagoas, favoreceu o estabelecimento de uma segregação espacial. Para Soares, o “Rio de Janeiro é uma cidade em que grande número de bairros tem no fator sítio uma das razões principais de sua unidade e de sua individualidade” (op. cit., p. 333). A autora salientou que o maciço da Tijuca é um dos grandes obstáculos geográficos que dividem a cidade. Ao norte, na sua planície estão situados os bairros suburbanos cujas locações estão irremediavelmente ligadas ao traçado das ferrovias. Afirma que a beleza física e as amenidades de clima das zonas à beira mar atraíram uma classe dominante para a ocupação da denominada zona sul (op. cit., p. 339). Em seu trabalho, porém, reconhece que a lógica de ocupação dos bairros no Rio de Janeiro é a coexistência na vizinhança de várias classes habitando uma mesma área da cidade:

“Na zona sul da cidade, edifícios de luxo se alternam com prédios de classe média e proletária. Na zona norte, bangalôs de classe média, pequenas casas de vila ou de frente de rua, de classe mais modesta, e confortáveis residências de classes abastadas coexistem na maioria dos bairros. Só nos subúrbios é que vemos desaparecer um tipo de residência ou de apartamentos de luxo, pois esta área, ao contrário dos subúrbios de várias metrópoles de outros países, se caracteriza pela predominância das construções de classe pobre.” (Soares, 1960, p. 343).

A autora distinguiu fisicamente as zonas da cidade pela “densidade e a continuidade das construções”, seu



“aspecto de limpeza”, a “presença de melhoramentos e serviços” e a “pavimentação de suas ruas” (ibid, p. 344). Some-se a este quadro o fato dos subúrbios da cidade serem servidos por transporte ferroviário. Para Soares “a palavra subúrbio contém na linguagem carioca um certo sentido depreciativo, que inclui não somente um certo gênero de vida peculiar. O suburbano tem, aos olhos do cidadão, uma aparência diferente, hábitos de vida característicos, atividades como uma certa reminiscência rural, exercidas por pessoas que trabalham na cidade” e desta forma podemos dizer que o “conceito carioca de subúrbio contém uma paisagem, um modo de vida e uma noção administrativa” (1960, p. 143). É importante notar que as afirmações da autora datam de 1960. Hoje esses subúrbios cresceram, tornaram-se bairros com uma complexidade social e construída diferente das suas descrições. Sem me contrapor à autora, lembro da carga de pré-conceitos que assinei no início do texto.

Fernandes (1995) se contrapõe a Soares e afirma que o que ocorreu na cidade do Rio de Janeiro foi o *rapto ideológico*

das palavras *subúrbio* e *suburbano*, e não somente uma definição espacial das áreas da cidade. Alega que Soares “não se centrava em ter-reconhecido e identificado que *subúrbio* no Rio de Janeiro é designação conferida apenas aos bairros ocupados pelas classes médias e baixos extratos sociais dispostos ao longo das ferrovias” (1995, p. 1).

Abreu (1987a, p. 14), estudando a imprensa suburbana, formada por diversos periódicos que surgiram e morreram na cidade do Rio de Janeiro, revela uma forma diferenciada no tratamento dispensado às diversas áreas da cidade: “os melhoramentos urbanos beneficiaram o centro e as zonas residenciais mais nobres da cidade (Botafogo, Catete, Laranjeiras, Tijuca)”, embora a imprensa chamasse atenção que os impostos pagos eram iguais, não fazendo distinção entre as diversas zonas. Os motivos das reclamações foram de toda ordem: falta de luz, água, esgoto canalizado, pavimentação. O autor comenta, ainda, que era tudo para “os arrabaldes *chics*, e os subúrbios vivem no mais completo abandono” (Ibid, p. 20). Classificando os moradores dos subúrbios, afirma que “até o final

do século XIX o subúrbio podia ser caracterizado como local de residência de uma pequena classe média composta de funcionários públicos, comerciantes e de alguns operários, que tinham em comum o fato de possuírem uma remuneração relativamente estável”. E revela, ainda, que “a escolha do subúrbio como local de residência era motivado por razões econômicas (fuga dos altos aluguéis da zona central) e higiênicas (subúrbio era local “salubérrimo” segundo a imprensa da época)” (ibid, p. 23).

Devemos levar em consideração que por esse conjunto de fatores os demais moradores de outras zonas da cidade associaram, ao longo dos anos, os bairros suburbanos à presença da ferrovia. Abreu (1987, p. 50) afirma que “os trens foram responsáveis pela rápida transformação de freguesias que, até então, se mantinham exclusivamente rurais” (4). A simples existência da via férrea em um lugar pressupunha, para muitos, que o bairro era um ‘subúrbio’, e, num raciocínio simplista, a não existência da ferrovia foi associada a bairros “não suburbanos”.

Corrêa (1995), vendo pelo olhar cultural,



afirmou que a paisagem “articula a natureza com o saber sobre o homem” (p. 3) e que a paisagem reconhecida é a da cultura dominante, uma das maneiras que o grupo dominante tem para expressar seu poder. O autor afirma que a “mudança na avaliação ambiental (que) induziu a progressiva transferência das elites e classes médias abastadas para o setor litorâneo a partir do século XIX, como no caso do Rio de Janeiro, (e) originou um padrão espacial de segregação residencial caracterizado por apresentar setores seletivos” na cidade. (p. 9)

O bonde serviu também aos subúrbios e, como o trem, ajudou a abrir os novos loteamentos de então. Sob o ponto de vista técnico, o trem foi construído para servir estações distantes, em média, de 1,5 km entre elas, enquanto os bondes, por permitirem curvas com raios menores, podiam costurar pelo interior dos bairros, fazendo as curvas a 90°. No final do século XIX, o bonde servia bairros como Bonsucesso, Olaria, Piedade, Cascadura e Madureira, bairros também atendidos pela ferrovia.

Nos anos iniciais de implantação da

ferrovia, os bairros nasceram pontuando suas margens como se fossem “gotas em um fio de barbante”. Ao compararmos as datas de implantação das principais estações verificamos que o período de meados do século XIX ao início do século XX foi muito dinâmico para a formação dos subúrbios ferroviários da cidade: São Cristóvão (1859); Riachuelo (1869); Méier (1889); Piedade (1873); Engenho Novo (1858); Cascadura (1858); Deodoro (1859); Nova Iguaçu (1858); Queimados (1858); Japeri (1858); Realengo (1878); Campo Grande (1878); Santa Cruz (1878); Pavuna (1883); São João Meriti (1910); Belfort Roxo (1883); Magé (1896). Podemos, assim, traçar o mapa sequencial de ocupação dos subúrbios e da formação da embrionária, então, região metropolitana. Os novos bairros foram sendo criados em torno das estações e não configuravam, à época, um contínuo urbano, mas sim localidades isoladas que, muitas vezes, possuíam características rurais no seu interstício.

Segregação espacial e mobilidade

Quando inicialmente tratamos da segregação espacial, seja ela intra-

Fig. 6. Rua da República vista do coreto da Praça Quintino Bocaiúva – 1928. Foto: Malta
Fonte: Arquivo Geral da Cidade

urbana ou somente de caráter local, da divisão de um ou alguns bairros por uma via férrea, nos interessava realçar a forma como a segregação se apresenta nos bairros de subúrbio atuais e como foi sendo construída a segregação social associada a ela no imaginário da população. Verificamos anteriormente (Lins, 1998), também, como as vias férreas influenciaram e foram importantes para a definição do desenho do espaço urbano. Lembro, aqui, que a via ferroviária segrega espacialmente o espaço do seu entorno, separando os bairros em dois lados. Os trilhos, mesmo quando não são cercados por muros, dificultam a sua transposição no sentido perpendicular à linha.

Ainda na primeira fase de implantação da ferrovia na periferia da cidade do Rio de Janeiro, entre meados e fim do século XIX, quando não havia, ainda, a necessidade de segregar a via permanente, *trem e pessoas* conviviam compartilhando o mesmo território. Posteriormente, com o trem se modernizando e adquirindo maior velocidade, a via férrea foi tendo a necessidade de ser cercada e murada. Tal fechamento só veio realçar a existência de dois lados: *um e o outro lado da cidade*, temática que se transformou numa questão importante do urbanismo. Ao adotar o bairro de Quintino Bocaiúva como estudo de caso, entre os anos de 1997 e 1998, tinha a intenção de melhor entender como, quando e porque a divisão acontecia. E, em acontecendo fisicamente, como ela se rebatia na vida cotidiana das pessoas.

As marcas físicas mais evidentes entre um lado e outro da via férrea, no caso de Quintino Bocaiúva, se restringem a alguns aspectos da malha urbana que não possuem continuidade entre as ruas perpendiculares a via férrea, situadas de um e outro lado. Outras diferenças são as provocadas por acidentes geográficos, como morros e pequenas elevações, que são distintas em ambos os lados da via férrea (5). As exceções de continuidade ocorrem quando uma rua tem continuidade do outro lado da linha. Este é o caso das ruas Bernardo Guimarães, pelo lado direito da via, e Cupertino, pelo lado esquerdo. Essas exceções ocorriam onde existia uma passagem

de nível, fechada posteriormente. A malha urbana possui, ainda hoje, a aparência de uma colcha de retalhos formada pelos diferentes loteamentos abertos ao longo dos anos, que eram implantados separadamente sem levar em consideração a continuidade urbana entre ambos os lados. Muitas vezes não estabeleceram nem uma continuidade lateral entre eles.

Não há diferença significativa de um e outro lado da via férrea sob o ponto de vista tipológico, bem como na aparência das construções. Mesmo levando-se em consideração as semelhanças, nas entrevistas que fiz constatei que os moradores do lado esquerdo da linha férrea, do lado da Praça Quintino Bocaiúva, consideram-se moradores de Quintino. Este lado do bairro, para muitos entrevistados, seria *verdadeiramente* identificado como Quintino Bocaiúva, embora o bairro tenha um perímetro muito mais amplo. Alguns moradores do lado direito da via consideraram-se moradores do bairro, mas conforme seu local de moradia aproximava-se da Avenida Suburbana, ou mesmo quando ultrapassavam esta, já se viam como moradores de Cascadura ou Cavalcanti. Esta maneira de compreender o bairro é compartilhada por diversos entrevistados não moradores do local. Para eles o bairro se restringe somente ao segmento que fica situado à esquerda da ferrovia, o da Praça Quintino Bocaiúva. A praça, por ter um coreto que se destaca na paisagem, é um marco urbano com forte carga simbólica para moradores e não moradores. Ela, por este motivo, é identificada por muitos como sendo o início do bairro.

A barreira física criada pela via férrea reforçou a segregação espacial entre ambos os lados do bairro. Como consequência, observei que certos hábitos dos moradores se reproduzem em ambos os lados. Moradores de um determinado lado tendem a se relacionar e deslocar preferencialmente do mesmo lado em que vivem. A existência de poucos pontos de transposição, sejam viadutos e/ou passarelas, sobre a via férrea reforça a segregação espacial. A falta de visibilidade criada pela barreira física dos muros altos se reflete numa sensação de desconhecimento dos

moradores de um lado em relação aos do lado oposto. Nas entrevistas pude verificar que diversas pessoas desconhecem a realidade do lado oposto em que moram. Caracterizam muitas vezes de maneira pejorativa o outro lado da via férrea tanto sob o ponto de vista do local quanto das pessoas. Os moradores têm o hábito de se deslocarem pelo mesmo lado em que moram. Assim como demonstram solidariedade e reconhecimento pelos vizinhos de seu lado da linha, tratam de forma depreciativa os moradores do lado oposto. Traduzimos esquematicamente o que constatei através do gráfico ao lado.

Conclusão

No início deste trabalho comentei sobre a segregação espacial urbana nas grandes cidades. Quando olhamos para o bairro de Quintino Bocaiúva nos deparamos com as duas formas de segregação espacial.

A intra-urbana, segundo Villaça (1998), reproduz-se na aparência do espaço público urbano do bairro, em geral. Ruas, praças e largos possuem uma aparência deteriorada e de abandono quando comparamos com os bairros mais valorizados, situados em outras zonas da cidade. Esses aspectos reforçam os pontos de vista de Soares (1966) e Fernandes (1995). Constata-se que, apesar do tempo decorrido, o conceito carioca de subúrbio, sugerido por Soares é, ainda, um ponto de vista compartilhado por muitos moradores do Rio de Janeiro. Ainda hoje somente os bairros servidos pelas linhas férreas são considerados como sendo *subúrbio*, embora existam outros subúrbios situados nas zonas sul e oeste da cidade. Fernandes, quando observa sobre o *rapto ideológico da palavra subúrbio*, situa com clareza esta forma de segregação espacial que os moradores das zonas mais valorizadas da cidade desenvolveram para se referir aos subúrbios, que denomino de ferroviários, e não aos demais subúrbios das zonas sul e oeste da cidade. Sob o ponto de vista do mercado imobiliário, embora não tenha me estendido neste aspecto, os bairros de subúrbio ferroviário são menos valorizados que outros equidistantes do



Fig. 7



Fig. 8



Fig. 9



Fig. 10



Fig. 11



Fig. 12



Fig. 13



Fig. 14

Fig.7. Rua Cupertino.

Fig.8. Rua Nerval de Gouveia, vista da Rua Goiás.

Fig.9. Rua Lucinda Barbosa.

Fig.10. Largo Capitão Couto

Fig.11. Fim da Rua Guaramiranga, ou Largo do Escorrega.

Fig.12. Rua Oliveira Dias.

Fig.13. Rua Goiás e a segregação espacial provocada pela via férrea.

Fig.14. Casa de Quintino Bocaiúva, na Rua Goiás de frente para via férrea.

Fonte: Antonio José Pedral



via férrea



Fig.15. Foto aérea de Quintino Bocaiúva. Nota-se a descontinuidade do alinhamento das vias urbanas, mostrando o limite dos loteamentos construídos em períodos diferentes de tempo.

Viaduto Compositor Wilson Batista, de transposição da via férrea, na divisa entre Piedade e Quintino.

centro de negócios da cidade e que não são servidos por ferrovias, principalmente comparando-os com aqueles próximos da orla marítima. As vias férreas foram, no período entre meados dos séculos XIX e XX, o principal eixo de expansão da cidade, pois o trem foi o principal meio de transportes que ligava a periferia ao centro de negócios metropolitano.

No aspecto da segregação espacial de cunho local, gerado pela ferrovia e sua inserção na malha urbana, a pesquisa em Quintino Bocaiúva revelou que a via férrea separa o bairro fisicamente, uma vez que existem poucos pontos de travessia entre os lados. Como a barreira física é muito significativa, com muros altos que escondem a visão, as pessoas desenvolveram, ao longo dos anos, um *desconhecimento* sobre o lado oposto da cidade em que moram. Considerando-se os aspectos físicos da arquitetura e do espaço urbano, e embora existam mais semelhanças que diferenças entre os

dois lados da linha, as entrevistas com os moradores revelaram que a segregação física reflete-se com certo significado no comportamento e na maneira de usar o espaço público. Apesar da situação criada pelo crescimento da cidade no entorno da via férrea se reproduzir em diversos bairros suburbanos ferroviários, não podemos estender as observações realizadas em Quintino Bocaiúva aos demais bairros servidos por ferrovias. Considero que cada bairro da cidade possui suas próprias características espaciais e sociais. As características de cada um podem, ou não, se reproduzir nos demais bairros vizinhos. Assim podemos afirmar, por fim, que cada um dos bairros da cidade é único e que, embora possam ter aparentes semelhanças de cunho físico, econômico ou social, eles são mais diversos do que semelhantes. Esta característica é que faz com que cada cidade seja única em seu conjunto e diversa em relação aos bairros que a compõem •

Antônio José Pedral Sampaio Lins é arquiteto e urbanista, mestre e doutorando pelo ProURB, FAU UFRJ

Referências bibliográficas:

ABREU, Maurício de Almeida. "Evolução Urbana do Rio de Janeiro". Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 1987.

_____. *A Periferia de Ontem: O Processo de Construção do Espaço Suburbano no Rio de Janeiro (1870 – 1930)*. In: "Espaço & Debates, nº 21, ano VII – Vol. 1." São Paulo: NERU – Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 1987 a.

AUGÉ, Claude (Dir). "Nouveau Larousse Illustré". Paris: Librairie Larousse, S/D.

BARRETO, Lima. "Clara dos Anjos". São Paulo: Editora Brasiliense, 1976 (1921/22).

CORRÊA, Roberto Lobato. *A dimensão cultural do espaço: alguns temas*. In: "Espaço e Cultura, Ano I, nº1". Rio de Janeiro: NEPEC - UERJ, 1995.

CZAJKOYVSKI, Jorge; CASTRO, Celso; TAVEIRA, Alberto. "Do Cosmógrafo ao Satélite". Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Urbanismo da Cidade do Rio de Janeiro, 2000.



Notas:

1. Em português, a definição para urbano é “aquilo que é relativo à cidade” e subúrbio a “cercania de cidade ou de outra povoação”. Já suburbano é o “pertencente ou relativo a subúrbio, ou o que mora em subúrbio”. Ou, ainda, de forma depreciativa, “é o que tem ou revela mau gosto, indivíduo suburbano” (Holanda, 1975: 1333).

2. Processo de conurbação acontece quando a cidade central começa a absorver núcleos urbanos a sua volta, pertençam ou não a mesma municipalidade. Uma cidade absorve outra quando passa a desenvolver intenso vínculo sócio econômico com a cidade absorvida.

3. Fernandes usa o conceito de raptó ideológico de Engels, e trabalha os conceitos da Ideologia do Habitat em Lefebvre.

4. O autor citando Carlos Nelson Ferreira dos Santos afirma que “trem, subúrbio e população de baixa renda passavam a ser sinônimos aos quais se contrapunha a associação bond/zona sul/estilo de vida ‘moderno’” (Idem, 57). Ferreira dos Santos afirmou que “o bonde fez a zona sul, porque as razões de ocupação seletiva da área eram ‘realidade’. Já o trem veio responder a uma necessidade de localização de pessoas de baixa renda e de atividades menos nobres (indústrias)” (1977,25).

5. A ferrovia por ter precedido muitas vezes a formação dos bairros, teve a oportunidade de ocupar os terrenos de planície, contornando os morros e elevações.

FERNANDES, Nelson Nobrega. “O ‘raptó ideológico’ da categoria subúrbio: Rio de Janeiro (1858-1845)”. Rio de Janeiro: UFRJ – Dissertação de Mestrado, PPGG - IGEO - UFRJ, 1995.

HOLANDA, Aurélio Buarque (coord.). Novo Dicionário da Língua Portuguesa. Rio de Janeiro. Editora Nova Fronteira, 1975.

JACOBS, Jane. “The Death and Life of Great American Cities: The failure of town planning”. Penguin Books, Middlesex. 1984 (1961).

KOSTOF, Spiro. The City Assembled: the elements of urban form through history. Boston. Little, Brown and Company, 1992.

LINS, Antônio José Pedral Sampaio. “Paisagem Segregada: A Ferrovia no subúrbio de Quintino Bocaiúva, Rio de Janeiro”. Dissertação de Mestrado defendida no ProURB - FAU UFRJ. Rio de Janeiro Cópia impressa, 1998.

LYNCH, Kevin. “The Image of the City”. Cambridge: The MIT Press, 1960.

MERLIN, Pierre; CHOAY, Françoise. “Dictionnaire de L’Urbanisme et de L’Architecture”. Paris: Presses Universitaires de France, 1988.

REIS, Nestor Goulart. “Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial”. São Paulo: Edusp, 2000.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira. *Transportes de massa. Condicionadores ou condicionados?* In: “Revista de Administração Municipal, N° 24 (144)”. Rio de Janeiro: IBAM, 1977.

SOARES, Maria Therezinha de Segadas. “Fisionomia e estrutura do Rio de Janeiro”. In: Separata da Revista Brasileira de Geografia, Ano XXVII, nº3 (330-370). Rio de Janeiro: IBGE, Conselho Nacional de Geografia, 1965 [1966].

STILGOE, John R. Borderland. “Origins of the American Suburbs, 1820-1939.” New Haven: Yale University Press, 1988.

TUAN, Yi-Fu. “Topofilia: Um Estudo da Percepção, Atitudes e Valores do Meio Ambiente”. São Paulo: Difel, 1974 (1980).

VILLAÇA, Flávio. “Espaço Intra-Urbano no Brasil”. São Paulo: Nobel/Fapesp, 1998.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE O SUBÚRBIO

José Barki

O vocábulo “subúrbio” tem no Aurélio (1) uma definição curta e direta:

Subúrbio

[Do lat. *suburbium*.]

Substantivo masculino.

1. Cercanias de cidade ou de outra povoação. [Cf. *suburgo*.]

suburgo

[De *sub-* + *burgo*, ou cruz. de *subúrbio* com *burgo*.]

Substantivo masculino.

1. *Bras. Pop.* Aldeola sem movimento, sem vida. [Cf. *subúrbio*.]

É também curioso notar no mesmo Aurélio a definição dada aos habitantes desse lugar:

Suburbano

[Do lat. *suburbanus*.]

Adjetivo.

1. Pertencente ou relativo a subúrbio.

2. Que mora em subúrbio.

3. *Bras. Deprec.* Que tem ou revela mau gosto.

Substantivo masculino.

4. Aquele que mora em subúrbio.

5. *Bras. Deprec.* Indivíduo suburbano (3). [Sin., bras., RJ, nesta acepç.: *saquarema*.]

Ainda assim, apesar dessa aparente simplicidade parece ser um termo que apresenta alguma dificuldade de entendimento e, por isso mesmo, uma riqueza inexplorada de sentidos. Na década de 1960, por exemplo, o escritor Marques Rebelo (2) preparou um divertidíssimo “Guia Antiturstico do Rio”, com 55 verbetes, e o definiu da seguinte maneira:

“Subúrbios”: *Há os da Central, da Leopoldina e os da linha auxiliar, ferrovias que especificamente os servem com atrasos e desastres, alguns monumentais.*

São muitos e brotam como cogumelos.

Denomina-se subúrbio uma localidade sem água, sem esgoto, sem calçamento, sem escolas, sem hospitais, sem mercados, sem meios de transporte, sem parques e sem jardins, com precária iluminação, porém com uma população densíssima, não muito compreendida pela população da zona sul, cujos conhecimentos geográficos são os mais duvidosos ou omissos, mas ultracompreendida pelos candidatos a cargos eletivos, que nela encontram uma farta seara de votos.

O que tinha nome mais bonito, mudou de nome. Chamava-se Moça Bonita. Agora chama-se Padre Miguel.”

Talvez se possa considerar que “Subúrbio” é um termo utilizado para designar as áreas circunscritas às áreas centrais de um dado aglomerado urbano, seja ele um município, distrito ou outra qualquer instância política; porém, este termo é mais *usual quando refere-se ao município, e também para* descrever cidades circunscritas a um núcleo metropolitano central. Eventualmente pode ser considerado sinônimo de periferia urbana, embora tal definição encontre alguma polêmica nos estudos de urbanismo e planejamento urbano.

A professora Margareth A. C. da Silva Pereira há muito trabalha numa investigação que discute os usos e os sentidos das palavras que empregadas para tratar da cidade e suas questões. O projeto de pesquisa chama-se “Les Mots de la Ville” e em um relatório parcial, ainda inédito, explica:

“Embora dicionarizada em língua

portuguesa desde o século XVIII, a palavra subúrbio teve, até recentemente, circulação e uso extremamente restritos no Brasil. Do ponto de vista histórico é possível, inclusive, delinear com precisão tanto as etapas no processo de introdução, afirmação e expansão da utilização deste novo vocábulo em apenas certas cidades brasileiras quanto a sua quase obsolescência [...] Hoje, entretanto, também é claramente perceptível uma reversão nesse quadro. Tendências recentes [...] começaram a delinear um movimento de revalorização do interesse pelos subúrbios [...] atualizando os sentidos e multiplicando as formas de circulação do vocábulo.

A introdução da palavra subúrbio em língua portuguesa parece ter-se dado por volta das primeiras décadas do século XVIII. Com a escrita latina suburbium já figura, em 1712, no Vocabulário Portuguez e Latino como sinônimo de ‘arrabalde’ ou ‘arrealde’, termo utilizado para designar a área ocupada pela ‘gente multiplicada que não cabe na Cidade e faz sua habitação fora dela.’”

De fato, no caso particular da cidade do Rio de Janeiro as mudanças sócio-econômicas do município influenciaram a formação do subúrbio carioca. A evolução espacial da cidade é provocada por diferentes situações históricas e a expansão urbana ocorre em áreas então ocupadas por fazendas e engenhos. No final do século XIX, a consolidação do Rio de Janeiro como um centro exportador provoca mudanças que transformaram o perfil das regiões até então rurais e dão início a uma forma de ocupação urbana que caracterizaria a formação do subúrbio carioca. A transformação de engenhos em centros de abastecimento através do cultivo de gêneros de subsistência, o advento do transporte coletivo, o fim da escravidão e a falta de habitação para os recém-





Vista aérea de suburbio residencial próximo a Markham, Ontario, no Canadá. Foto de IDuike, Novembro de 2005. Fonte: *Wikipedia Commons*.

libertos e os imigrantes poderiam ser considerados como alguns dos principais fatores para o crescimento desordenado da região rural.

O bonde efetivaria a ocupação de áreas na zona sul e norte e o trem possibilitaria a ocupação de áreas que hoje são chamadas suburbanas. O processo de urbanização, que se iniciou por volta de 1870, em Inhaúma, Irajá, entre outras *freguesias*, estava diretamente relacionado à valorização dessas terras devido à instalação da Estrada de Ferro Dom Pedro II em 1858 e de suas estações no final do século XIX. Em 1870, as *freguesias* nas quais iriam surgir os subúrbios ainda eram caracterizadas como *freguesias rurais*.

Com instalação da ferrovia alguns proprietários dessas regiões iniciaram, por conta própria, o loteamento de parte de suas terras e abriram diversas ruas. Durante a administração de Pereira Passos, já no início do século XX, o próprio governo estabeleceria que determinadas *freguesias* abrigariam áreas residenciais para as “camadas trabalhadoras”, situação que se consolidaria por volta da década de 1920. De fato, a ausência de indústrias fez com que *freguesias* — mais tarde *Bairros* — se tornassem áreas residenciais proletárias, como aconteceu com Irajá e com Inhaúma.

Neste caso vale a pena recorrer mais uma vez ao **Aurélio**:

Freguesia

[De *freguês* + *-ia*.]

Substantivo feminino.

1. Povoação, sob o aspecto eclesiástico:

“Em uma freguesia rural faleceu há pouco tempo um indivíduo a cujo cadáver o respectivo pároco denegou sepultura” (Ramalho Ortigão, *As Farpas*, V, p. 258).

2. O conjunto dos paroquianos:

“O tempo não lhe chegava para dançar e tocar violão à beira dos lagos, onde passava a maior parte do ano,

deixando a freguesia sem missa e sem socorros espirituais.” (Inglês de Sousa, *O Missionário*, p. 47.)

3. Concorrência de compradores a determinado estabelecimento ou vendedor; clientela.

4. Hábito ou costume de comprar de determinado vendedor.

5. *Lus.* Nas cidades e províncias portuguesas, a menor das divisões administrativas.

Freguês

[Do lat. hisp. *filii ecclesiae*, ‘filho da igreja’, ‘paroquiano’.]

Substantivo masculino.

1. Habitante duma freguesia; paroquiano.

2. Aquele que compra ou vende habitualmente a determinada pessoa.

3. *P. ext.* Comprador, cliente.

4. *Bras.* Pop. Pessoa qualquer; indivíduo:

Que freguês cacete! [Flex.: *freguesa* (ê), *fregueses* (ê), *freguesas* (ê).]

Existem regiões, entretanto, que atraem os interesses de camadas mais afluentes da população e se encontram em áreas também periféricas, em processo semelhante ao dos subúrbios norte-americanos, mas com peculiaridades locais. Tais regiões normalmente são caracterizadas principalmente pela forte presença de condomínios fechados. Um Exemplo típico deste tipo de área periférica dita como “rica” no Rio de Janeiro é a Barra da Tijuca. Alguns condomínios existentes em cidades das regiões metropolitanas, como acontece com Alphaville, Granja Viana e os condomínios da Serra da Cantareira, todos na Grande São Paulo, podem ser considerados subúrbios também classificados como “ricos”. Alguns destes processos de expansão urbana foram descritos pelo autor Flávio Villaça em seu livro “Espaço Intra-Urbano no Brasil”.

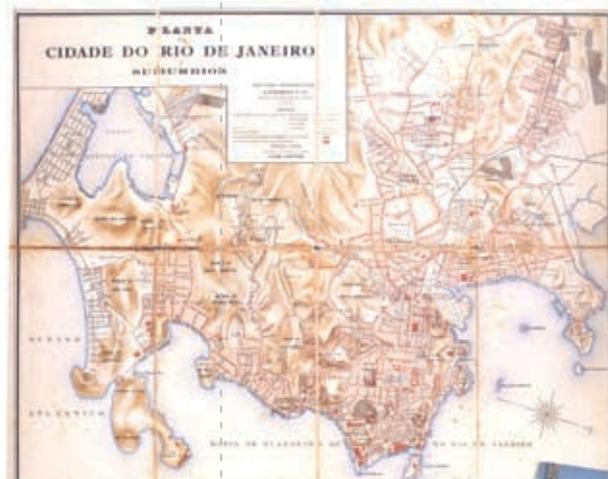
Outro autor que trata do tema é Mauricio de Abreu. No seu importante livro “A Evolução Urbana do Rio

de Janeiro” investigou as raízes da estratificação espacial *núcleo-periferia* da cidade com o intuito de entender os problemas e a dinâmica urbana atuais. Abreu aponta que a primeira expansão acelerada da malha urbana ocorreu entre 1870 e 1902. Ao abordar esse crescimento, o autor também trata do papel dos bondes e dos trens, e afirma que apesar desses meios de transporte de massa terem estimulado a expansão urbana, a dicotomia *núcleo-periferia*, que de alguma forma já se esboçava antes de 1870, foi apenas consolidada pela sua instalação.

No que diz respeito às conseqüências das reformas urbanas operadas pelo estado, Abreu argumenta que a favela foi a “...*única alternativa que restou a uma população pobre, que precisava residir próximo ao local de trabalho...*”. No entanto, o autor propõe que nem todos os expulsos dos cortiços ou aqueles migraram para a cidade instalaram-se em favelas: “... *a grande maioria, ao que parece, instalou-se nos subúrbios, contribuindo assim para a sua ocupação efetiva...*”. Sustenta tal afirmação com base nos dados dos recenseamentos de 1890 e 1906, através dos quais é possível notar o crescimento populacional de *freguesias* suburbanas como Engenho Novo e Inhaúma. Esta última no início do século XX apresentou também o maior crescimento predial do município.

Nas grandes cidades da América Latina, a palavra “subúrbio” é comumente utilizada para se referir a áreas que não possuem todos os recursos das regiões centrais – principalmente infra-estrutura urbana (como energia elétrica, água encanada, esgoto, coleta de lixo, etc.) e equipamentos sociais (como instituições culturais e de saúde, assim como órgãos públicos) – ou até possuem, mas em escala inferior. A palavra também é associada às regiões periféricas de perfil de renda baixa. Estas são mais aparentes nas grandes cidades, onde vários fatores como especulação imobiliária, exploração e alienação da força de trabalho, entre outros, levam a ocupação de áreas mais distantes pela população mais pobre, em um processo paralelo ao da segregação

, desideroso che , desideroso che , desideroso che desideroso di qualche goccia d'acqua, desideroso di qualche goccia d'acqua, desideroso che goccia d'acqua, desideroso di qualche goccia d'acqua, desideroso di qualche goccia d'acqua, desideroso di qualche goccia d'acqua,V desideroso che , desideroso che , desideroso che desideroso di qualche goccia d'acqua, desideroso di qualche goccia d'acqua, desideroso che goccia d'acqua, desideroso di qualche goccia d'acqua, desideroso di qualche goccia d'acqua, desideroso di qualche goccia d'acqua,V



voluntária das elites, que se apropriam das melhores regiões da cidade e impedem seu uso pelas classes mais pobres.

O professor Joseph Rykwert dedica todo um capítulo do seu livro "A sedução do Lugar" (3) ao tema do subúrbio combinando este assunto com o tema das novas capitais. Na passagem selecionada abaixo procura elucidar a questão sob um ponto de vista abrangente:

"[...] O crescimento dos subúrbios – aparentemente incontrolável e em geral não-planejado, se não mesmo não-premeditado — foi um problema pragmático que levou vários reformadores a propor a fundação de novos assentamentos. Enquanto as

idades tiveram limites ou fronteiras — com seus inevitáveis toques de recolher e portões fechados durante a noite, o que significava que os retardatários tinham que procurar acomodação fora das muralhas —, existiram subúrbios. Na Europa, da Idade Média em diante, as estalagens que acolhiam viajantes desgarrados e a imposição de taxas de importação pelas cidades induziram o funcionamento de um mercado livre. Tudo isso atraía óbvias atividades ilícitas, o jogo e a prostituição. Por sua vez, o mercado e a estalagem geraram suas próprias povoações.

A palavra inglesa "suburb" não descreve a situação de modo tão preciso quanto as francesas faubourg (fora da cidade) e banlieue (corruptela do latim banlauca

ou baleuca - a distância de uma légua para fora dos limites de uma cidade ou mosteiro na qual suas leis, o seu ban, ainda prevaleciam). A medida que as cidades medievais e posteriores cresciam, novas e mais extensas

muralhas envolviam áreas anteriormente suburbanas que haviam se tornado desconfortavelmente grandes e importantes. Desse modo, o Faubourg Saint-Germain se tornou, no século XVIII, o bairro das grandes mansões da nobreza e, conseqüentemente, o termo faubourg, até então não qualificado, passou a sugerir a elegância da aristocracia com





relação aos novos ricos; enquanto isso, a palavra suburb conservou o seu sentido pejorativo, como na descrição feita por Lorde Byron de uma dama deselegante como ‘vulgar, sem graça e suburbana’.

[...] Mesmo quando adquire uma administração própria, nunca é um centro financeiro ou de poder. Raramente os subúrbios eram produtivos em termos agrícolas ou industriais. No século XVIII, começaram a assumir um aspecto novo e burguês, à medida que os cidadãos começaram a achar que sua cidade estava ficando cada vez mais populosa e poluída, isso em uma época em que as estradas e o transporte em geral estavam passando por um processo de melhoria. Cidadãos que possuíam meios mudavam-se para os limites da cidade ou mesmo para o campo, em busca de ar puro e de algo que se assemelhasse à vida rural, embora permanecendo relativamente próximos de seus locais de trabalho[...]” (p. 224)

O capítulo, tratando do assunto a partir da Idade Média europeia, é longo e muito interessante pelas conexões temáticas e históricas que faz. De qualquer forma vale a pena ressaltar alguns de seus principais termos no seus idiomas originais. A palavra em inglês é *suburb*:

Sub-urb

noun

An outlying district of a city, esp. a residential one.

ORIGIN Middle English: from Old French *suburbe* or Latin *suburbium*. Commonly defined as residential areas on the outskirts of a city or large town. [1] Most modern suburbs are commuter towns with many single-family homes. Many suburbs have some degree of political autonomy and most have lower population density than inner city neighborhoods. Mechanical transport, including automobiles, enabled the 20th century growth of suburbs, which tend to proliferate near cities with an abundance of adjacent flat land. [2]

The first recorded usage, according to the Oxford English Dictionary, comes from Wycliffe in 1380, where the form “*subarbis*” is used.

Em francês poderiam ser duas palavras:

Faubourg

1. La partie d’une ville qui est au-delà de ses portes et de son enceinte.

2. Quartiers d’une ville qui n’étaient anciennement que des faubourgs.

Les faubourgs étaient les quartiers “fors le bourg”, donc en dehors des murs ou au-delà des portes d’une ville.

Banlieue

1. Étendue de pays qui entoure une ville et qui en est souvent une dépendance.

La banlieue est la zone périphérique urbanisée autour d’une grande ville. Ce mot a évolué. Il est aussi utilisé par la presse française pour désigner les Français d’origine étrangère en échec. Quand, dans la presse, on parle du “problème des banlieues” on parle du problème d’intégration d’une catégorie de personnes d’origine étrangère dans la société française (qui peut vivre aussi dans de grandes villes comme dans le nord de Paris).

Ainda assim, talvez seja importante lembrar que provavelmente o mais antigo subúrbio conhecido como tal seja *Ostia*, situada 30 km a oeste de Roma, na foz do rio Tibre. De acordo com a tradição, a localidade foi [re-] fundada, num povoado que existia desde 1400 a.C., pelo quarto rei de Roma, Ancus Marcius, em 620 a.C., como uma *coloniae* dependente de Roma. Era o principal porto (militar e comercial) e abrigou no seu auge (c. 160 d.C.) uma população de cerca de 50.000 pessoas, incluindo cerca de 20.000 escravos. Entrou em decadência a partir de 90 d.C. As mais antigas ruínas datam do período 380-340 a.C. e são conhecidas como *Ostia Antica*. Atualmente a região, com

, desideroso che , desideroso che , desideroso che desideroso di qualche goccia d'acqua, desideroso di qualche goccia d'acqua,V

qualche goc i qualche goc ia d'acqua, desideroso di qualche goccia d'acqua,V

, desideroso che , desideroso che , desideroso che desideroso di qualche goccia d'acqua, desideroso di qualche oso di qualche goccia d'acqua, desideroso di qualche goccia d'acqua, desideroso di qualche goccia d'acqua,V



uma nova configuração geográfica, é conhecida como Lido di Ostia ou *Lido di Roma*. Uma curiosa reclamação colhida ao acaso em um sítio na internet define sua situação atual:

*“Ostia. Un sobborgo di Roma. Settembre 11, 2007
E’ veramente triste constatare che Ostia continua a mantenere la vocazione di quartiere popolare, periferico e degradato nonostante i soldi spesi dall’amministrazione comunale e nonostante molti cittadini, illusi in un radicale cambiamento.
Basta farsi un giro sul nuovo lungomare che dopo anni di lavori si presenta in pietoso stato con airole ridotte a campi di patate con erbacce secche ed incolte, sporchie, incuria, per non parlare del lungomare di ponente con il suo spartitraffico*

desideroso di qualche goccia d’acqua, i piazzali abbandonati, sporchi e polverosi, il verde tristemente abbandonato, le palme ormai abbattute.

Sembra si sia scatenata una tempesta nucleare.

Questo sarebbe la località di mare che dovrebbe ospitare turisti in visita da tutto il mondo?

Per ora rimane un sobborgo di Roma in triste abbandono.”

Aqui também vale a pena entender a palavra no seu idioma original:

Sobborgo

m
sostantivo

1. Zona abitata collocata nelle vicinanze di una città, ma che non è ancora stato completamente inglobato da essa ed è ancora riconoscibile come

località distinta. Esso può trovarsi sia all’interno dei confini amministrativi della città, che al di fuori.

Tanto a palavra banlieue em francês como a palavra *suburb* em inglês, referem-se a áreas habitacionais na periferia de uma cidade; no entanto, no uso cotidiano seus significados podem ser bastante diferentes. Nos Estados Unidos ou na Inglaterra, a palavra define, em geral, áreas de baixa densidade, com habitações unifamiliares destacada ou semi-destacadas, habitadas pelas classes média e média-alta.

Rykvert também revela que na Inglaterra a ferrovia desempenhou um papel muito importante. De algum modo a extensão das linhas ferroviárias acabou por estimular a preferência dos ingleses por casas isoladas e alguns empreendedores passaram a atender essa demanda construindo loteamentos afastados e,

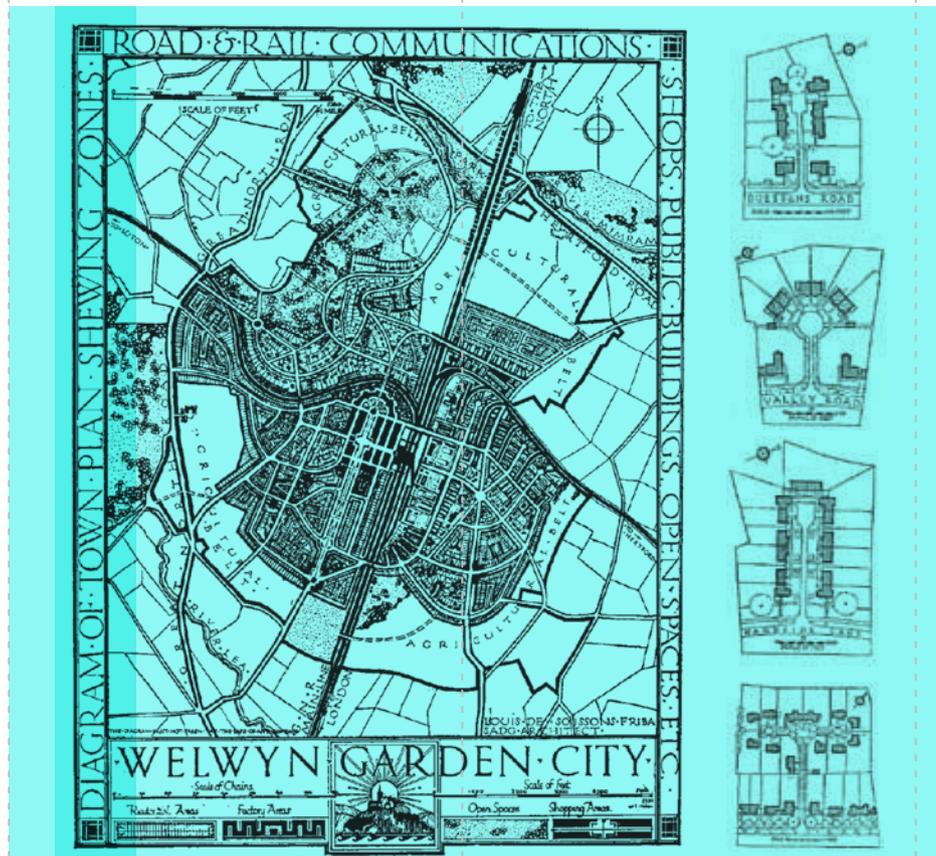
logo a seguir, os londrinos começaram a colonizar uma série de localidades em torno do centro urbano. O subúrbio de *Hampstead*, que comemorou recentemente seu centésimo aniversário, é um exemplo notável de uma área bem cuidada e ocupada por uma população afluyente.

Na França o termo descreve mais freqüentemente áreas de edifícios de apartamentos, com alta densidade, para habitantes de baixa-renda. Ainda assim, um *banlieue* pode ser 'rico' ou 'pobre'. Como explicado por Rykwert, a extensão da linha férrea na direção oeste de Paris, pouco antes de 1850, levou Alphonse Pallu a planejar uma espécie de "subúrbio rural" em *Le Vésinet*. Este *banlieue* é até hoje habitado por uma população afluyente; por outro lado, *Clichy-sous-Bois*, mais recente, é um *banlieue* 'pobre'. Subúrbios como *Clichy-sous-Bois* existem em outros países da Europa: um exemplo é *Tensta*, subúrbio (*stadsdelsområ* de no idioma local) de Estocolmo, Suécia, com cerca de 18000 habitantes. Deste total 60% são imigrantes.

O autor considera que um subúrbio deve ser sempre parasitário de uma cidade. Mesmo quando adquire uma administração própria ou concentra algum tipo de produção agrícola ou industrial, nunca será um centro de poder.

De qualquer forma, subúrbio-refúgio original, ocupado por uma população afluyente, teve tanto na Europa como nos Estados Unidos um reverso da moeda não tão agradável, constituído por vastas áreas de casas para operários, com alta densidade populacional. Sempre dependendo da fábrica onde seus habitantes trabalhavam e sempre em suas proximidades. A fábrica era o seu centro, do mesmo modo que a cidade era o centro do subúrbio de classe média. No caso do Rio a evolução histórica da Gávea, que já foi considerado como um subúrbio, é um interessante exemplo onde ainda se pode encontrar algumas dessas vilas operárias.

De todo modo, alguns urbanistas do século XIX viram nesse tipo de crescimento urbano um desafio. Um exemplo é a proposta de Soria y Mata, a *Ciudad Lineal*, que veio a ter inúmeros



seguidores. E neste sentido vale a pena entender no idioma original o significado palavra:

arrabal

Sustantivo masculino

1. Barrio fuera del recinto de una población o en su periferia, en especial aquél cuya población tiene un bajo nivel económico.

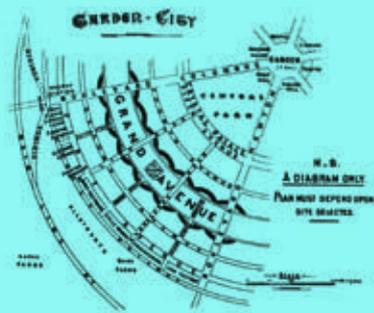
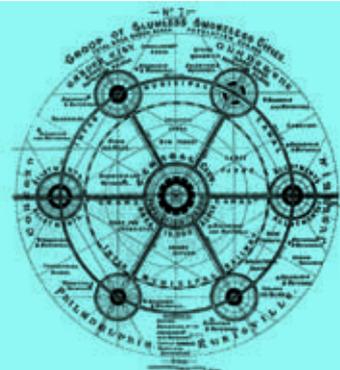
* *Sinónimos*: suburbio, barrio, barriada.

“Un suburbio es un barrio, sector o comuna alejado del centro de la ciudad, específicamente, ubicado en la periferia de ésta. Un suburbio, para que sea tal, debe contar con la suficiente disponibilidad de industrias y servicios (hospitales, clínicas, escuelas, colegios, universidades, centros comerciales, transporte interno, etc.) que hagan que el habitante suburbano no tenga que viajar hasta el centro de la ciudad para obtener las mismas prestaciones.”

Outra solução, diferente, foi sugerida por

Ebenezer Howard, que talvez tenha sido o mais influente dessa nova geração de reformadores: a *Cidade-Jardim*. Howard, que não era arquiteto, publicou em 1902 um livro ilustrado com diagramas que até hoje são citados. Suas idéias foram muito bem recebidas e entusiasmaram alguns empreendedores inspirando um movimento pró *Cidades-Jardim*. Mesmo assim, o progresso para a implantação efetiva de projetos foi lento.

No caso do Rio de Janeiro, em 1913, por iniciativa do então presidente da república, Marechal Hermes da Fonseca, foi iniciada a implantação da Vila Proletária de Marechal Hermes, área que hoje é considerada como subúrbio. Aproveitando-se a expansão da rede ferroviária, a Vila — aqui também vale notar o emprego do termo “vila” para designar uma expansão urbana satélite — foi de certo modo planejada para uso exclusivamente residencial e previa uma infra-estrutura de serviços públicos adequada. Com o término do seu governo, o projeto foi abandonado



com poucas unidades efetivamente construídas. As obras só foram retomadas em 1930, também em ritmo lento, no governo de Getúlio Vargas. Só em 50 o arquiteto Affonso Eduardo Reidy elaboraria o projeto para o Teatro Popular de Marechal Hermes (mais tarde Armando Gonzaga).

Na Inglaterra, somente após a primeira guerra, teve início em 1919-20 a construção efetiva de uma *Cidade-Jardim* e a primeira a ser também chamada de *Cidade-Satélite*: *Welwyn*. Os primeiros edifícios só foram erguidos em 1925. Por volta de 1939 várias indústrias haviam se estabelecido na cidade e sua população atingira 18.500 habitantes. Ainda assim, O movimento inspirou empreendimentos nos mais diferentes lugares. Um desses exemplos é a *Ciudad Jardín*, Lomas del Palomar. Localizado em Palomar, na Grande Buenos Aires, foi idealizada em 1929 por um imigrante alemão e atualmente abriga 6.500 famílias com diferentes níveis de renda. Continua, até hoje, sendo muito citado como um exemplo de subúrbio bem sucedido.

Na época em que a *cidade-jardim* estava surgindo na Inglaterra, uma outra idéia foi lançada nos Estados Unidos: a *Unidade de Vizinhança*, formulado pelo sociólogo Clarence Perry. Em 1924, Clarence Stein e Henry Wright, aplicando essa idéia, propuseram a *Radburn Village*, em Nova Jersey, que acabou por emprestar seu nome ao sistema de ordenamento de circulação que evita cruzamentos e permite a separação entre pedestres e veículos motorizados sem impedir o acesso aos edifícios. Método que foi aplicado em algumas cidades americanas e européias.

No período imediatamente posterior ao fim da II grande guerra, ocorreu uma crise habitacional na Europa e nos Estados Unidos. Na Inglaterra sete Subúrbios/*Cidades-Satélites* foram implantadas ao redor de Londres. *Welwyn* serviu de modelo e fez a ligação com o movimento da *Cidade-Jardim*.

Na França, as coisas se passaram de maneira distinta. As leis não incentivavam

, desideroso che , desideroso che , desideroso di qualche goccia d'acqua, desideroso di qualche goccia d'acqua, desideroso che goccia d'acqua, . di qualche goccia d'acqua, desideroso che goccia. di qualche goccia d'acqua, desideroso che goccia. di qualche goccia d'acqua, desideroso che goccia

o investimento privado em habitações e a primeira resposta oficial à crise do pós-guerra foi os *Grands Ensembles*, imensos conjuntos de prédios de apartamentos, implantados fora da cidade, que abrigariam uma população em torno de 20 mil habitantes. O primeiro deles, em *Sarcelles* (16 quilômetros ao norte do centro de Paris) teve início em 1954.

Nos Estados Unidos a organização urbana não era o principal foco. Os soldados que retornavam recebiam ofertas de hipotecas com juros baixos, eram incentivados a adquirir casas e convencidos a fazer empréstimos para comprar carros. O objetivo era reorganizar a economia, afetada pela guerra.

Grandes conjuntos habitacionais de casas unifamiliares, que retomam a as idéias de *Radburn* numa escala muito maior, foram construídos na periferia das cidades, dos quais as *Levittowns* — que receberam o nome de seu planejador, Abraham Levitt — tornaram-se um padrão, sendo a primeira realizada em Long Island, New York.

Assim, nos Estados Unidos, a partir da década de 1950, um número considerável de habitantes de classes média e média-alta dos grandes núcleos metropolitanos passaram a migrar para os subúrbios em busca de espaço, conforto e segurança. Como conseqüência, a diversidade da população de diversas áreas metropolitanas importantes modificou-se de maneira considerável. Algumas dessas áreas centrais passaram, inclusive, a ter o predomínio de uma população de renda mais baixa. O uso coloquial da palavra “*suburb*” acabou por abreviá-la para a expressão “*burbs*” que surge nos anos 70 em Chicago.

Considerando a grande expansão que essas áreas vêm apresentando nos últimos anos, a questão do subúrbios na América do Norte tem recebido uma atenção especial por conta do chamado *Urban Sprawl*, expressão que em português recebeu a tradução de “*alastramento suburbano*”. A expressão geralmente tem conotações negativas devido às questões ambientais e de saúde que o seus inúmeros críticos alegam que essa forma de alastramento cria ao

ocupar o território de modo desregulado ou descontrolado.

De qualquer forma, vale lembrar que curiosamente ainda existem os restos de um pequeno subúrbio americano “perdido” em plena floresta amazônica: Fordlândia. Este foi o nome dado à “*company town*” implantada em uma gleba de terra adquirida pelo empresário norte-americano Henry Ford, através de sua empresa Companhia Ford Industrial do Brasil, por concessão do Estado do Pará, em 1927, numa região conhecida como Belterra. A área de cerca de 15.000 km² fica próximo a cidade de Santarém, às margens do Rio Tapajós. A empresa tinha a intenção de usar área para plantar seringueiras e abastecer sua empresa do látex necessário para a confecção de pneus para seus automóveis. Com o falecimento de Henry Ford, a empresa decidiu encerrar o projeto no Brasil. Em 1945 o governo brasileiro assumiu as instalações e plantações remanescentes. Durante anos, a área foi esquecida e o “subúrbio americano” foi transformado em Estabelecimento Rural do Tapajós (ERT), ficando sob jurisdição do Ministério da Agricultura. Em 1997, os moradores de Belterra conseguiram a emancipação do município.

Com toda certeza será esclarecedor concluir estas considerações sobre o subúrbio com mais algumas passagens elucidativas do relatório parcial “*Les Mots de la Ville*” da professora Margareth A. C. da Silva Pereira:

*“[A] organização jurídica e administrativa do Brasil, agora como um novo Império, iria estimular a criação de um vocabulário urbano que visava se distinguir tanto da estrutura colonial quanto da própria fala monárquica. Assim, o país passa a ser dividido em **províncias**, que por sua vez são divididas em **comarcas**, compostas por **municípios**, com suas **cidades e vilas**. Ora, mesmo com estas mudanças no plano lingüístico associadas à nova ordem jurídica e administrativa, a expressão **subúrbio** continua praticamente ignorada no discurso urbano.*

*[...] a unidade de repartição das zonas rurais e urbanas dentro de cada **município** continuaria a ser oficialmente **freguesia**, empregada*



*nos censos, petições, listas eleitorais e na linguagem popular até, pelo menos, a proclamação da República em 1889. [...] Distrito começaria a ser empregado em alguns textos administrativos e técnicos, [...] embora passe a ser mais utilizado na linguagem de prestação de serviços públicos [...] **bairro**, por sua vez, após estar em voga como vimos no vocabulário da Corte portuguesa, perde importância durante algumas décadas para se firmar também já na segunda metade do século XIX.*

[...] numerosas pequenas localidades em torno das estações ferroviárias nos arredores de Recife, Fortaleza, Natal, João Pessoa, continuariam a ser chamadas de subúrbios até hoje. Mas é no Rio de Janeiro que a palavra é ainda hoje mais utilizada no país, sempre



para designar paisagens sociais e nunca um perímetro em relação ao centro da cidade.

[...] depois de ter seu uso consolidado, circunscrito ao linguajar de pouquíssimas cidades brasileiras entre 1900-1950, o vocábulo amplia sua circulação no Brasil contemporâneo. [...] Ela ganhou um sentido cultural quase metafórico e passou a ser utilizada para evocar a 'universalidade da pobreza industrializada sob o império do kitsch' e 'o universo pop no sentido popular e industrial que tanto podem ser detectados na Índia, no Paquistão ou na periferia de São Paulo'..."

José Barki é Professor Adjunto da FAU-UFRJ.

Notas

1. O Novo Dicionário Aurélio (Editora Positivo, Curitiba 2005) é um dos principais dicionários de Língua Portuguesa adotados no Brasil.
2. O escritor e jornalista brasileiro Marques Rebelo — pseudônimo literário de Eddy Dias da Cruz (Rio de Janeiro, 1907 — Rio de Janeiro, 1973) — foi o segundo ocupante da cadeira 9 da Academia Brasileira de Letras. Eleito em 1964, tomou posse em 1965, sendo recebido por Aurélio Buarque de Holanda.
3. A SEDUÇÃO DO LUGAR: A História e o Futuro da Cidade. Capítulo 6 (pp. 223-261). OS SUBÚRBIOS E AS NOVAS CAPITAIS. Martins Fontes, São Paulo 2004.

Referências Bibliográficas:

- ABREU, Maurício de Almeida. "Evolução Urbana do Rio de Janeiro". Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 1987.
- A SEDUÇÃO DO LUGAR: A História e o Futuro da Cidade. Capítulo 6 (pp. 223-261)
- VILLAÇA, Flávio. "Espaço Intra-Urbano no Brasil". 2a ed. São Paulo: Studio Nobel/Fapesp, 2001

UM NOVO OLHAR SOBRE OS ENTORNOS DA CIDADE

Rafael Mattoso

Porque será que aceitamos tão facilmente uma lógica, senso comum, que teima em nos apresentar os subúrbios como espaços sem beleza, quase sempre sem importância cultural ou histórica? É intrigante perceber como, em pouco mais de um século, os moradores do Rio de Janeiro acostumaram-se a denominar e, posteriormente, menosprezar, parte considerável desta cidade.

Os subúrbios cariocas, antes compreendidos somente como áreas afastadas ou zona rural da cidade, tiveram sua ocupação intensificada a partir de meados do século XIX, acompanhando o processo de construção da ferrovia Dom Pedro II, datada de 1855.

Ao presenciar de perto o crescimento da região central, os subúrbios testemunharam as transformações sofridas em suas antigas funções rurais. Realizadas desordenadamente, estas transformações ocorreram através de uma ocupação que se estendia para além da Cidade Nova, em direção à antiga sesmaria jesuítica de São Francisco Xavier do Engenho Velho.

Freguesias rurais como Irajá e Inhaúma, fundadas, respectivamente, em 1664 e em 1743, tornavam-se, por volta de metade do século XX, quase irreconhecíveis frente à nova organização urbana. Favorecidas pelo crescimento comercial e pela evolução dos meios de transporte, aos poucos seu aspecto periférico cedeu lugar a uma nova e moderna rede de subcentros, que se integravam à vida da grande metrópole. Entretanto, nem mesmo essas transformações apagaram do imaginário popular a representação, muitas vezes depreciativa, herdada da transição do Império para a República.

“Predomina entre nós, em nossa linguagem, a idéia de um espaço subordinado e sem história, sem criação, sem cultura, carente de valores estéticos em seus homens e sua natureza –

subúrbio é quase sempre feio e sem atrativos, ausente de participação política e cultural. No máximo, concede-se ao subúrbio o lugar de reprodução.” (FERNANDEZ, 1996, p.192)

Quando utilizamos jocosamente a palavra subúrbio estamos cometendo erro de ignorar a complexidade de seu significado histórico, sem compreender que a idéia de subúrbio nasce junto ao próprio processo de inteligibilidade da cidade, ao mesmo tempo da própria concepção da urbe.

Autores, como Ruben Oliven, apontam a utilização do termo *suburbii*, originário do latim, antes mesmo da Roma de Augusto (27 a.C.), identificando a utilização do próprio termo ou similares nas sociedades do Egito, Babilônia e Grécia, sendo empregada para denominar cercanias da cidade ou arrabaldes provinciais. (1)

No entanto tal nomenclatura não carregava em si noções depreciativas. Ao contrário, o subúrbio era vinculado ao prazer e às necessidades nobres, permeadas por uma visão edênica e bucólica, vinculado também à agricultura e pecuária praticada por trabalhadores que habitavam a cidade. Muitas vezes, o ginásio, o teatro e a academia localizavam-se nos “subúrbios”, assim como novos grupos e instituições que demandavam espaço que a cidade congestionada não podia oferecer.

Para melhor compreendermos os motivos da depreciação da palavra subúrbio, no caso carioca, faz-se necessário retroceder às freguesias de Inhaúma e Irajá, durante o primeiro quartel do século XVIII, pois, como já havíamos mencionado, nesta região localizavam-se as primeiras freguesias rurais, que posteriormente emergiram como os embrionários subúrbios cariocas.

A consolidação deste processo histórico, nas freguesias analisadas, deve-se a sua proximidade com o centro, já que

as políticas de modernização da zona central, em curso na cidade do Rio de Janeiro ainda durante o período imperial, permitem entender melhor a necessidade da “invenção do subúrbio”, visando desassociar este de uma nova região central que se pretendia edificar.

Como nos apontam Noronha Santos (1965) e Joaquim J. Moura dos Santos (1987), a criação da freguesia de Nossa Senhora da Apresentação de Irajá, pelo padre Antônio Martins Loureiro, em 1664, forma a base econômica e geográfica para a posterior elevação de Inhaúma à categoria de freguesia rural do Rio de Janeiro em 1743. As alterações em suas funções estruturais e em sua relação com o centro da cidade se dão à medida que o declínio da produção de cana de açúcar e o surgimento de uma conjuntura favorável à mineração e, posteriormente, à cultura cafeeira se processam na cidade. É através desta nova estrutura agroexportadora do Rio que tais freguesias passaram a fornecer o resultado de sua produção – por meio de grandes lavouras – que seguiriam pelo principal porto de exportação do país, situado no centro da cidade, para os crescentes mercados internos e externos.

Na primeira metade do século XIX, mesmo já tendo sido iniciado o processo de retalhamento das grandes freguesias rurais, continuava a existir um número significativo de grandes propriedades. A partir de 1850 esta grande quantidade de terra passaria, gradativamente, a ser vendidas ou arrendadas, contribuindo para a formação do que Robert Moses Pechman (1985) chamaria de mercado de terras rurais, onde os terrenos seriam usados também para fins especulativos.

“Entre os anos de 1820 e 1872, (...) as grandes lavouras da freguesia entram em declínio, o qual é acompanhado pela decadência do escravismo local, (...) fim da conjuntura favorável às exportações de açúcar para o mercado externo e do deslocamento (...) para fins residenciais e na substituição gradativa das antigas



funções rurais que desempenhava por funções caracteristicamente urbanas.” (SANTOS, 1987 p.280.)

Com as primeiras investidas sanitárias iniciadas no final do século XIX, ainda sob a rege monárquica, tem início uma espécie de “cruzada burguesa”(2), que busca expulsar as camadas pobres da zona central da cidade, apresentando-lhes poucas opções além da rota em direção às áreas suburbanas e às primeiras favelas. Essa intransigente intervenção por parte do poder público, que no âmbito republicano combate diretamente aqueles que acreditam ser apenas “bestializados”(3) rumo ao afastamento político, personaliza-se nas

figuras de Barata Ribeiro e Pereira Passos. Este processo é intensificado entre os anos de 1890 e 1906, período em que o subúrbio de Inhaúma torna-se a área residencial proletária mais importante do Distrito Federal, à medida em que supria cada vez mais o centro da cidade de mão de obra.

Será justamente neste contexto que os subúrbios cariocas sofreram uma profunda transformação, passando a ser gradativamente segregados política e socialmente pelas autoridades que desejavam estigmatizar determinada esfera da população.

Servindo-se da junção oportunista entre política e moral para promover uma

espécie de “campanha difamatória”, utilizando em grande parte os meios disponibilizados pelo aparato do novo estado republicano, as elites dominantes aspiravam construir um novo modelo de cidade.

“A palavra ‘subúrbio’ contém, indubitavelmente, na linguagem carioca, um certo sentido depreciativo, que inclui não só uma idéia de recursos financeiros mais limitados, mas também um certo gênero de vida particular.” (BERNARDES apud SOARES, 1995, p.141)

Não só instrumentos legais vão ser postos em prática pela nova elite e seus representantes com o intuito de “higienizar” o espaço da tão sonhada

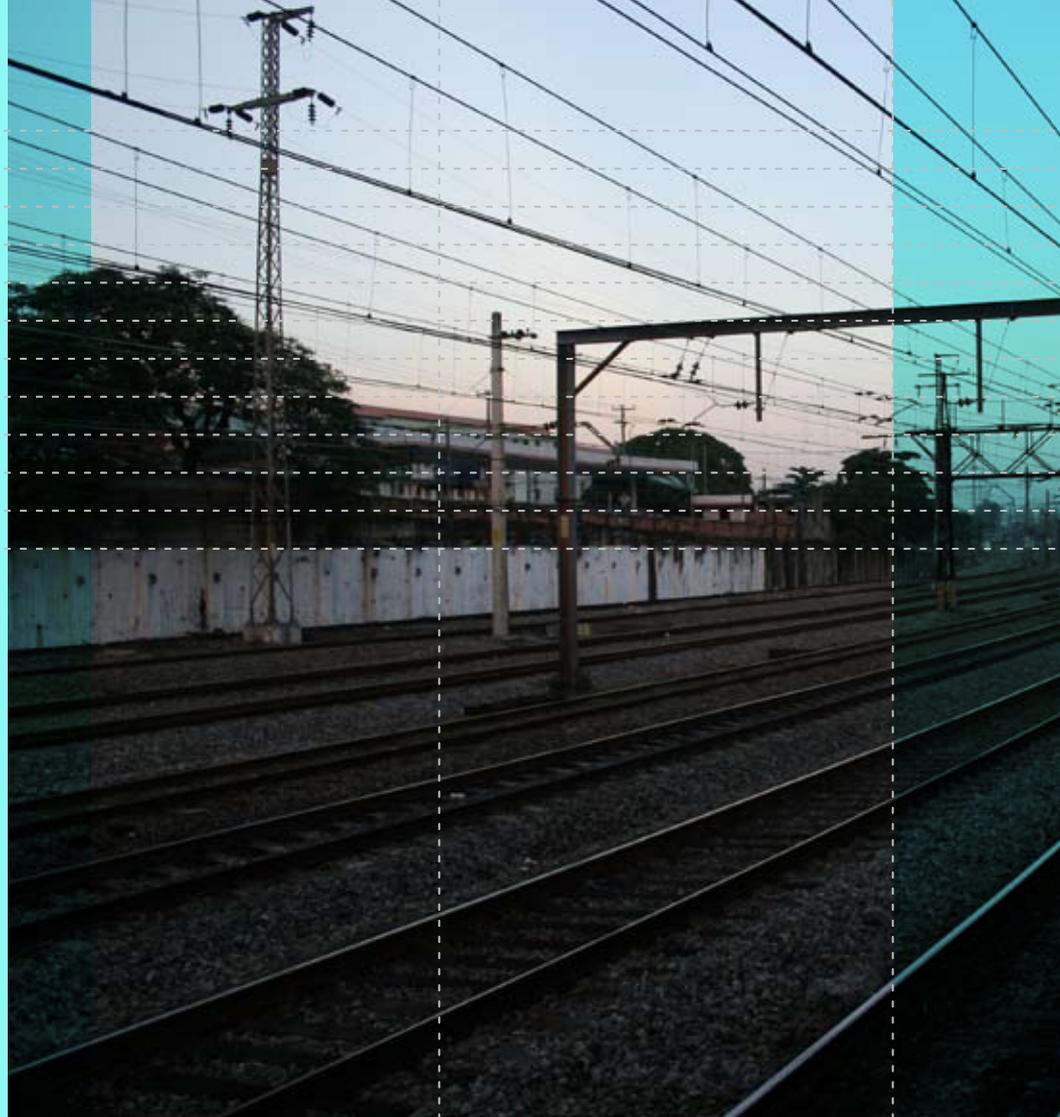
Paris tropical que se pretendia edificar, como também se cria uma forma tanto preconceituosa quanto “oficial” de se associar cada vez mais as classes pobres a tipos viciosos, amorais, endêmicos e, principalmente, tomá-los como nocivos representantes das “classes perigosas”, que deveriam ser afastadas do convívio com os supostos bons cidadãos. Desta forma nos aproximamos de Chalhoub (2004, p.34), que apresenta em *Cidade Febre* uma análise dos discursos oficiais, como o proferido pelo vereador e higienista Pereira Rego reproduzido abaixo:

“O aperfeiçoamento e o progresso da higiene pública em qualquer país simbolizam o aperfeiçoamento moral e material do povo, que o habita; é o espelho, onde se refletem as conquistas, que tem ele alcançado no caminho da civilização.”

Neste trecho encontramos uma prévia do que iremos analisar mais a fundo: uma recorrente confusão de idéias, que consideramos ser proposital, onde constantemente a involução, a falta de higiene, a criminalidade e o atraso estão associados ao caráter ambíguo e amoral das camadas mais pobres.

Nesta outra fala do Sr. Pereira Rego encontraremos, já na década de 1870, um traço claro do futuro projeto de afastamento das classes pobres para os subúrbios que seria efetivamente posto em prática durante os primeiros anos do mando republicano e que no momento ainda era inexecutável no formato sonhado:

“(…) seria por certo uma preocupação de sua utilidade, mais para onde mandaríamos mais de vinte mil pessoas? (...) Quem as sustentaria, quem as guardaria para não fugirem e voltarem



para os focos da infecção? Quem pagaria os salários reclamados, uma vez que teriam saído contra a sua vontade de seus domicílios? Onde há habitações para acomodar toda essa gente...?” (CHALHOUB, 2004, p.34)

A maioria dos pareceres da Inspeção Geral de Higiene reproduzia a idéia de que a degeneração da saúde física e moral estava diretamente relacionada às péssimas condições de vida da população pauperizada.

No discurso de um dos membros da Comissão Sanitária, Dr. José Maria Teixeira (Ibid, p. 38), estava proposto que fosse facilitado o acesso às áreas mais suburbanas da cidade para que os proletários pudessem ocupar tal região. Sugeriu ainda como medida incentivadora a esta política a diminuição no preço das passagens de bondes e trens para os subúrbios, assim como a ampliação e aumento na oferta do número de horários e linhas. Acreditava-

se que desta forma se teria um maior controle e a sucessiva diminuição das represálias e greves dos trabalhadores, assim como a melhoria das condições estéticas e higiênicas do centro da cidade.

No entanto, torna-se crucial compreender que o grande número de indivíduos que passará a ocupar os subúrbios após a década de 1870 não foi simplesmente expulso para esta região através da força ou da autoridade da administração política, mas sim por ter optado por esta região, em muitos casos, pela acessibilidade aos terrenos e aluguéis mais baratos.

Estes indícios históricos contribuem no intuito de provar que o atual desconhecimento da história, e por sua vez, das particularidades suburbanas foram construídos através de um processo lento e gradual, acompanhado de uma transição sócio-econômica em um ambiente reformista que produziu,



Preço médio do terreno - Rio de Janeiro, 1927

Bairro	Preço (m ²)
Cais do Porto	300\$
Andaraí	35\$
Muda da Tijuca	80\$
Conde de Bonfim	150\$ - 200\$
Hadock Lobo	150\$ - 200\$
Botafogo	300\$
Copacabana	120\$
Avenida Central	3000\$
Avenida Beira-Mar	600\$ a 800\$
Subúrbios até Engenho de Dentro	20\$

Fonte: RICHARD, 1927.

além de reformas urbanas e estéticas, um modelo desnaturalizado do que viria a ser o “refúgio infeliz do proletariado” (4).

Esta noção depreciativa dos espaços suburbanos foi incorporada de forma eficaz à sociedade, sendo concretizada pela falta de políticas públicas encampadas nesta região. Este processo é facilmente evidenciado pelos moradores das chamadas regiões “periféricas”, que constatam de forma prática a pouca evolução e a falta de melhorias em infra-estrutura e transporte durante mais de um século, resgatando a dura realidade histórica de pouca ou nenhuma assistência concedida para estas regiões economicamente desfavorecidas.

“(...) muito cedo ficou evidente para os novos personagens o anacronismo da velha estrutura urbana do Rio de Janeiro diante das demandas dos novos tempos (...); a imagem do progresso se transforma na obsessão coletiva da

nova burguesia (...); quatro princípios fundamentais regeram o transcurso dessa metamorfose: a condenação dos hábitos e costumes ligados pela memória à sociedade tradicional; a negação de todo e qualquer elemento da cultura popular que pudesse macular a imagem civilizada da sociedade dominante; uma política rigorosa de expulsão dos grupos populares da área central da cidade, que será praticamente isolada para o desfrute exclusivo das camadas aburguesadas; e um cosmopolitismo agressivo, profundamente identificado com a vida parisiense.” (SEVCENKO, 1983, p. 25)

É evidente que a população pobre do Rio de Janeiro foi a mais afetada pela política de saneamento, modernização e embelezamento da Capital, que auferiu em diminutas proporções as benesses da nova cidade modernizada para aqueles trabalhadores tidos como “tipos indesejáveis”. Enquanto a região central se remodelava com luxo e imponência, os subúrbios – tais como

as páginas dos numerosos periódicos locais constantemente denunciam – exibiam em suas ruas a falta de calçamento, assim como de esgoto, água e da devida iluminação. Além das inúmeras exigências burocráticas, as normas técnicas de construção das novas habitações populares, segundo o decreto de nº 391 de (10/02/1903), tornavam a vida nos subúrbios ainda mais onerosa, crescendo-se ao preço das passagens cotidianas para os locais de trabalho.

Aquela região que, na prática, extrapolava a contradição física entre o moderno e o arcaico, ainda mais latente devido à proximidade das circunscrições suburbanas com a região central, também era carente de infra-estrutura de serviços e de áreas devidamente projetadas para a prática do lazer daquela população. “Face a esse quadro não se pode aceitar a premissa oficial de que o ‘bota-abaixo’ era primordialmente uma medida de saúde pública” tal como nos alerta Eulália Lobo (1978, p. 64)



Utilizando as ferramentas do conhecimento histórico buscamos melhor entender como esse “projeto” segregador foi interpretado pelos moradores destas periferias, assim como fora historicamente incorporado ao imaginário coletivo da cidade a ponto de, ainda hoje, encontrarmos na sociedade carioca um forte resquício deste pensamento.

Contribuindo para tal alienação histórica temos a falta de pesquisas e ainda o pouco material historiográfico disponível sobre o tema, colaborando em muito para a não formação de uma memória coletiva, tornando impossível uma identificação por parte dos moradores que nela habitam com a mesma inviabilizando, do mesmo modo, a quebra da manutenção e do afastamento político desta população.

Estudar a rica história urbana carioca e, principalmente, o processo de construção dos subúrbios nos fornece um confortável aparato epistemológico e uma chave interpretativa para analisarmos uma série de políticas atuais. Percebemos a contemporaneidade do problema sócio-espacial, interpretando com outros olhos a origem do constante medo por parte da elite com a “violência” que, segundo eles, provém destas áreas marginalizadas.

Analisando a lacuna histórica do processo de construção dos subúrbios cariocas, a embrionária formação de uma cultura suburbana e suas relações sociais em uma nova trama cotidiana dessa área incorporada à cidade modernizada, podemos entender melhor como se processaram, na prática, algumas mudanças políticas do país, principalmente por se tratar do Distrito Federal, lócus que pretendia ser a *vitrine* e o *espelho* (5) social, econômico e político da unidade brasileira tanto para se legitimar no cenário internacional como para integrar suas elites nacionais •

Rafael Mattoso é mestrando História
Comparada pelo PPGHC/UFRJ

Notas

1. Segundo a pesquisa etimológica do autor Ruben Oliven (1982).

2. Nomenclatura metafórica utilizada por Gizlene Neder (1997), para denominar uma perseguição sócio-econômica.

3. Termo utilizado por José Murilo de Carvalho (1987, p. 140-160) para denominar, de forma metafórica, a não participação das camadas populares no processo político da República Velha.

4. Nomenclatura depreciativa recorrente encontrada nos textos de Lima Barreto para fazer menção aos subúrbios.

5. Temática central da dissertação de mestrado em História do Brasil, UFRJ/IFCS, de Carlos Kessel (1996).

Referências bibliográficas

ABREU, Maurício de Almeida. *A Periferia de Ontem: O Processo de Construção do Espaço Suburbano no Rio de Janeiro (1870 – 1930)*. In: "Espaço & Debates, nº 21, ano VII – Vol. 1." São Paulo: NERU – Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 1987.

_____. "A Evolução Urbana do Rio de Janeiro". 2. ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO/ZAHAR, 1988.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *O Rio se renova. E o povo se rebela*. "In: "Revista do Brasil. v.1, Nº2". Rio de Janeiro: 1984.

_____. "Pereira Passos, um Haussmann Tropical: as transformações urbanas na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX". Dissertação de Mestrado em Ciências - COPPE - UFRJ. Rio de Janeiro: 1982.

BERNARDES, Lysia; SOARES, Maria Terezinha de Segadas. "Rio de Janeiro: Cidade e Região." 3. ed. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1995.

BRETAS, Marcos Luiz. "A Guerra das Ruas: Povo e Polícia na Cidade do Rio de Janeiro". Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1997.

CARVALHO, José Murilo de. "Os Bestializados ou Bilontras." São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

CARVALHO, Lia Aquino de. "Contribuição ao estudo das habitações populares: Rio de Janeiro 1886 - 1906. v.1." Rio de Janeiro: Biblioteca carioca, Secretaria Municipal de Cultura - Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1986.

CHALHOUB, Sidney. "Trabalho Lar &

Botequim: O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque". 2. ed. São Paulo: Ed. UNICAMP, 2001.

_____. Cidade Febril: cortiços e epidemias na Corte Imperial. 3. ed. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 2004.

FAUSTO, Boris. "Crime e Cotidiano: a Criminalidade em São Paulo (1880-1924)". 2. ed. São Paulo: Edusp, 2001.

FERNANDEZ, Annelise Caetano Fraga. "Assim é o Meu Subúrbio: o Projeto de Dignificarão do Subúrbio Entre as Camadas Médias Suburbanas de 1948 a 1957". Dissertação de Mestrado em Sociologia - IFCS - UFRJ. Rio de Janeiro: 1995.

FERNANDES, Nelson Nobrega. "O 'raptó ideológico' da categoria subúrbio: Rio de Janeiro (1858-1845)". Rio de Janeiro:, UFRJ – Dissertação de Mestrado, PPGG - IGEO - UFRJ, 1995.

HENUD, Rosemeire; LEMOS, Maria Teresa Toribio Brittes. "Um bairro chamado Piedade: memória de um subúrbio carioca." Rio de Janeiro: Ed. UGF, 1991.

KESSEL, Carlos. "A vitrine e o espelho: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio". Dissertação de Mestrado em História - IFCS - UFRJ. Rio de Janeiro: 1996.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. "História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro." Rio de Janeiro: Ed. IBMEC, 1978.

_____; CARVALHO, Lia Aquino; STANLEY, Myrian. "Questão habitacional e o movimento operário". Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1989.

MOREIRA, Alinnie Silvestre. "Crime no subúrbio: análise do cotidiano da 1ª Circunscrição Suburbana Inhaúma na virada do século, 1900". Monografia em História, IFCS/UFRJ, 1999.

_____. *Declaro que de ontem para hoje ocorreu o seguinte: O cotidiano da delegacia da freguesia de Inhaúma em 1900*. In: "IX Simpósio Regional da ANPUH". Rio de Janeiro: 2000.

NEDER, Gizlene. *Cidade, Identidade e Exclusão Social. Pesquisa Controle Social e Cidadania*. In: "Dossiê-Revista do departamento de História da UFF/Vol. 2, Nº 3". Rio de Janeiro: Ed. Relume-Dumará, 1997.

_____. *A instituição policial e as estratégias de controle social no Rio de Janeiro na República Velha*. In: "Arquivo & História. n. 1". Rio de Janeiro: Revista do Arquivo Público, 1994.

OLIVEN, Ruben. "O Metabolismo Social da Cidade". Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 1982.

PECHMAN, Robert Moses. "A gênese do mercado urbano de terras: a produção de moradias e a formação dos subúrbios no Rio de Janeiro". Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano e Regional - UFRJ - IPPUR. Rio de Janeiro: 1985.

_____. "Cidades Estreitamente Vigeadas: o detetive e o urbanista". Rio de Janeiro: Ed. Casa da Palavra, 2002.

RIBEIRO, Carlos Antonio Costa. "Cor e Criminalidade: estudo e análise da justiça no Rio de Janeiro (1900-1930)". Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1995.

RICHARD, Eugênio. "O Problema da Habitação e a Crise das Casas." Entrevista Cultura e Trabalho. Agosto 1927.

ROCHA, Oswaldo Porto. "A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro 1870 - 1920. v.1". Rio de Janeiro: Biblioteca carioca, Secretaria Municipal de Cultura - Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1986.

SANTOS, Afonso Carlos Marques dos. *A Cidade do Rio de Janeiro: Laboratório da civilização a cidade símbolo*. In: "A visão do outro: seminário Brasil-Argentina". Brasília: FUNAG, 2000.

_____. "O Rio de Janeiro de Lima Barreto. v. 2". Rio de Janeiro: RIOARTE, 1983.

SANTOS, Joaquim Justino Moura dos. "Contribuição ao estudo da história do subúrbio do Rio de Janeiro: a freguesia de Inhaúma de 1743 a 1920". Dissertação de Mestrado em História - IFCS - UFRJ. Rio de Janeiro, 1987.

_____. "História do lugar: um método de ensino e pesquisa para as escolas de nível médio e fundamental". v. 9, n.1. Rio de Janeiro: 2002, p. 105-124.

SANTOS, Noronha. "Meios de Transporte no Rio de Janeiro". 2. ed. Rio de Janeiro: Ed. Biblioteca carioca, 1996.

_____. "As Freguesias do Rio Antigo". Rio de Janeiro: Ed. Cruzeiro, 1965.

SEVCENKO, Nicolau. "Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República. SP: Brasiliense, 1983.

SEVCENKO, Nicolau. "Literatura como missão. : tensões sociais e criação cultural na Primeira República". São Paulo: Brasiliense, 1983.

VAZ, Lillian Fessler. "Contribuição ao estudo da produção e transformação do espaço da habitação popular: as habitações coletivas no Rio." Rio de Janeiro: UFRJ, 1985.

O HIP HOP, O RAP E O FUNK: AS VOZES DESASSOMBRADAS DA PERIFERIA

Regina Meirelles

A música popular da pós-modernidade não tem gozado de muita popularidade junto aos teóricos da cultura em nosso país, com algumas exceções. Quando não é completamente ignorada, é rebaixada a lixo cultural por sua falta de gosto e de reflexão. A difamação da música popular ou da “cultura de massa”, com todas as discussões apropriadas e conotações possíveis em relação ao próprio termo, nos parece inevitável e significativa dada a maneira como esta música é endossada por intelectuais de visões e atividades político-sociais radicalmente diferente. Para muitos a cultura popular é boa apenas para aqueles que não podem fazer melhor; ela é sempre identificada com as produções mais medíocres e padronizadas; não é algo em que as diferentes classes sociais possam se unir pelo prazer estético. Uma defesa mais eficaz dessa arte exige sua justificação estética, termo este que se origina dentro do discurso intelectual adequado exclusivamente às artes denominadas “maiores”. O que pretendo contestar são os argumentos segundo os quais a música popular seja inferior e inadequada em função de sua constituição peculiar.

No atual panorama nacional a noção de cultura e, por conseguinte, a produção musical é forçada a repensar seus parâmetros e até mesmo sua função social. É nesse contexto sócio-econômico de grandes mudanças sociais e crises identitárias que o século XXI desenha seu espaço para a produção cultural e para as novas formas de resistência política e cultural. Nesse espaço as expressões artísticas vindas da periferia das grandes cidades vêm surpreendendo com formas mais agressivas de comunicação, demonstrando o desejo de responder ao acirramento da intolerância racial, à exclusão social e às taxas crescentes de desemprego causadas por mecanismos econômicos e culturais globalizados, com formas muito mais contundentes. Como

muito bem colocou Heloisa Buarque de Hollanda em sua palestra proferida na Semana da Arquitetura na FAU-UFRJ em 2006:

“A cultura da periferia distingue-se das demais formas culturais (sejam elas de massa, popular ou de elite) por agregarem novas metas para a criação e evidenciarem formas próprias de organização do trabalho artístico, subvertendo assim os objetivos – digamos “contemplativos” – da arte e da literatura modernas. Entre as inúmeras especificidades do que poderia ser chamado de uma estética da periferia, uma me chama particularmente a atenção: a possibilidade de abertura de canais diretos de comunicação e de conexão entre segmentos sociais que nunca haviam conseguido trabalhar suas representações políticas e culturais com este grau de abertura expositiva. A dinâmica de transitividade dessa nova produção implica, entre outras variáveis, uma evidência interessante: o descarte radical de intermediários entre criadores e receptores de suas demandas e expressões artísticas.”

Lidar com estas novas manifestações culturais vindas da periferia não apenas requer novos instrumentos teóricos, mas novas posturas e atribuições políticas diferenciadas. De modo geral, ainda não elaboramos uma massa crítica consolidada sobre a produção cultural da periferia. Alguns estudos analisam essa produção ou como fator de inclusão social ou pelo impacto de sua presença na mídia. Entretanto o que poderia ser mais interessante é o que Heloisa Buarque chama de “democratização de expectativas”, a possibilidade de consolidar algumas conexões efetivas entre a cultura dominante e as manifestações culturais periféricas acentuadamente na música e na literatura, com forte compromisso de transformação social e intervenção na

vida de suas comunidades.

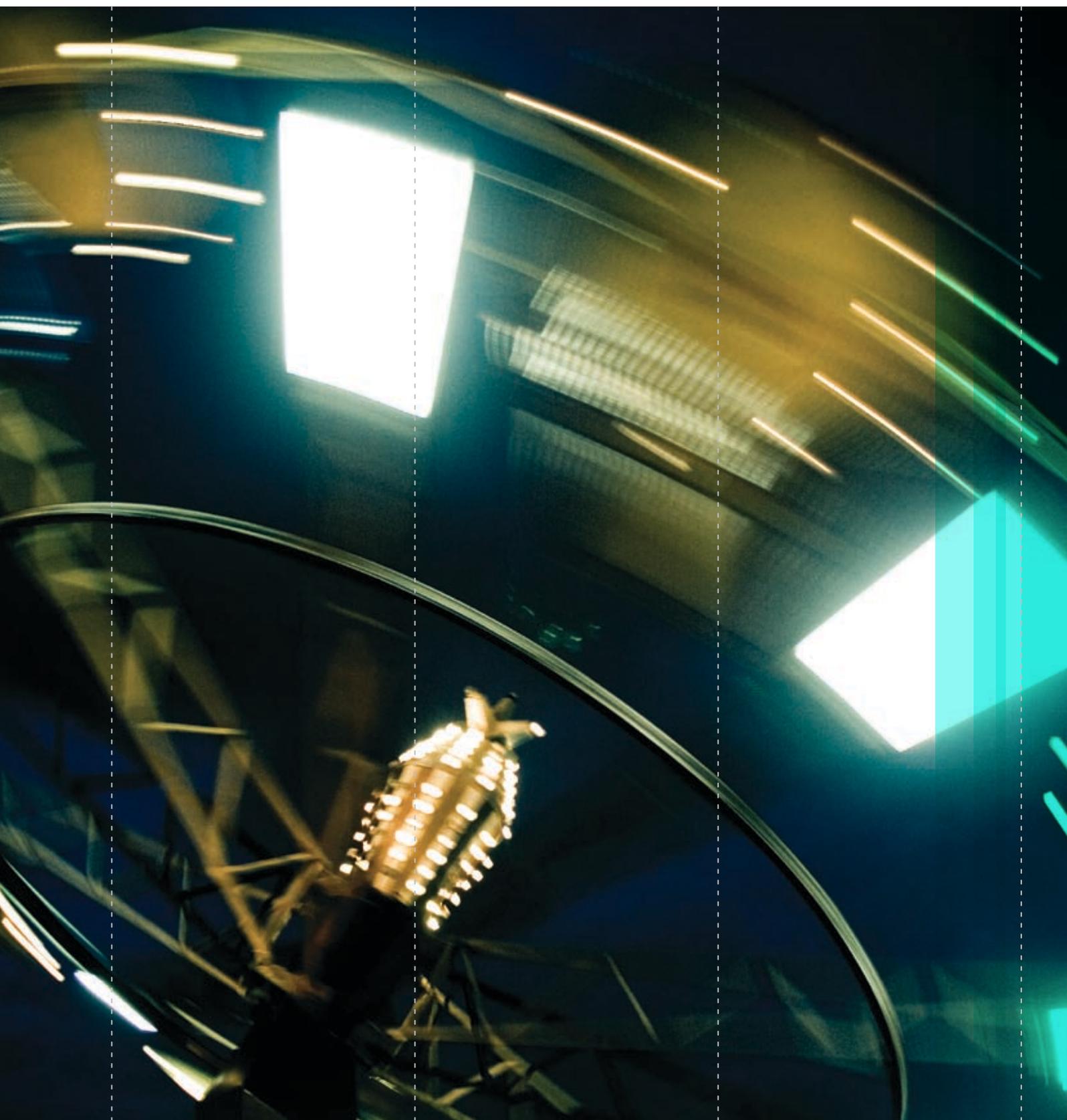
O lugar mais ativo dessa significativa e sintomática síntese entre estética e ética desses jovens é o *hip hop*, gênero artístico que, segundo Herschmann (1995), engloba cinco formas de expressão: os MCs (os mestres de cerimônia e animadores das festas de *funk*), o *Rap*, o *Break Dance* (os *bboys*), o *Graffiti* e o *Conhecimento*. Esse último interessantíssimo, produzindo formas de conhecimento local bastante originais, a partir de estudos sobre a história e as raízes culturais do negro, valorizando seus intelectuais nativos que passam a procurar uma educação formal. O conhecimento orgânico – seja acadêmico ou não – passa a ser valorizado e experimentado como parte da cultura *hip hop*, legitimado pelas vozes da periferia.

Como se articulam nesses ambientes de periferia os gêneros musicais mencionados: o *funk*, o *rap* e o *hip hop*?

Historicamente o *funk* já nasce marcado pelo estigma racista. O *funk* é música produzida na periferia dos grandes centros urbanos e consumida também por jovens que habitam estes centros. O termo *funk* pertence à linguagem chula dos EUA para designar algo como “cheiro de negro”. Musicalmente foi uma remodelagem do *rhythm’n blues* executado por James Brown, no início dos anos 60, com o seu hit “*Make it Funky*” (1). Essa história inicia-se nas décadas de 30/40 nos Estados Unidos quando grande parte da população negra migrava das fazendas do Sul para os grandes centros urbanos. Depois da 2ª guerra mundial a música negra ressurgiu com o nome de *rhythm’n blues* e passa a ser explorada comercialmente pelas gravadoras.

Em 1950 os gêneros especificadamente explorados pelos mercados musicais são: o *rhythm’n blues* negro e a música dos brancos de meio rural – a *country*







western. É a conjunção dessas duas correntes que dá origem ao *rock'n roll*, gênero que irá subverter a partir dessa data, todos os esquemas das gravadoras, os hábitos de consumo musical e, num sentido mais profundo, a própria cultura americana. A partir desse momento, os músicos se voltaram para a descoberta de novas sonoridades e experiências musicais que propiciaram o aparecimento de novos estilos. Surge o *soul* nos anos 60 e, logo em seguida, a fusão do *reggae*, do *rock* e do *soul* no final dessa década, produziu o *ska/reggae* que deu origem ao *funk*, ao incorporar o *heavy metal*.

O *soul* agradava aos ouvidos da "maioria" branca, mas o *funk* radicalizava, empregando ritmos mais marcados e "pesados" com arranjos musicais mais agressivos. Já nessa época esses gêneros eram conhecidos como *black music* e, apesar de serem produzidos por e para uma minoria étnica, acabaram conquistando o sucesso de massa, comercializando-se e tornando-se produto para consumo imediato. Em meados dos anos 70 surgia o *hip hop* no Bronx, o gueto negro/caribenho ao norte de Nova York, depois no Harlem e no Brooklin:

"No final dos anos 60, um disk-jockey chamado Kool-Herc trouxe da Jamaica para o Bronx a técnica dos famosos 'sound systems' de Kingston, organizando festas nas praças do bairro. Herc não se limitava a tocar os discos, mas usava o aparelho de mixagem para construir novas músicas". (VIANNA, 1998, p. 9)

Grandmaster Flash, um dos discípulos do DJ jamaicano, criou o scratch, ou seja, a utilização da agulha do toca-disco, arranhando o vinil em sentido anti-horário, como instrumento musical. Flash entregava um microfone para que os dançarinos pudessem improvisar discursos acompanhando o ritmo da música, uma espécie de repente eletrônico que ficou conhecido como *rap*.

O termo *hip hop* tem se notabilizado no Brasil entre os bboys na tentativa de demarcar uma fronteira mais clara com o *funk*, apesar de os jovens que participam de ambos os universos utilizarem vocabulário similar. Todos eles chamam os cantores de *rappers*, MCs e referem-se

às suas músicas como *raps*. Segundo os *rappers* há um clima de hostilidade em relação ao *funk*, considerado como um gênero musical no qual são produzidas músicas melodicamente pobres e de conteúdo leve, isto é, o *funk* não contribui para a conscientização desses indivíduos quanto a sua condição social ou mesmo racial. No nosso país o *hip hop* é uma manifestação tão expressiva quanto o *funk*. Seus signos e emblemas estão constantemente presentes na indústria cultural (música, vestuário, etc.). Segundo Herschmann (2000), pode-se afirmar que São Paulo é o principal centro irradiador do *hip hop* no Brasil, onde grupos como Racionais MCs, Sistema Negro, DCM, Câmbio Negro, MTN, Pavilhão 9 são expressivos na indústria fonográfica. Existem várias produtoras e selos independentes dedicados basicamente a esse gênero musical.

O *rap* é um dos gêneros de música popular que mais se desenvolve atualmente, mas também um dos mais perseguidos e condenados. Suas raízes culturais e seus primeiros adeptos pertencem à classe baixa da sociedade negra norte-americana; seu orgulho negro militante e sua temática da experiência do gueto representam uma ameaça para o status quo da sociedade. Além das razões políticas é comum encontrar razões estéticas para desacreditar o *rap* enquanto forma legítima de arte. Suas canções não são cantadas, mas falada ou recitadas. Elas não empregam músicos nem música original; a trilha sonora é, em vez disso, composta de vários cortes e colagens de discos geralmente conhecidos – os samples. Por fim, as letras parecem grosseiras e primárias, o ritmo duro e repetitivo, a dicção cortada e os temas em sua maioria libidinosos.

Richard Shusterman (1998, p.147), em sua obra *Vivendo a Arte*, defende a legitimidade estética do *rap* que, se apropriando dos sons e das técnicas do estilo disco, os transformou como havia feito o jazz com as melodias e as canções populares. Mas diferentemente do jazz, o *hip hop* não retoma as melodias nem as frases musicais, ou seja, os padrões musicais exemplificados em diferentes performances. O *rap* toma elementos acústicos concretos, performances pré-gravadas desses padrões musicais.

Ao contrário do jazz, suas apropriações e transfigurações não requerem habilidade criativa para compor ou tocar instrumentos musicais, mas somente para manipular equipamentos de gravação. Foram os DJs das discotecas que desenvolveram a técnica de cortar e mixar um disco no outro, igualando os tempos para fazer uma transição suave, sem interrupção violenta da fluência da dança. Conclui-se que o *hip hop* começou explicitamente como uma música para dançar, para ser apreciada pelo movimento e não pela simples audição.

"Penso que o rap é uma arte popular pós-moderna que desafia algumas das convenções estéticas mais incutidas. Que pertencem não somente ao modernismo como estilo artístico e como ideologia, mas à doutrina filosófica da modernidade e à diferenciação aguda entre as esferas culturais". (SHUSTERMAN, 1998, p.144)

O autor, baseando-se na dimensão estética do pós-modernismo abordado por Frederic Jameson (1984) em seu estudo "Postmodernism, or the cultural logic of late capitalism", cita as principais características do *rap*, em particular "a tendência mais para uma apropriação reciclada do que para uma criação original única, a mistura eclética de estilos, a adesão entusiástica à nova tecnologia e à cultura de massa, o desafio das noções modernistas de autonomia estética e pureza artística, e a ênfase colocada sobre a localização espacial e temporal mais do que sobre a universal ou o eterno". (SHUSTERMAN, 1998, p.145)

O *sampling* ou a apropriação artística que constitui o cerne do *hip hop* revela o traço característico de sua técnica e mensagem. A música é composta pela seleção e combinação de partes de faixas já gravadas, produzindo uma "nova" música. Realizada pelo DJ em uma mesa de múltiplos canais, ela constitui o fundo musical para as letras. Estas, por sua vez, geralmente enfatizam a habilidade do DJ para selecionar e sintetizar a música propícia, e o talento lírico e rítmico do *rapper* (chamado MC). O orgulho manifesto do *rapper* normalmente coloca em evidência sua performance sexual, seu sucesso comercial, talentos vistos como secundários, considerados derivados do seu poder verbal. Pode parecer estranho que essa habilidade

verbal seja tão apreciada nas periferias de maioria negra, mas vários estudos etnomusicológicos e antropológicos (2) demonstram que não só a música de origem africana deriva da palavra como se pode afirmar que uma posição social superior pelo poder verbal é uma tradição negra profundamente enraizada, que remonta aos *griots* do Senegal e de outros países africanos, tendo sido sustentada no Novo Mundo através de jogos verbais convencionais como o “partido-alto” e os “pontos amarrados” do jongo no Brasil e o “*signifying*” (significação) ou “*the dozens*” (as dúzias) nos Estados Unidos. (3)

Uma leitura atenta e não preconceituosa revela em muitas letras de *rap* expressões espirituosas, de aguda perspicácia, bem como formas de sutileza lingüística e níveis diversos de significação cuja complexidade polissêmica, ambigüidade e intertextualidade podem rivalizar com obras pós-modernas de artes consideradas maiores. Esses artifícios de montagem, mixagem e scratching dão ao *rap* uma variedade de formas de apropriação que parecem tão imaginativas quanto às de Duchamp ou de reduplicações de imagens comerciais de Andy Warhol. O *rap* não apenas utiliza trechos de canções populares, como também absorve ecleticamente elementos da música clássica, das apresentações de Tv, de jingles de publicidade e de música eletrônica de videogames. Apropria-se de conteúdos não musicais, como reportagens de jornais na Tv, de palavras, de insinuações provocativas.

O padrão estético e criativo do *rap* desafia o ideal tradicional de originalidade e autenticidade que durante muito tempo escravizou nossa concepção de arte. O romantismo e seu culto ao gênio comparava o artista a um criador divino e defendia que suas obras deveriam ser novas e exprimir sua personalidade singular. A arte pós-moderna, como o *rap*, acaba com essa dicotomia e demonstra que empréstimo e criação não são incompatíveis. Sugere também que a obra de arte aparentemente original é, em si, sempre um produto de empréstimos desconhecidos, assim como o texto novo e único sempre foi uma construção de ecos e fragmentos de textos anteriores. Na história do samba esses empréstimos

provocaram inúmeras discussões.

A seleção e a montagem de trechos de músicas pré-gravadas que configuram o *sampling* como um estilo do *rap* também desafiam o ideal tradicional da unidade e integridade da obra de arte. Esse contraste com a estética da unidade orgânica refletem “a fragmentação esquizofrênica” e o “efeito de colagem” características da estética pós-moderna, as quais Jameson (1984, p. 75) se refere. Opondo-se à estética do culto à obra fixa, intocável, o *hip hop* oferece o panorama da arte desconstrutiva – a vibrante beleza de desmembrar obras antigas para criar outras novas, transformando o pré-fabricado em algo diferente. Da mesma forma, como estabelece Shusterman (1998, p.151), o *sampling* do *rap* implica que a integridade de uma obra de arte enquanto objeto jamais deve ter mais importância que as possibilidades de prosseguir a criação pela reutilização desse objeto.

Mesmo quando ganha uma dimensão internacional, o *rap* é sempre orgulhosamente local. Sua forte presença na periferia denunciando os conflitos e preconceitos o associam com o crime e a violência que cercam essas comunidades. Apesar de visar um público mais amplo, seu protesto quanto à pobreza, a perseguição e o preconceito racial pode ser incorporado por outros grupos ou indivíduos que experimentam essas situações fora das favelas ou dos guetos negros. Ainda estamos longe de presenciar o que David Toop (1984) observou em guetos negros americanos, onde “o *hip hop* ajudou a transformar violentas rivalidades entre gangues locais através das competições verbais e musicais entre grupos de rappers.” (4)

Apesar de serem numerosos, as associações e os grupos de *rappers* cariocas não possuem a mesma estrutura encontrada em São Paulo. Talvez a única exceção, de grande sucesso, tenha sido Gabriel o Pensador, que, no entanto, sofre grande preconceito por ser branco e de classe média. Sem dúvida as maiores expressões cariocas do gênero são Planet Hemp e Tatiana Santos Lourenço – a Tati Quebra Barraco – que, com ousadia, determinação e estilos irreverentes, abriram espaço no meio nacional e internacional do *hip hop*, do *rap* e do *funk*.

O Planet Hemp é considerado um dos “maiores atentados contra a hipocrisia” no Brasil. Fundada em 1993, no Rio de Janeiro, pelos vocalistas Marcelo D2 e Skunk, em apenas três concertos a banda chamou a atenção da mídia, dos produtores e de editoras musicais dos anos 1990 ao elevar o grito pela liberação da maconha e por maior liberdade de expressão em todo o país. Em 94 assinariam pela Sony Music para gravar o incendiário disco de estréia, “Usuário”. Skunk não viria a participar deste registro, pois falecera logo após a contratação. O álbum ganhou notoriedade pelo discurso cortante de Marcelo D2 e B. Negão numa fusão bombástica entre *rap*, *hip hop*, *rock*, *reggae* e *ragga*, completamente antenados com as novas tendências americanas do *rap*, onde buscavam influências da cultura negra como meio de renovação. Em 1996 lançaram seu segundo disco que levaria o profético título “Os cães ladram, mas a caravana não pára”. Profético porque, com o sucesso da banda, grupos mais conservadores de algumas regiões começaram a movimentar-se para impedir concertos, fixar cartazes ou aparições do grupo em suas cidades. Esses fatos culminaram com a prisão dos membros do grupo durante um concerto em Brasília por suposta apologia às drogas.

Com a prisão, vários setores a favor do movimento pró-despenalização ou descriminalização dos consumidores de drogas leves – como políticos, ONG’s e artistas protestaram contra a arbitrariedade. O Planet Hemp, além de fãs, músicas nas rádios, e discos esgotados nas lojas, ganharia espaço nos telejornais. Após longo processo vencido, a “caravana” seguiu, tornando-se uma das bandas mais famosas e solicitadas do mercado. Com a notoriedade, Marcelo D2 resolveu se lançar na carreira solo e em 1998 viajou para os Estados Unidos para gravar o aclamado “Eu Tiro é Onda”, um trabalho ousado de fusão entre o samba carioca e o *hip hop* dos guetos americanos, obtendo o reconhecimento artístico de um compositor visionário que interpreta as influências da música estrangeira sob a ótica de uma *rapaz* dos subúrbios cariocas criando um “samba-rock-*rap*” com muito “swing” e a agilidade que só o *hip hop* é capaz de conter.



Penso que estamos vivendo um momento muito importante na história de nossa cultura: um acesso real e inédito aos sentimentos, *ethos* e demandas das classes de alto nível de pobreza, da mesma forma como sentimos precário nosso poder de tradução cultural das falas entre classes e etnias das comunidades. Conscientes dessa realidade, estamos partindo para buscar novas soluções, nos engajarmos e abrir espaço para a efetivação de uma rede de trocas de competências culturais e visões de mundo, abandonando a retórica do protesto e da intermediação para, juntos, formularmos políticas culturais convincentes •



Referências bibliográficas:

ABRAHAMS, Roger. "Deep down in the Jungle". Chicago: Aldine Publishing Co. 1970.

AGAWU, Kofi. "African rhythm: a Northern ewe. Perspective". Cambridge: Cambridge University Press, 1995.

CHERNOFF, John Miller. "African Rhythm and African Sensibility: Aesthetics and Social Action in African Musical Idioms". Chicago: University of Chicago Press, 1979.

FERRÉZ. "Capão pecado". São Paulo, Objetiva, 2005.

FRY, Peter. "Para inglês ver". Rio de Janeiro, Zahar, 1988.

GATES, Henry Louis. "The signifying monkey : a theory of Afro-American literary criticism". New York : Oxford University Press, 1988.

HERSCHMANN, Micael. "Abalando os anos 90 – Funk e Hip-hop". Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

_____. "O Funk e o Hip-hop invadem a cena". Rio de Janeiro, editora UFRJ, 2000.

HOLLANDA, Heloísa Buarque de. *Fronteiras Móveis da Cultura*. Palestra proferida no Seminário Internacional de Museografia e Arquitetura de Museus. FAU - UFRJ. Novembro de 2006.

JAMESON, Frederic. "Postmodernism, or the cultural logic of late capitalism". New Left Review I, 146.

KOCHMAN, Thomas (org.). "Rapin' and stylin' out: communication in urban Black America". Urbana: University of Illinois Press, 1972.

SHUSTERMAN, Richard. "Vivendo a arte". São Paulo: Editora 34, 1998.

TOOP, David. "The rap attack: African jive to New York hip hop". Boston: South End Press, 1984.

VIANNA, Hermano. "O Mundo funk carioca". Rio de Janeiro: J.Zahar ed, 1988.

Notas

1. 1996 Grove Multimedia Encyclopedia

2. John Miller Chernoff em sua obra *African Rhythm and African Sensibility* (1979) destaca que "a música africana deriva da linguagem" e Kofi Agawu em *African Rhythm* (1995) ressalta que "uma visão produtiva na análise da canção incluirá uma ênfase primária nos ritmos da linguagem". (p.2).

3. Ver Roger Abrahams, *Deep down in the Jungle* (1970), cujo estudo sobre um gueto da Filadélfia revela que a habilidade para falar "confere um status elevado", e que mesmo entre os jovens a "habilidade com as palavras é tão considerada quanto a força física" (p.39-59). Thomas Kochman (org.) em *Rapin' and stylin' out* (1972) menciona a prática tradicional estilizada do insulto verbal, a "significação" dos negros que tem um sentido mais genérico de comunicação codificada que se apóia fortemente no fundo cultural e no contexto particular dos comunicantes. Ver também Henry Louis Gates Jr., *The Signifying monkey: a theory of afro-american literary criticism*, (1988), p.89.

4. Toop, David (1984, p. 14-15). Pode-se afirmar que o hip hop proporciona um campo estético onde a violência física e a agressão são traduzidos em formas simbólicas. Certamente, a rivalidade brutal e a competição agressiva são essenciais para a estética do rap. Talvez o tema mais comum de suas letras seja o da superioridade do rapper em encontrar rimas e sua capacidade de agitar o público; como ele aceita os desafios de outros rappers que o criticam; como os ridiculariza, caso pretendam enfrentá-lo no rap. Este duelo é freqüentemente descrito com termos extremamente violentos, nos mesmos moldes das competições tradicionais de insultos verbais. No entanto, ao lado da pretensão polêmica de ser o melhor, o rapper também exprime em suas letras solidariedade com outros artistas do rap que partilham do mesmo programa artístico e político.

ENTREVISTA

Djamel Klouche

Entrevista com Djamel Klouche, arquiteto e professor da Escola Nacional Superior de Arquitetura de Versalhes, França, cedida por email ao professor Guilherme Lassance, do Departamento de Projeto de Arquitetura (DPA) da FAU UFRJ.

Pode-se ainda falar de “subúrbio” hoje? Como você definiria a noção de “subúrbio” no contexto da metrópole contemporânea?

Falar de subúrbio hoje seria anacrônico, todas as grandes metrópoles mundiais são multipolares ou policêntricas. A oposição centro-periferia é obsoleta, ela não é mais operante. Isso não impede de forma alguma de se pensar o projeto dos territórios à margem das dinâmicas de desenvolvimento, esses territórios devem encontrar um futuro associado ao fenômeno metropolitano.

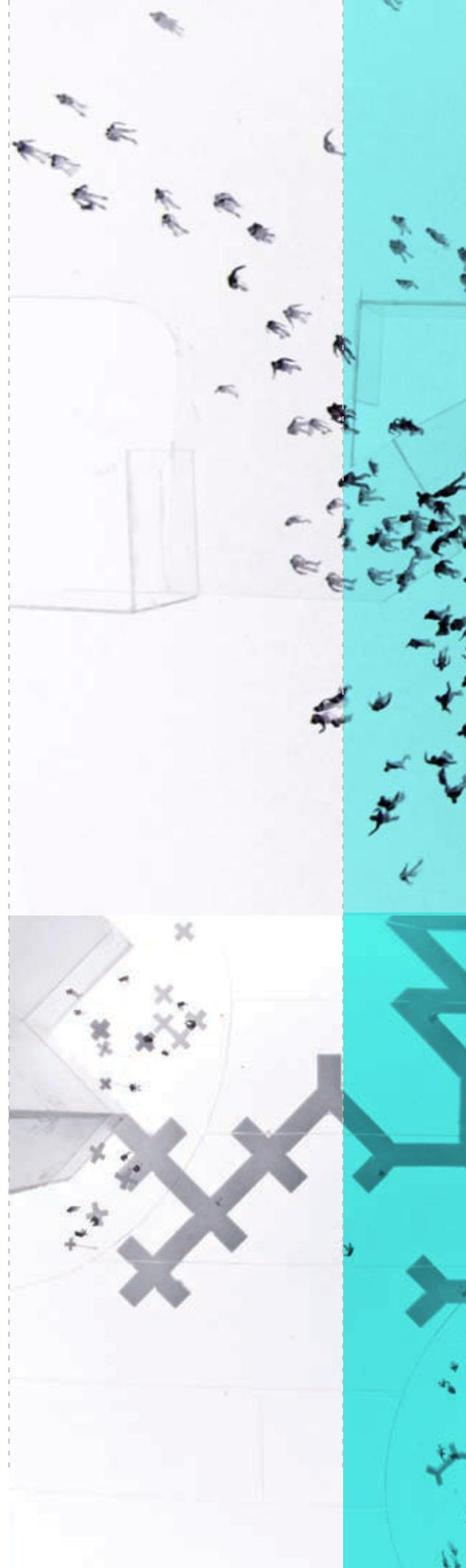
Como você vivenciou e percebeu a experiência de trabalho no Rio de Janeiro em relação à sua prática parisiense?

Nós trabalhamos conjuntamente entre equipes brasileiras e francesas (estudantes e professores) sobre um vasto território na entrada norte da aglomeração carioca. Esse território inserido entre duas grande polaridades que são o aeroporto internacional de um lado e o porto industrial do outro, alicerçado por grandes infraestruturas existentes – e talvez ainda por vir – associa-se a incrível geografia da Baía de Guanabara e deveria estar obrigatoriamente vinculado a uma forte dinâmica de desenvolvimento. Nós ficamos surpresos com o fato de que nenhum projeto estratégico de grande envergadura, conduzido pelo governo federal, pelo estado ou pelo município, exista realmente, mesmo se alguns estudos e reflexões, muitas vezes fragmentários, tenham sido feitos. O pólo aeroportuário de Roissy, por exemplo, ao

norte de Paris, apresenta-se hoje como uma porta de entrada da metrópole parisiense, ele representa um dos maiores bolsões de emprego da região franciliana: fala-se de *airport-city* como de uma entidade espacial e programática que se desenvolveu em torno da dinâmica de fluxos produzida pelo *hub* aeroportuário. Hoje, essa situação potencial vai ser ainda mais valorizada, principalmente no âmbito do projeto sobre a *Grande Paris*, para dotá-la de equipamentos ainda mais estruturantes e ligá-la ainda mais facilmente a outros pólos de desenvolvimento, como o de La Défense por exemplo. De fato, o contexto não é o mesmo, a entrada norte do Rio é pontuada de inúmeras favelas que bloqueiam e dificultam um projeto de desenvolvimento urbano, mas isso não impede que essa especificidade do espaço torne o planejamento estratégico para este território ainda mais estimulante, porque permite coordenar num mesmo projeto várias dimensões e tipos de intervenção: o social, o espacial, o econômico, a paisagem, a infraestrutura, etc, e essa complexidade é própria a todo projeto metropolitano.

Como você pensa o subúrbio parisiense? O projeto de intervenção no subúrbio deve responder a questões específicas?

Não necessariamente, nós propusemos, no âmbito do contrato internacional de estudos para a *Grande Paris*, que todas as situações da metrópole parisiense deveriam ser estimuladas, intensificadas com o intuito de criar um “clima metropolitano parisiense”, compartilhado por todos. Entretanto, fora da Paris intramuros, fora das formas urbanas características herdadas pela Metrópole parisiense, sobra um amplo espectro de substâncias urbanas que não remetem a nenhuma macro-história urbana. Essas substâncias urbanas, apesar de tudo, veiculam em sua informalidade, em sua banalidade, por vezes em sua

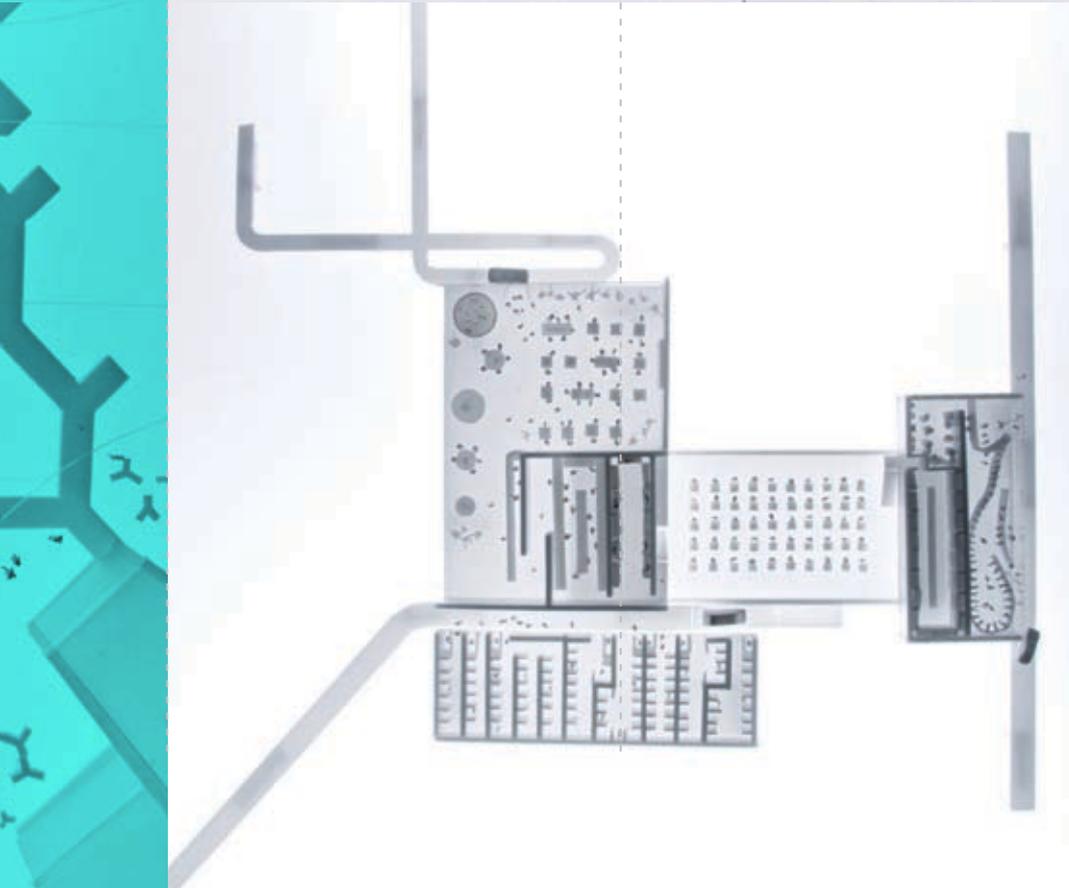




mediocridade, uma parte da realidade da metrópole tal como ela é. Essas substâncias representam uma matéria metropolitana, uma superfície, um desafio não desprezível na escala da aglomeração parisiense. Elas merecem todas de serem estimuladas e, talvez, de serem liberadas para sair do *status quo*. Essa liberação, essa estimulação pode ser pensada, projetada a partir do que já existe, das qualidades presentes, do potencial de transformação das situações reais tais como elas são aqui e ali na Metrópole. São também, me parece, os lugares onde nós temos o direito de reivindicar um urbanismo da aglomeração em oposição ao urbanismo do espaçamento e do afastamento que está tão fortemente instaurado nesse tipo de território. Essa mudança de paradigma deve abrir para um potencial de desenvolvimento não consumidor mas “energizante”. Ele reabre a questão societal: que metrópole queremos? A do afastamento, da distância permanente? Ou a que, por ter integrado as mutações culturais e tecnológicas da sociedade, reconstrói um mundo metropolitano capaz de conjugar no espaço e no tempo novas proximidades e externalidades positivas?

Em sua palestra proferida na FAU UFRJ em Abril de 2009, você falou de um “urbanismo sem plantas”. Poderia retomar aqui essa idéia e explicar seu modo de trabalho?

A metrópole parisiense tem tantas dificuldades de existir publicamente que o tempo de sua “publicidade” deve corresponder a um esforço multiplicado de multilocalizado. É a condição de sua percepção pelo público. A metrópole parisiense não é apenas uma ferramenta de atratividade econômica. Ela deve ser também um dispositivo de estimulação das condições localizadas e um meio de solidariedade. Ela não é apenas uma forma espacial herdada e estável. Ela é uma matéria viva, capaz de evolução e de movimento. Mas ela não é somente a estimulação das substâncias urbanas dormentes. Ela deve também ser capaz de grandes projetos, de grandes visões e de novas invenções... Ela não é somente o receptáculo de encontros da multidão. Ela é também o lugar do anonimato e de formas de intimidade escolhidas ou sofridas. Ela não se expressa somente nos lugares mais enclavados (isolados, mas conectados). Ela é também a





geografia, tanto natural como artificial, essas geografias que podem transformar-se em espaços comuns do encontro e da reunião popular. Ela não se expressa somente através dos lugares do movimento que a constroem, mas é também a reflexão sobre eles e seu receptáculo. A Metrópole só é se ela é, simultaneamente, tudo isso. Para que o indivíduo compreenda que ela – a metrópole – lhe oferece todas essas possibilidades e, que ele, – o indivíduo – possa ainda decidir de recusá-las todas. A Metrópole é esta sensação de liberdade, de abertura, de potencialidade... Ela torna-se a metrópole quando todos os indivíduos que a praticam tomam consciência da qualidade comum da metrópole, quando eles tomam consciência da maneira plural pela qual ela se deixa praticar, quando eles tomam consciência que ela está relacionada com a escala estendida (a coisa comum), mas que ela toma forma nas múltiplas situações que vão da sala do conselho administrativo ao detalhe arquitetônico. Então a metrópole torna-se pública,

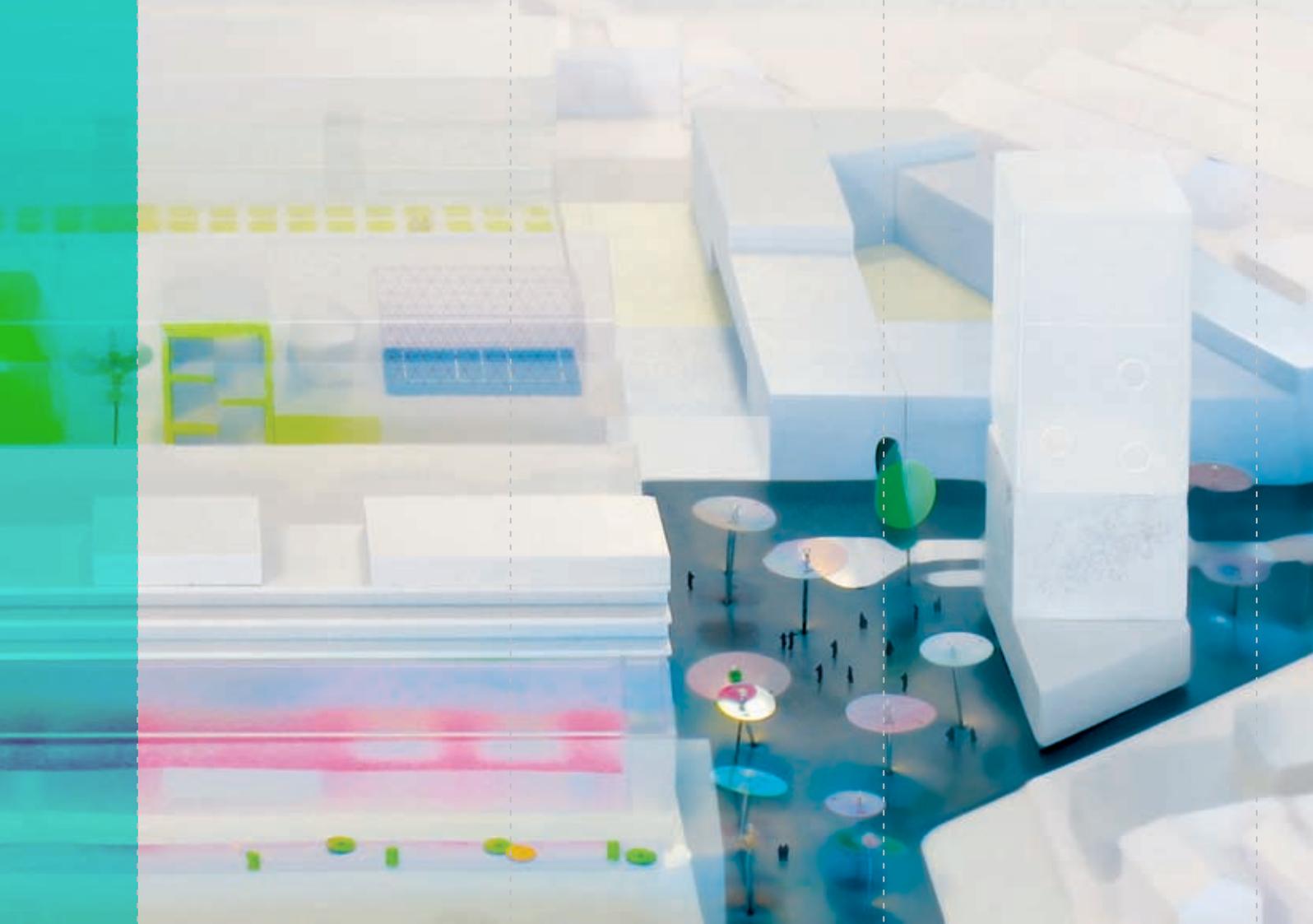
ela existe, como pano de fundo. Nenhuma cartografia clássica poderia pôr junto, num mesmo mapa, todas as qualidades que nos oferece a Cidade ou a Metrópole. É preciso inventar um modo de representação capaz de responder às mudanças da sociedade que operam todos os dias. No que nos diz respeito, substituímos o encadeamento clássico de concepção *“análise estatística / macro-escala / plano diretor / regulamento de urbanismo / projeto urbano / operação de planejamento”* pela sequência *“linha do tempo / matriz / temas / situações”* mais capaz de nos fazer pensar concomitantemente a micro-escala local, os detalhes sensíveis do cotidiano e a metrópole como sistema, como condição generalizada.

Sobre seu projeto para Lille, como requalificar os territórios oriundos da desindustrialização da cidade contemporânea?

Esses territórios são oportunidades para a cidade e para a metrópole,

não por representarem reservas fundiárias que se poderia investir imediatamente. São quase sempre fragmentos de territórios que têm, por sua história particular, muitas vezes econômica, mas também social (como no caso da Lille FCB: grande usina que empregou muita gente e que deu vida a um novo bairro operário ao seu redor), criando uma condição espacial muito específica na metrópole. É essa condição específica, singular, que se deve mobilizar para projetar, não para apagar a indústria e re-escrever ideologicamente a cidade, mas reinventar condições de moradia extraordinárias. No que diz respeito a esse projeto, tínhamos em mente uma só referência, uma grande referência brasileira, o projeto do SESC Pompéia de Lina Bo Bardi em São Paulo, onde ela transformou delicadamente e radicalmente um fragmento industrial em um dispositivo sociocultural inédito na cidade •

Tradução: Guilherme Lassance.



ANTIGOS SUBÚRBIOS, NOVAS PERIFERIAS: A QUESTÃO TERRITORIAL DO PROJETO

Guilherme Lassance e Fabiana Izaga

Os intercâmbios acadêmicos internacionais, organizados desde 2004 no âmbito das disciplinas “Arquitetura da Cidade I e II” e “Projeto de Arquitetura da Cidade Contemporânea” do Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU-UFRJ, têm nos colocado frente a uma série de questões que parecem transcender as particularidades dos contextos de intervenção oferecidos à reflexão projetual. De fato, o que acreditávamos ser a oportunidade do aporte de um olhar estrangeiro na abordagem de situações consideradas regionais ou no máximo nacionais, mostrou-se muito mais como a ocasião de trocarmos experiências a respeito de problemas e dilemas surpreendentemente semelhantes. Esta semelhança nos faz crer na existência de uma “família” de territórios outrora designados como subúrbios e que se transformaram hoje em “novas periferias”. Nos casos que temos estudado, esta transformação aparece fortemente relacionada com a criação e

ampliação das grandes infraestruturas metropolitanas de transporte, que “sobrevivem” e entrecortam áreas pós-industriais e de habitação social.

Em 2009, organizamos dois intercâmbios para o desenvolvimento de projetos localizados em sítios paradigmáticos da problemática dessas áreas periféricas aos núcleos de urbanização consolidada das grandes cidades. Em ambos exercícios a perspectiva adotada foi a do projeto como questão territorial em sua relação com a infraestrutura urbana.

O primeiro deles associou os cariocas da FAU-UFRJ (1) e da PUC-Rio (2) à Escola Nacional Superior de Arquitetura de Versalhes (ENSAV) (3), da França, numa proposta de trabalho no que convençamos chamar de “orla norte carioca”. Trata-se de um vasto território cercado por infraestruturas viárias e pela Baía de Guanabara, que se estende do Cajú até os limites administrativos do município do Rio de Janeiro, alcançando, em sua fronteira

norte, a vizinha Duque de Caxias, um dos dezessete municípios que hoje integram a área metropolitana do Rio de Janeiro. Esta área, hoje atravessada por importantes vias de transporte da metrópole fluminense, possui um histórico de intensas transformações. O antigo arrabalde agrícola, cuja produção escoava pelos portos implantados ao longo de sua faixa litorânea, foi sendo progressivamente segmentado pelas infraestruturas de transporte ferroviário e rodoviário, criadas ali com o intuito de interligar a capital (em desenvolvimento) ao resto do país, conformando ao longo do tempo, o subúrbio carioca. A essa infraestrutura associaram-se diversas edificações destinadas a atividades industriais, beneficiadas pela proximidade dos meios de transporte. Com a realocação da atividade industrial pressionada pelo crescimento urbano e pelas transformações do setor produtivo,





Matthieu Hackenheimer
(ENSAV) - projeto para o
"rio orla norte": *A Guide to
Baía de Guanabara*



Lais Costelha e Newton Costa
(FAU.UFRJ) - projeto para os
bairros de Liberdade e da Serafina
em Lisboa

a região resente-se hoje dos efeitos provocados por um longo período de declínio econômico e de progressiva transformação do uso do solo urbano. Emergem, então, nos interstícios dos antigos equipamentos industriais, e até mesmo dentro deles, invasões ilegais e ocupações informais. Nesta condição, inclui-se também vizinhança com enclaves militares, implantados ali por razões estratégicas e que parecem inertes a toda esta evolução.

A segunda experiência de intercâmbio levou o mesmo grupo de estudantes da FAU-UFRJ a Portugal para trabalhar em parceria com a Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa (FAUTL) em um território periurbano que é hoje foco das atenções da Câmara Municipal. Trata-se dos bairros da Liberdade e da Serafina, antigas-novas periferias localizadas na encosta oriental do maciço de Monsanto e associadas à construção do Aqueduto das Águas Livres, que alimenta o centro da capital portuguesa, do qual foram sendo progressivamente separados pelos sucessivos traçados de ferrovias e agora pelo imponente eixo rodoviário norte-sul. Um território que, guardadas as devidas proporções, apresenta problemáticas surpreendentemente bem semelhantes às da orla norte carioca: presença de grandes infraestruturas de transporte rodo-ferroviário, isolamento territorial e ocupação informal, constituindo um conjunto de fatores geradores de descontinuidades urbanas.

Ambas experiências nos colocam frente à realidade da metrópole contemporânea, lá onde ela estabelece condições

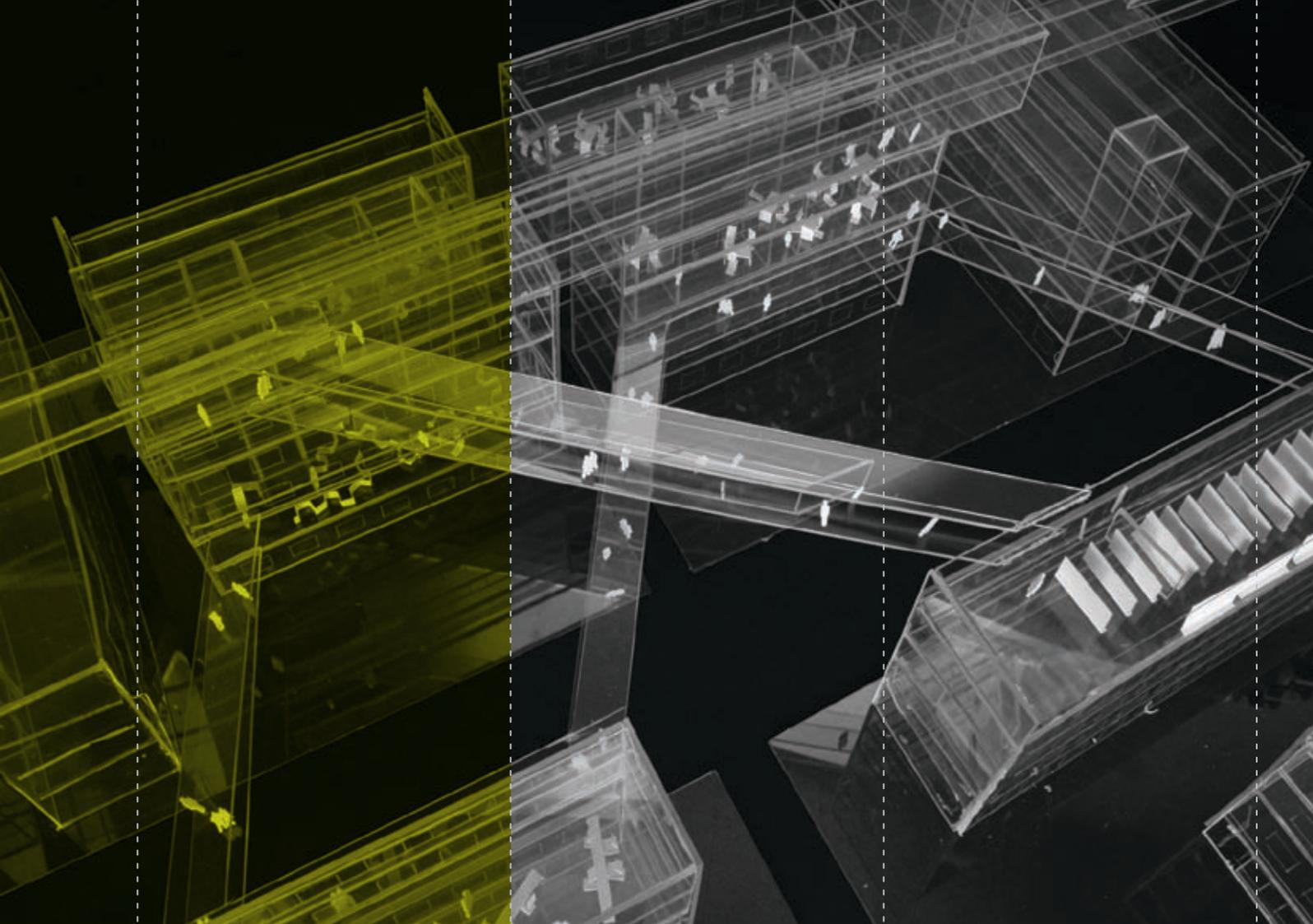
específicas do que poderíamos chamar de periferia recente: um território feito de sobras, à margem das grandes dinâmicas urbanas e das novas relações que definem as centralidades. Esta periferia gera situações relativamente inéditas de trabalho para o arquiteto e urbanista, acostumado a lidar com a articulação em continuidade dos elementos do tecido urbano da cidade tradicional, quando não com seu oposto, qual seja o agenciamento esgarçado do urbanismo moderno.

Esta periferia recente, que parece de fato escapar dos dois grandes referenciais históricos da cidade, caracteriza-se também pela subversão geral à lógica planificadora e ao zoneamento funcional.

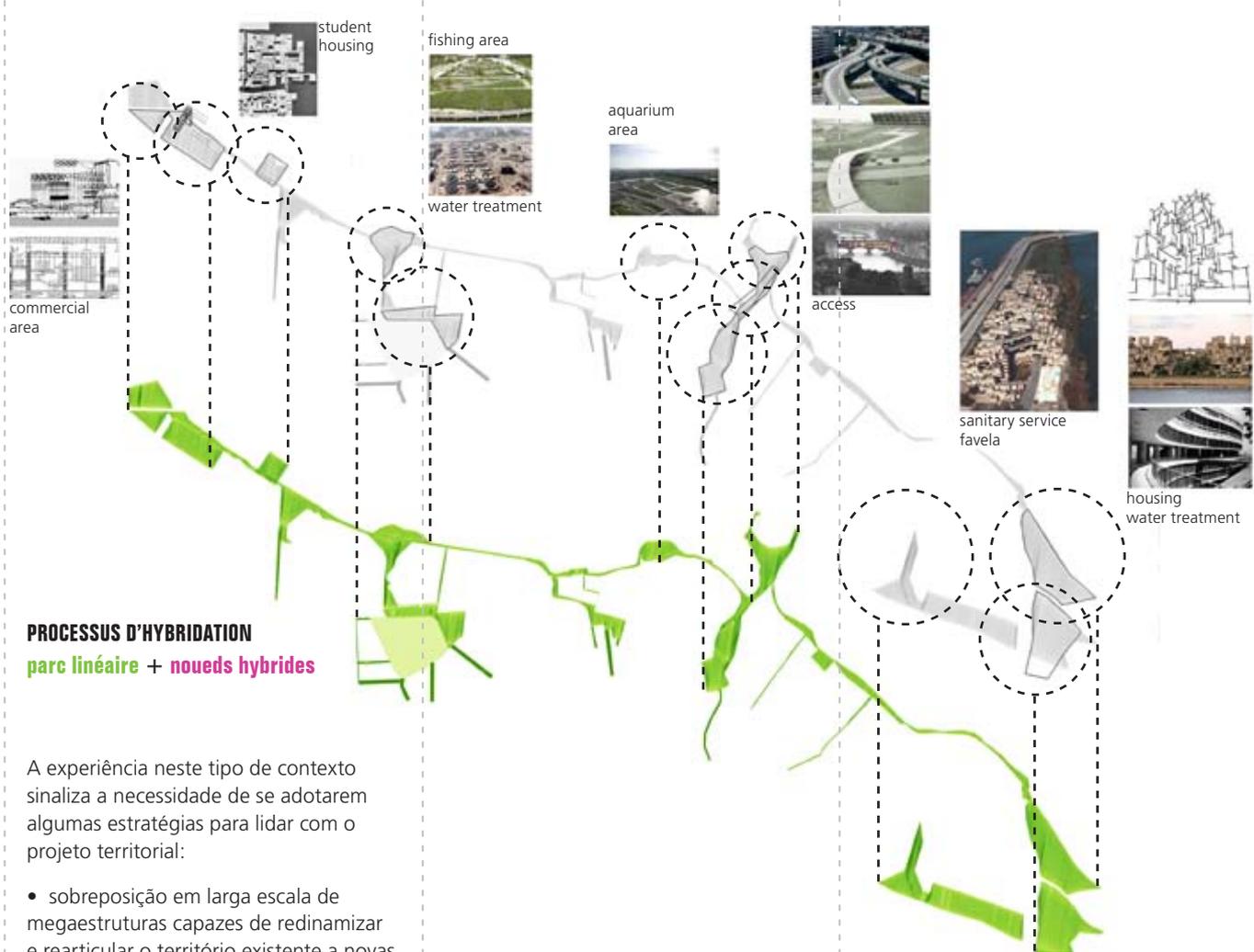
Nela vem se difundindo uma ocupação informal de natureza intersticial e a sobreposição de usos que atendem a diferentes sistemas ou setores de atividades (produção, distribuição, moradia, estocagem de dejetos, etc.). Nesses territórios, nota-se a presença de fortes rupturas de escala, provocadas pelo contato direto e sem transição de antigas implantações vinculadas à escala local de bairro recortadas para acolher grandes equipamentos de apoio logístico de natureza comercial, recreativa ou ainda militar. Um tecido composto, portanto, por grandes fragmentos isolados, "sobrevoados" por grandes infraestruturas de transporte, fruto dos fluxos metropolitanos.



Alexei Sieczko e Brunna Wopereis (FAU.UFRJ) - projeto para os bairros de Liberdade e da Serafina em Lisboa



Timothee Boitouzet e Shinj Kimura (ENSAV) - - projeto para o "rio orla norte"



PROCESSUS D'HYBRIDATION
parc linéaire + noueds hybrides

A experiência neste tipo de contexto sinaliza a necessidade de se adotarem algumas estratégias para lidar com o projeto territorial:

- sobreposição em larga escala de megaestruturas capazes de redinamizar e rearticular o território existente a novas lógicas e sistemas urbanos;
- ações de manejo e de recuperação ambiental de áreas quase sempre degradadas com significativo impacto para a cidade como um todo, dada a escala e proporção desses territórios que hoje se apresentam, em todos os níveis, como verdadeiros resíduos da urbanização das nossas metrópoles contemporâneas;
- intervenção nos espaços livres entendidos como verdadeiras oportunidades de criação de grandes equipamentos capazes de reintegrar esses territórios ao resto da cidade, em alerta às transições entre diferentes tipos de ocupação do território;
- inserção de novos equipamentos estruturadores, na maioria das vezes vinculados aos nós de fluxos e transportes, com potencial de gerar centralidades compostas de conjunções programáticas originais e inusitadas;
- isseminação de intervenções pontuais coordenadas capazes de reestruturar essa periferia recente através de um efeito multiplicador local, contrariando assim a aparente resistência dessas novas ocupações à ação do planejamento.

Vinculadas a esses tipos de estratégia, as propostas de intervenção elaboradas pelos estudantes das instituições participantes apontam para soluções de caráter exploratório como as do “edifício-paisagem”, da “estação-cidade”, do “equipamento-franja” ou ainda da “plataforma de acontecimentos”. Esses trabalhos interrogam o sentido pedagógico daqueles com frequência desenvolvidos nas disciplinas de projeto dos cursos de arquitetura e urbanismo no Brasil. Nestes últimos é ainda muito presente um ensino entendido, autisticamente, como treinamento técnico reduzido à reprodução pálida e acrítica do receituário profissional do projeto como resultante da equação lote + legislação + programa.

Nas novas periferias, advindas da evolução dos antigos subúrbios, a lógica do plano não é mais operante porque simplesmente não há mais como pensá-las como oriundas de um parcelamento ou zoneamento do solo. De uma lógica urbana comandada pela justaposição horizontal, passamos a uma nova condição feita de sobreposição, invasão, congestão. As “formas” ali construídas subvertem a legislação e abarcam ocupações excepcionais do espaço.

Projetar nessas periferias com as lógicas e as referências tradicionais do arquiteto tem se revelado um grande equívoco. Um conjunto de apartamentos recentemente inaugurado na área de estudo de Lisboa (figura) é uma das provas mais flagrantes e aflitivas de uma arquitetura que, apesar de suas qualidades intrínsecas e sua alusão à aclamada produção contemporânea portuguesa, está completamente despreparada para existir nesse tipo de contexto.

Ainda mal compreendidos e desafiantes, esses territórios, apesar de altamente estratégicos para o desenvolvimento da metrópole contemporânea, são, no entanto, negligenciados pelos profissionais que, muitas vezes, os vêem como uma mazela a combater. Trabalhar com esses antigos subúrbios, literalmente atropelados pelas novas dinâmicas urbanas, significa, sobretudo, oferecer aos futuros arquitetos e urbanistas que pretendemos formar uma oportunidade de aprimorar o entendimento de seus atuais desafios relativos às suas competências e responsabilidades •

Fabiana Izaga Professora Adjunta da FAU-UFRJ.

Guilherme Lassance Professor Adjunto da FAU-UFRJ.



Lydia Blasco e
Antoine Meinnel
(ENSAV) - projeto
para o "rio orla
norte"



Notas

1. Além dos autores desse artigo, a FAU contou, em 2009, com a participação da professora Sônia Hilf Schulz do Departamento de Projeto de Arquitetura (DPA) a quem agradecemos imensamente pela dedicação, envolvimento e preciosos aportes na orientação dos alunos e na avaliação crítica dos trabalhos.

2. A turma da PUC-Rio foi coordenada pelo professor Gabriel Duarte, graduado na FAU e atualmente doutorando no Prourb, que contou com a participação dos professores Cláudia Escarlata, Cláudia Miranda, Flaviana Reynaud e Luciano Alvares

3. A equipe francesa foi chefiada pelo professor Djamel Klouche, arquiteto e urbanista do Grand Paris que aparece em entrevista nesta mesma edição, assistido pelos professores Jean Castex e Julien Monfort.

4. O risco aqui é a reprodução literal de esquemas e receitas aplicados a outros contextos, mais valorizados, da cidade.

PESQUISA ACADÊMICA – A FAU E O SUBÚRBIO DE MADUREIRA: PARCEIROS PARA UM PRÓXIMO SAMBA?

Claudia Nóbrega e Júlio Rodrigues

Já Madureira é o tal negócio ... tudo que tinha na cidade, tinha em Madureira. A Casa Barki, a Casa José Silva, que eram lojas bonitas, grandes. O teatro da Zaquia, tinha coretos, aquelas corridas de cavalos, o Banco do Brasil. Madureira era um bairro popular, as pessoas iam até Madureira para fazer compras, e sempre foi um bairro muito movimentado.

Monarco

O propósito deste trabalho é relatar uma experiência vivenciada por nós, professores das disciplinas compartilhadas História da Arquitetura e da Arte I, sob a responsabilidade do Departamento de História e Teoria (DHT) da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, e História da Cidade e do Urbanismo I, sob a responsabilidade do Departamento de Urbanismo e Meio Ambiente (DPUR) também da FAU/UFRJ, no decorrer do 2º semestre de 2007. Além de parte do conteúdo pedagógico das duas disciplinas e descrição sucinta de uma das visitas realizadas no âmbito das mesmas, utilizamos material proveniente de respostas de questionários submetidos aos alunos que as cursaram no semestre citado.

As disciplinas: História da Arquitetura e da Arte I e História da Cidade e do Urbanismo I

As disciplinas mencionadas tiveram suas ementas modificadas na ocasião da reforma curricular, instaurada na FAU, no 1º semestre de 2006 (1). As disciplinas são ministradas em conjunto, o que também foi uma novidade criada pela citada reforma. Tal prática visa uma integração entres os campos das duas disciplinas, cujas ementas versam sobre um panorama geral das histórias da arquitetura, da arte, da cidade e do urbanismo, elegendo a cidade do Rio de Janeiro como estudo de caso. O plano de aula é estruturado em conjunto e organizado em 4 fases ou períodos históricos:

1º período: Da fundação da cidade a chegada da Corte (1808);

2º período: A Capital Imperial;

3º período: O Centro Republicano: da Belle Époque à Era do Rádio;

4º período: A Cidade Moderna e a Cidade Contemporânea.

Para cada período abordado realizamos uma visita na cidade, ensejando aos alunos tomarem contato com logradouros e edifícios significativos de cada época. Desta forma, na primeira visita, por exemplo, realizamos um percurso que engloba o Mosteiro de São Bento e o Morro da Conceição, onde ainda permanecem algumas características do espaço urbano colonial. Entretanto, trabalhamos em todos os passeios com todos os períodos, pois de um modo geral, no centro e em vários bairros da cidade, constata-se com frequência uma superposição de diferentes momentos históricos. É o caso citado da primeira visita, quando observamos e tecemos comentários sobre a Praça Mauá, o edifício *A Noite* e o prédio *RB1*, marcos importantes no percurso entre o Mosteiro e o Morro da Conceição.

Madureira

O tema subúrbio é tratado principalmente em duas fases da disciplina: na 2ª, quando os subúrbios cariocas começam a surgir e na 3ª fase, quando se desenvolvem. Na 3ª visita, levamos os 60 alunos ao subúrbio de



foto 1



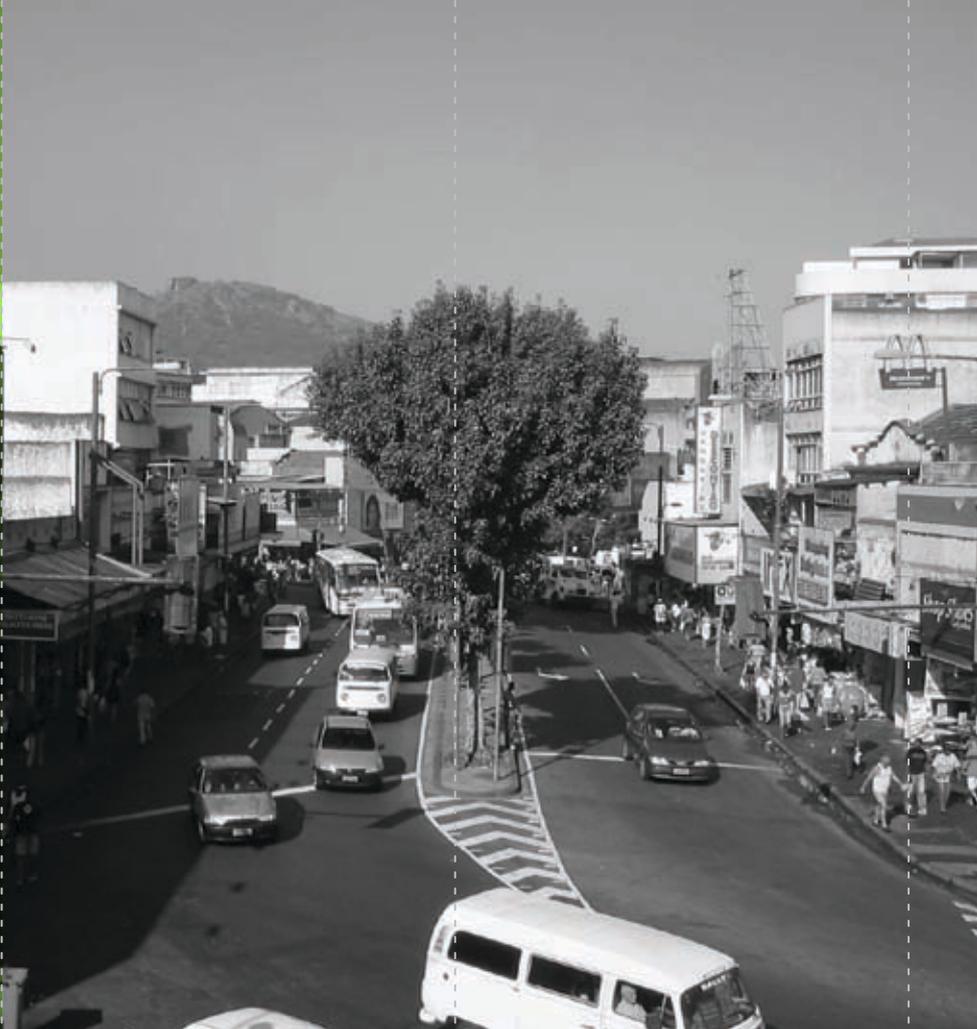
foto 2



foto 3



foto 4



Madureira, escolhido por sugestão da professora da disciplina Sônia Le Cocq (DPUR - FAU UFRJ) já que o mesmo é “[...] extremamente pujante e congestionado, onde a intervenção do poder público se mostra insuficiente no que se refere à melhoria de sua qualidade ambiental, espaços públicos, circulação viária, etc.”

Como a visita com os alunos limita-se a parte do bairro de Madureira, optamos neste artigo por excluir o bairro vizinho de Oswaldo Cruz que, no entanto, é apresentado em sala de aula, como o foi também na nossa intervenção na Semana da FAU de 2007. Por algumas de suas características atuais remeterem à origem dos subúrbios cariocas, fato menos evidente no bairro de Madureira que sofreu diversas transformações, faz-se necessária a observação.

A visita a Madureira

A visita com destino à Estação Madureira – de cerca de 4 horas de duração – tem

origem na Estação Central do Brasil e no trem em movimento, os professores munidos de megafone e de um mapa do sistema ferroviário metropolitano, destacam a importância histórica dos trens para a compreensão da formação dos subúrbios cariocas. Durante o trajeto, de cerca de meia hora de duração, vão sendo enfatizados a presença, próximos à linha de trem, tanto de grandes equipamentos esportivos (Maracanã, Estádio João Havelange) e educacionais (Universidade do Estado do Rio de Janeiro), quanto de favelas (Mangueira e seu projeto Favela Bairro, além de antigos galpões industriais abandonados e favelizados). Também no campo habitacional os alunos são estimulados a observar as antigas vilas, os sobrados ecléticos, os prédios de diferentes estilos e épocas, os tipos de ocupação dos terrenos pelas construções, as mudanças na paisagem à medida que nos afastamos do centro urbano (foto 1)

À chegada à estação de destino, inaugurada em fins do século XIX, segue-se uma explanação sobre a evolução

do bairro de Madureira e seu entorno, postando-se alunos e professores, na passarela de acesso à estação, o que permite uma melhor visão de conjunto (foto 2). A origem rural da região, local do primeiro processo legal por posse de terras no Rio de Janeiro (tendo por protagonista o boiadeiro Lourenço Madureira, que deu nome à região), as antigas trilhas de burros que por aí passavam carregando produtos agrícolas da zona oeste para o centro urbano, a origem do primeiro mercado local, as duas linhas férreas com respectivas estações locais, dividindo o tecido urbano em 3 partes, são alguns dos temas explanados.

O percurso a pé da visita inclui a observação do viaduto Negrão de Lima (foto 3) com ocupação adaptada em seus pilares para atividades esportivas e de lazer, na insuficiência de equipamentos públicos na área.

Da estação partimos na direção da Av. Ministro Edgar Romero (foto 4), importante eixo local. No caminho da

estação para esta rua, observamos algumas inserções no espaço urbano, implementadas pelo Projeto Urbano Municipal Rio Cidade realizado no início dos anos 1990. São observados revestimentos/extensão das calçadas, mobiliário urbano, acessibilidade, entre outros elementos que caracterizaram este tipo de intervenção. Na descrição de uma de nossas alunas “No Projeto Rio Cidade percebe-se que colocaram postes vermelhos, calçadas projetadas com “rampinhas” para os deficientes físicos, jardineiras nas calçadas, camelôs com comércio organizado, etc... É possível perceber os restos das mudanças feitas por tal projeto: calçada com desenho em pedra portuguesa vermelha, um ‘larguinho’ em frente a Escola Ministro Edgar Romero (na rua homônima), com pretexto de criar um espaço de convivência nesta área tão tumultuada.” (foto 5)

No que se refere às edificações, é possível observar atrás das estruturas de alumínio e madeira de uso comercial, a convivência de vários períodos da história da arquitetura: sobrados ecléticos, casas neocoloniais, pequenos edifícios Art Déco, entre outros. (foto 6). Em que pese as modificações, é possível encontrar exemplares remanescentes do começo do século 20, como as casas geminadas na rua Carolina Machado (foto 7).

Continuando nesta última, que fica junto à linha da Estrada de Ferro Central

do Brasil, nos dirigimos à quadra da Escola de samba Portela, na rua Clara Nunes (foto 8). Se em frente à mesma, tem-se um exemplo típico de conjunto habitacional do período do Banco Nacional de Habitação, dos anos 70, onde é descrito aos alunos o modelo arquitetônico-urbanístico adotado, a sede de um dos berços do samba, da mesma época, constitui momento de parada a mais longa da visita. No enorme espaço caracterizado como de arquitetura *kitsch*, são descritos os elementos do seu galpão central, onde se apresentam certas analogias com espaços religiosos, enfatizando que a arquitetura também reflete a cultura popular, como no exemplo do samba.

Segue-se pela Estrada do Portela, em cujo trecho também o projeto Rio Cidade está presente, passando em frente ao Madureira Shopping em direção à quadra da segunda mais importante Escola de samba de Madureira, a Império Serrano (Foto 9). Os elementos arquitetônicos, assim como na escola anterior, são descritos, mas além da sua maior simplicidade nas instalações, chama-se a atenção para a sua implantação, uma das empenas da sua construção estando colada à 2ª linha de trem – auxiliar – que atravessa o bairro. (foto 10).

A travessia desta última através de uma passarela nos leva ao Mercado de Madureira (foto 11), provavelmente o elemento construído local mais associado

à imagem do bairro entre os alunos. É a ocasião de se atravessar, antes de chegar ao mesmo, o camelódromo. A importância comercial de Madureira, além do próprio vigor econômico, é impressa através dos prédios do entorno do Mercado que do antigo uso residencial tem na função comercial atual quase que uma exclusividade.

Em grupos ou individualmente, os alunos dispõem de cerca de 20 minutos para explorarem o Mercado, retornando a seguir junto com os professores aos respectivos meios de transportes.

Alguns comentários de alunos

Algumas das opiniões dos alunos presentes nos questionários revelam interessantes impressões a respeito da visita a Madureira.

Sem explorá-las em profundidade, é possível reagrupá-las segundo uma visão geral mais positiva: “Surpreendi-me muito com a visita ao subúrbio do Rio, pois tinha uma imagem completamente oposta e negativa”; “A visita foi bastante produtiva. Podemos ver lados positivos de um local que só parece mostrar aspectos desfavoráveis”

Ou mais negativa: “Já fui a Madureira várias vezes e acho aquilo um inferno. É um local totalmente barulhento, sujo e com poluição visual”



foto 8



foto 10



foto 5

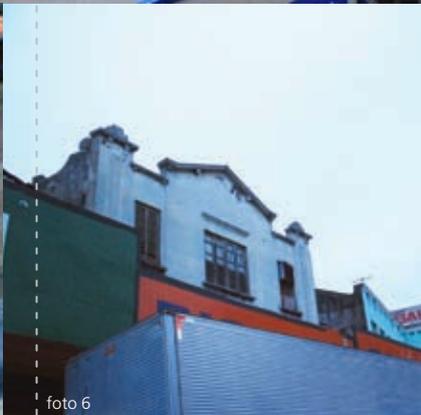


foto 6



foto 7



foto 9



calçada em frente ao mercadão de madureira

Ao lado da carência urbanística apontada: “Faltam espaços de contemplação paisagística, espaços de lazer e uma área para eventos culturais como roda e jogo de jongo”

A função comercial de Madureira – inclusive o seu caráter mais informal – parece ter marcado com certa intensidade os alunos: “Diversidade no comércio, misturando estilos e épocas, despreocupação com limites de moradia de cada um”; “É um centro comercial extremamente desorganizado, porém parece funcionar, já que os comerciantes continuam sendo atraídos para o bairro”; “Vende-se de tudo: uma loja de roupas íntimas também vende sorvetes”

Por sua vez, a expressão de uma aluna: “... uma muvuca aconchegante”, refere-se à falta de ordenamento urbanístico (através da observação das construções, suas fachadas, da excessiva ocupação das calçadas por pedestres e por comércio), do congestionamento freqüente de ônibus em algumas de suas principais artérias e da conseqüente poluição

sonora e do ar, mas que guarda um certo ambiente de familiaridade, representado talvez pela histórica presença do samba através das duas tradicionais escolas por nós visitadas: Portela e Império Serrano.

Observações finais

Nossa proposta inicial foi relatar uma experiência vivenciada por nós no segundo semestre de 2007 em disciplina dupla introdutória que é História da Arquitetura e da Arte I e História da Cidade e do Urbanismo I. Pelo rico material coletado através dos questionários e ainda parcialmente inexplorado, pelas demais visitas à Madureira com as turmas subseqüentes e também por nossa procura em transmitir um ensino baseado na integração entre a Arquitetura e o Urbanismo, acreditamos existir um sem número de trilhos a percorrer, um sem-número de sambas a compor, inclusive outros compositores serão bem vindos...

Na oportunidade desta semana da FAU

dedicada ao subúrbio, e através deste trabalho, deixemos à Dona Ivone Lara e a Caetano Veloso as últimas palavras: “Força da imaginação / Vai lá / Além dos pés e do chão / Chega lá / O que a mão ainda não toca / Coração um dia alcança / Força da imaginação / Vai lá / Quando um poeta compõe mais um samba / Ele funda outra cidade / Lamentando a sua dor / Ele faz felicidade” •

Cláudia Nóbrega é professora adjunta do Departamento de História e Teoria da FAU UFRJ

Júlio Rodrigues é professor adjunto do Departamento de Urbanismo e Meio Ambiente da FAU UFRJ

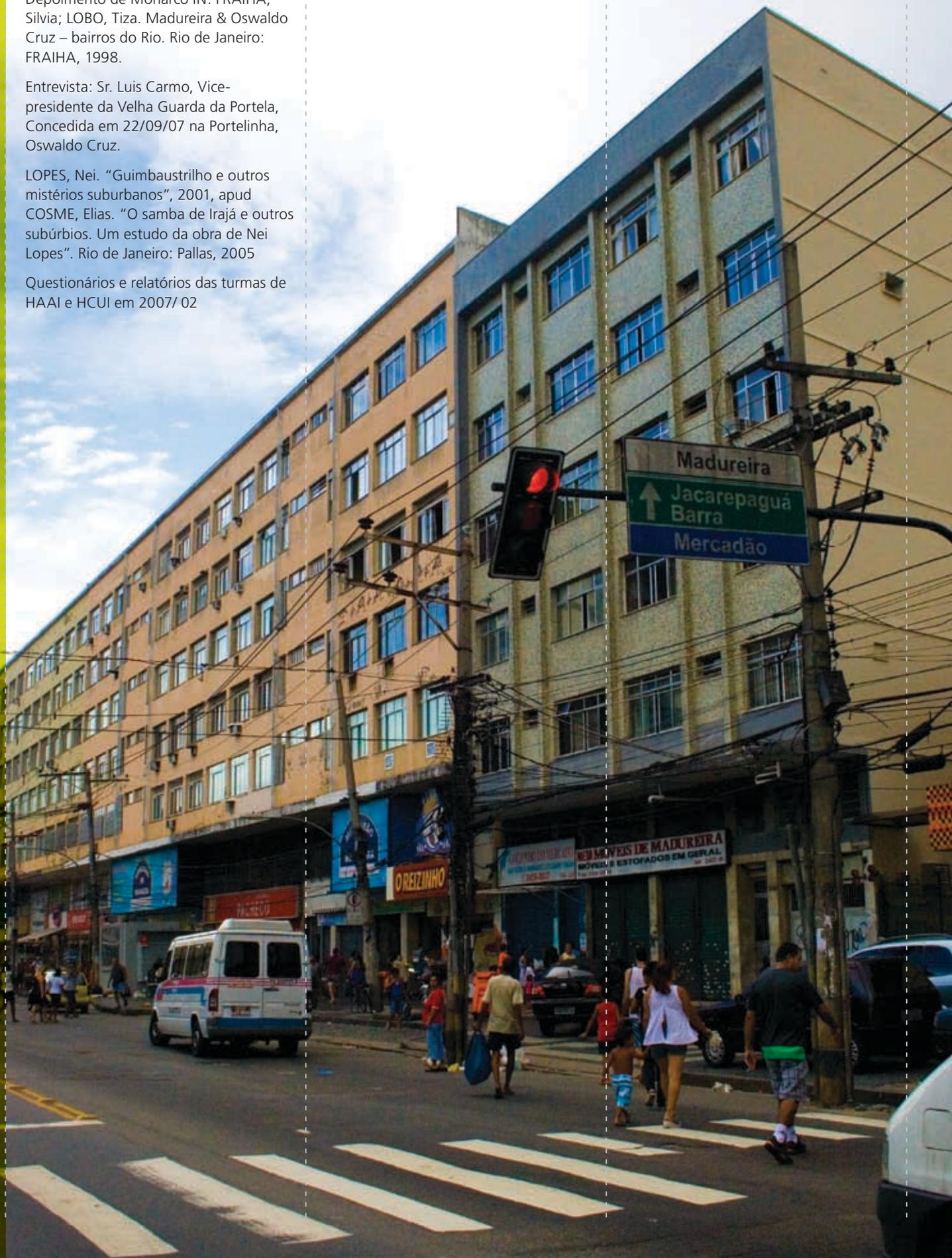
Referências:

Depoimento de Monarco IN: FRAIHA, Sílvia; LOBO, Tiza. *Madureira & Oswaldo Cruz – bairros do Rio*. Rio de Janeiro: FRAIHA, 1998.

Entrevista: Sr. Luis Carmo, Vice-presidente da Velha Guarda da Portela, Concedida em 22/09/07 na Portelinha, Oswaldo Cruz.

LOPES, Nei. "Guimbastrilho e outros mistérios suburbanos", 2001, apud COSME, Elias. "O samba de Irajá e outros subúrbios. Um estudo da obra de Nei Lopes". Rio de Janeiro: Pallas, 2005

Questionários e relatórios das turmas de HAAI e HCUI em 2007/02



IDÉIAS PARA A AVENIDA BRASIL - DA MARÉ A BONSUCESSO*

Lina Motta Corrêa

A Avenida Brasil, entre o Complexo da Maré e Bonsucesso, é hoje uma região esquecida pelo poder público e pela iniciativa privada. O esvaziamento da atividade industrial, a favelização e a violência fazem dali um lugar difícil para viver, trabalhar ou simplesmente passar.

O projeto proposto busca, através do desenho de espaços urbanos e de edifícios, atrair novos usos e desenvolver os existentes, promovendo a plurifuncionalidade.

A infraestrutura da área, degradada e mal gerida, poderá ser melhorada através da racionalização das linhas de ônibus que passam pela Avenida Brasil, da realização dos projetos de drenagem arquivados e de projetos do metrô; permitindo estabelecer ali as condições para o surgimento de uma nova centralidade e para a atração de investimentos para o desenvolvimento da região.

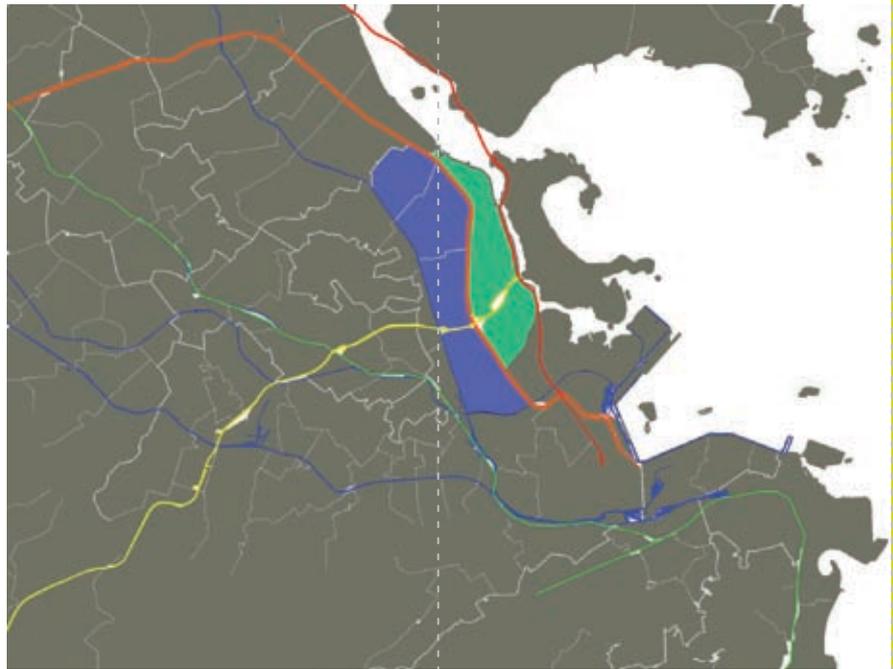
O objetivo de um projeto para uma região tão degradada e carente de políticas urbanas é trazer benefícios para a área de intervenção direta e também para seu entorno. Este plano, em conjunto com uma rede de outros planos semelhantes, poderia contribuir para a melhoria das condições socioambientais de muitas outras áreas da cidade.

A articulação de projetos pontuais é um modelo de planejamento cujo objetivo é localizar as intervenções de forma que seus efeitos transcendam sua área de implantação.

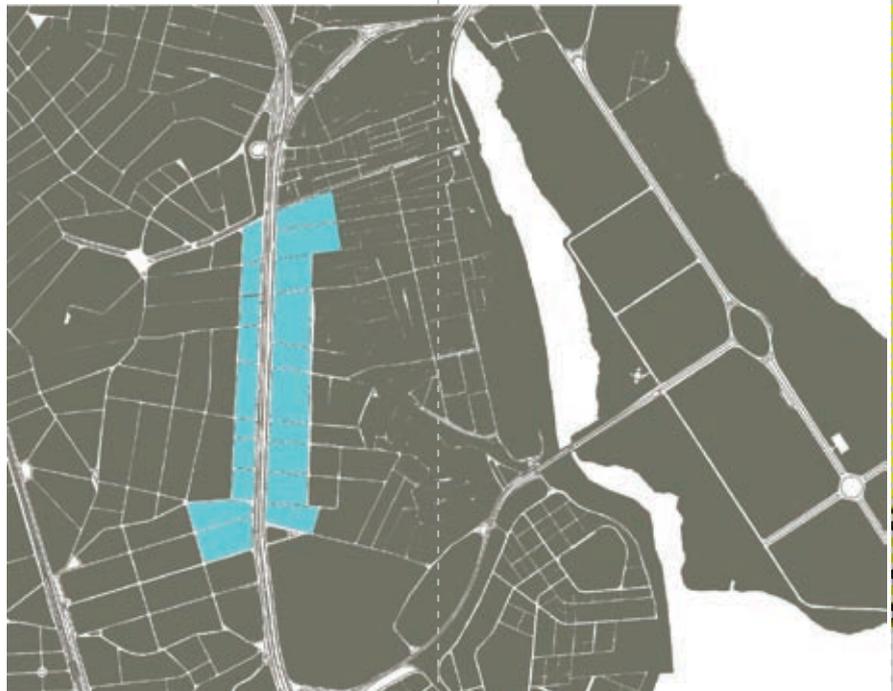
A coerência entre diversos projetos, subordinados a um plano mais abrangente, e a capacidade desses projetos na geração de benefícios socioeconômicos e físico-espaciais para seus entornos imediatos garantem o potencial estratégico das intervenções e justificam o investimento público em pontos específicos da cidade •

Lina Motta Corrêa é arquiteta e urbanista formada pela FAU UFRJ em 2009.

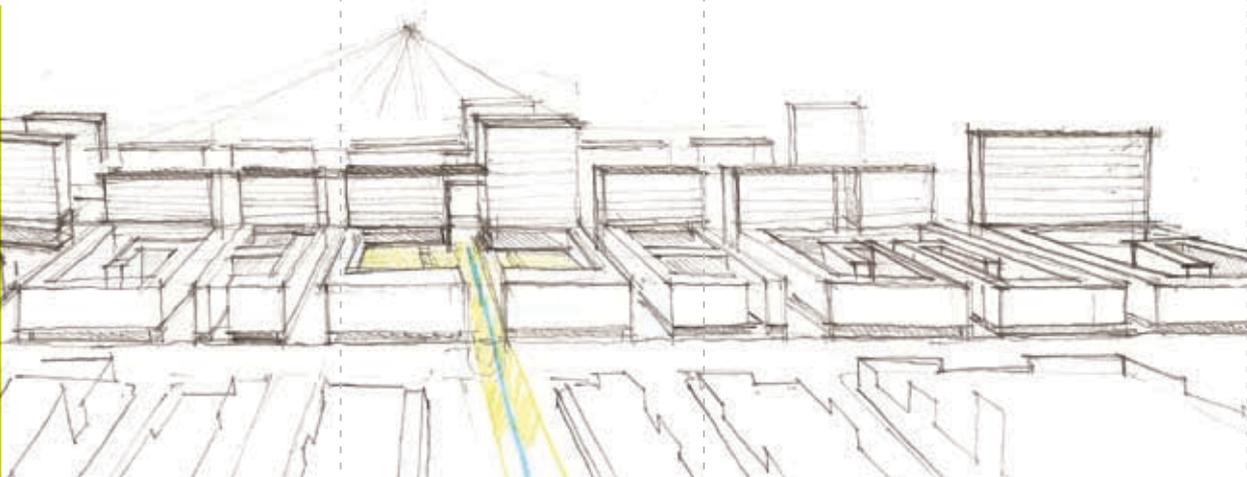
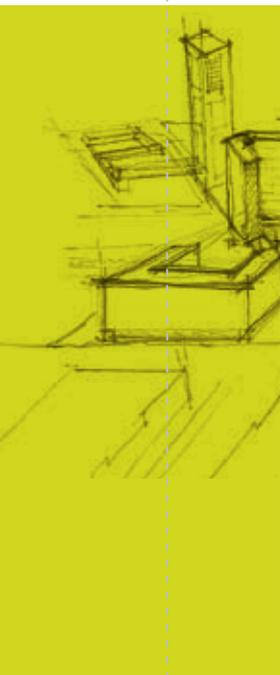
* Trabalho Final de Graduação vencedor do prêmio Ópera Prima 2009, o orientado pelo professor Paulo Jardim de Moraes e co-orientado pelo professor Luiz Fernando Janot.



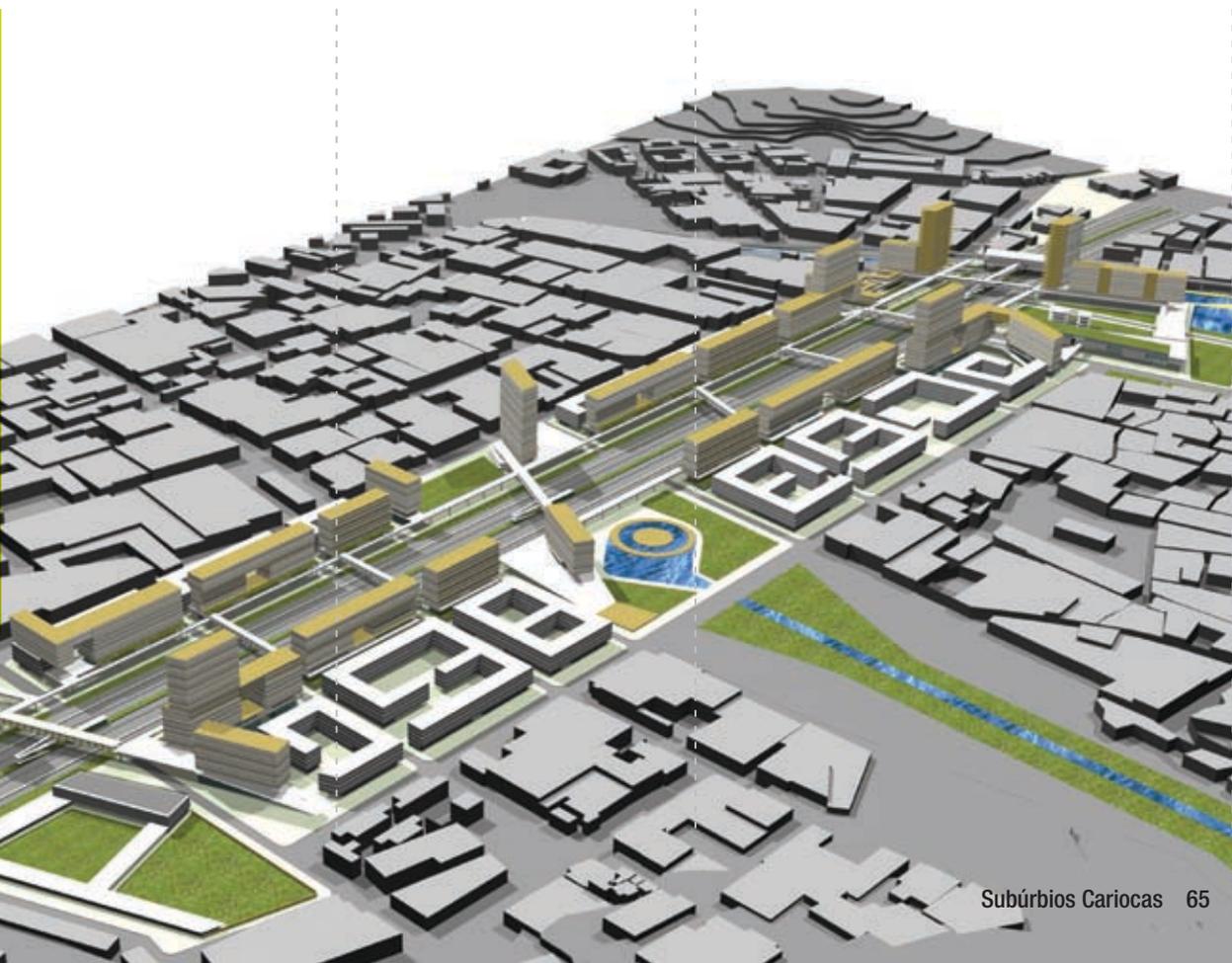
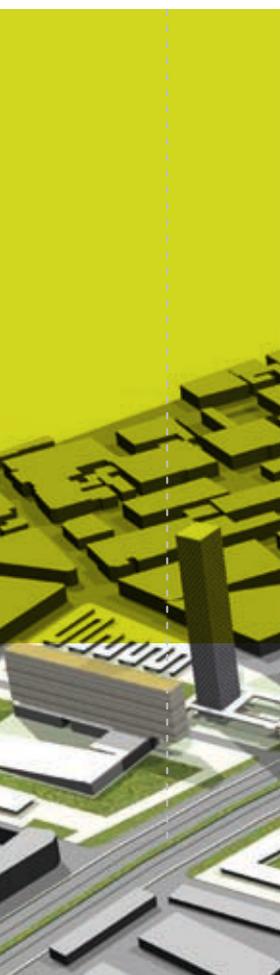
A proposta projetual localiza-se na interseção entre a XXX Região Adm. e a X Região Adm.

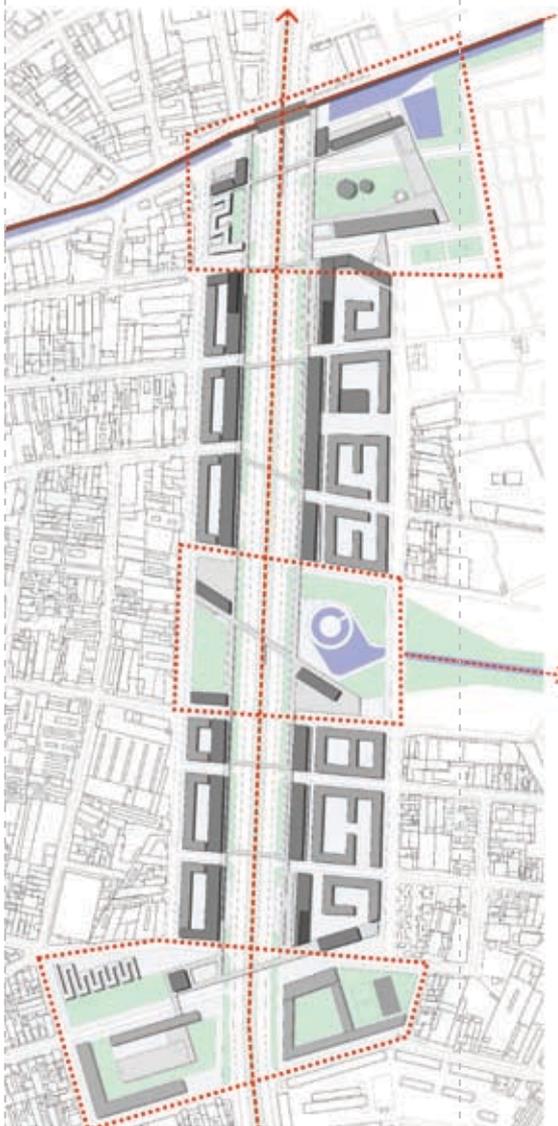


Área de intervenção do Projeto.



Croqui de estudo - A Avenida Brasil tem cerca de 60m de largura, carros, ônibus e caminhões passando em alta velocidade. O desenho de edifícios mais altos para os limites com a Avenida tem como objetivo fazer frente à sua escala monumental, reforçar sua perspectiva tornando o espaço mais legível.





Área Total de intervenção: 41,6 ha

Habitação

Área Total: 164.000,00 m²

Áreas comuns: 40.000,00 m²

Área de apartamentos: 124.000 m²

Número de unidades (60,00 m²): 2066 un

Número de pessoas atendidas: 8300 hab

Escritórios e Serviços

Área Total: 201.650,00 m²

Comércio

Área Total: 112.550,00 m²

Cultura

Área Total: 23.500 m²

Educação

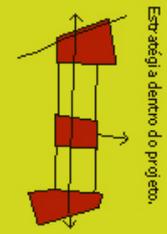
16.650,00 m²

Senac - Hotel e Restaurante

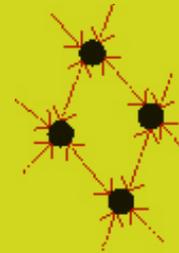
Área Total: 19.000,00 m²

Área Total Construída:

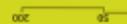
537.300,00 m²



Est. estája dentro do projeto.



lano de massas



As 3 áreas delimitadas na planta acima são locais de maior investimento público. Este projeto se torna viável através da parceria entre o poder público e o setor privado, este último subordinado ao primeiro. Esta parceria está prevista nas operações urbanas, instrumento do Estatuto da Cidade. Para alavancar o processo, o poder público deverá, além de investir em infraestrutura, financiar a construção de edifícios de uso público e cujo uso beneficie principalmente a comunidade local.

Habitação (Comércio no térreo)
Apart-hotel

Senac
Estação do metrô.

Passarelas
Corredor de ônibus

Escritórios
Escola pública

(comércio nos 3 primeiros andares)
Equipamento Socio-cultural

Água
Linha 6 do metrô (Sugestão de traçado)

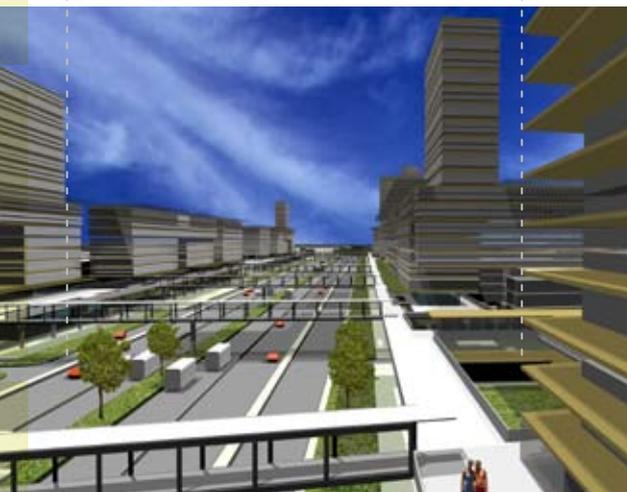
Comércio

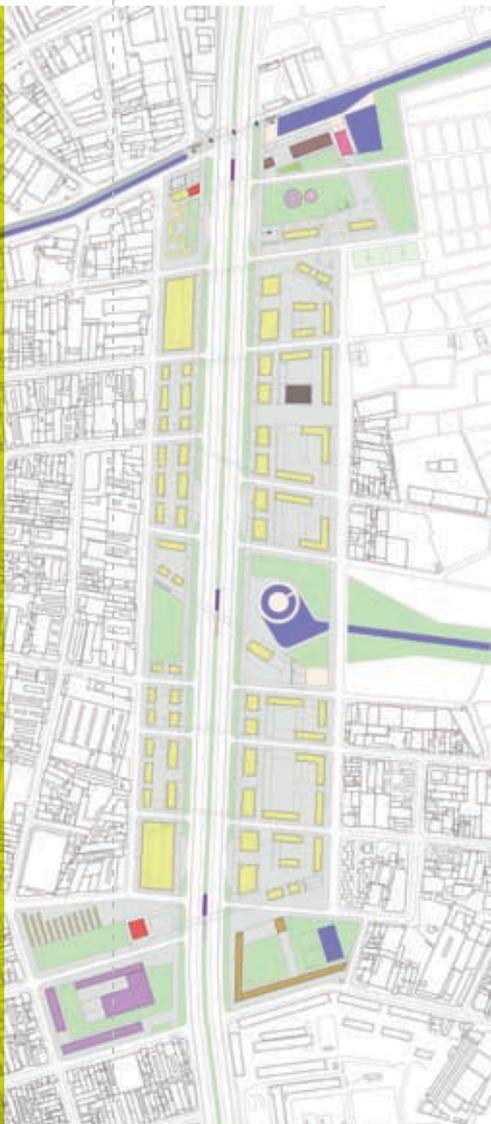
Creche pública
Biblioteca

Áreas verdes.

Passarelas atravessam a Avenida chegando ao terceiro andar dos edifícios. O acesso à rua se faz através dos 3 primeiros andares, públicos e reservados a estabelecimentos comerciais.

O projeto busca fazer da rodovia uma avenida, um boulevard, espaço arborizado por onde se pode caminhar e estar, trazendo melhores condições de vida para seus usuários.

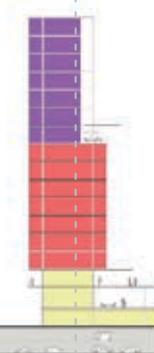




Estacionamento
ao longo da via.

Pátios internos
de uso público.

Acesso de veículos ao interior
da quadra. Entradas para
estacionamento subterrâneo.



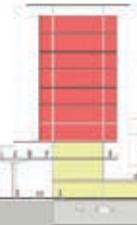
Pistas laterais - ônibus das linhas
alimentadoras e outros veículos.

Pistas de tráfego rápido.

Corredor de ônibus

Pistas de tráfego rápido.

Pistas laterais - ônibus das linhas
alimentadoras e outros veículos.



Espaço para comércio
de maior porte.

Jardins privados para
as habitações do
segundo pavimento.

MANGUINHOS COMO PÔDE SER, OU: PEQUENA HISTÓRIA ESQUECIDA DO SUBÚRBIO CARIOCA*

Alexandre Pessoa

A cidade do Rio de Janeiro, desde sua fundação, pouco se afastou de seu núcleo urbano inicial. Inicialmente compreendida entre o quadrilátero formado pelos morros do Castelo, São Bento, Conceição e Santo Antônio, se espalhou lentamente pelos vales vizinhos, chegando ao Campo de Santana e à Glória no começo do século XIX. Com a chegada da Corte portuguesa em 1808, milhares de novos habitantes foram incorporados à cidade, provocando um súbito crescimento que impulsionou a mancha urbana em direção ao norte, margeando a Baía de Guanabara, e ao sul, acompanhando o litoral.

A vertente norte de crescimento – na área que seria posteriormente

chamada de subúrbio ou Zona Suburbana – teve um desenvolvimento relativamente homogêneo por meio do desmembramento e loteamento, a partir da metade do século XIX, das antigas fazendas da periferia do Rio de Janeiro, basicamente voltadas para seu abastecimento e posicionadas estrategicamente nas proximidades das linhas férreas e rios navegáveis que desemborcavam na Baía de Guanabara (Abreu, 1987). Assim a cidade se expandiu lentamente pela Baixada Fluminense.

O conceito original de Baixada Fluminense compreendia toda a área baixa e inundável periférica à orla ocidental da Baía de Guanabara,

* Texto apresentando parte da pesquisa que originou a dissertação de mestrado autor, “Manguinhos como pôde ser: A inacaba dinâmica urbana de um bairro carioca”, defendida em 2006 no PROURB FAU-UFRJ.

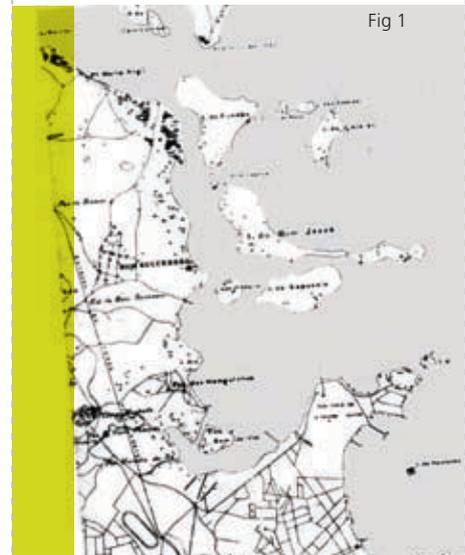


Fig 1



Fig 5

Fig 1. Planta Cadastral do Rio de Janeiro, 1890. A enseada de Manguinhos com seu contorno original. Ainda consta como referência geográfica a “Fazenda dos Manguinhos”. A comparação com a figura 5 dá a dimensão da escala dos aterros realizados na Baía de Guanabara em cerca de um século. Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Fig 5. Planta Cadastral do Rio de Janeiro, 1908. A enseada de Manguinhos, entre a Ponta do Caju e o Morro do Timbãu, com a fazenda de Manguinhos, já ocupada pelo Instituto Oswaldo Cruz, e as áreas de mangue vizinhas na foz dos rios Faria e Timbó. Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Fig 3. Montagem com imagem constante no Guia Brigueiet de 1929. Em vermelho a área de abrangência do plano de 1927 contemplando o “Projecto Bairro Industrial de Manguinhos” e em verde a área reservada ao Instituto Oswaldo Cruz . Fonte: Brigueiet, 1929.

Fig 4. “Áreas livres e verdes”. A ponta do Caju e o Morro do Timbãu, bem como a Ilha do Pinheiro e as ilhas que mais tarde comporiam o aterro da Ilha do Fundão, são aterradas e incorporadas ao continente com as estacadas do prolongamento do Porto. Em vermelho a área a qual ficaria refeito o Instituto Oswaldo Cruz e em amarelo o perfil original do litoral de Manguinhos. Fonte: Agache, 1930.



Fig 2



Fig 3



Fig 4

partindo da Ponta do Caju e indo até os contrafortes da Serra da Estrela, na subida de Petrópolis, e das margens da Baía de Guanabara alcançando a Serra da Tijuca, sendo maior, portanto, do que a área que hoje associamos à Baixada. No início do século XX tal área era ainda relativamente pouco ocupada, apresentando baixa densidade demográfica e era o vetor natural de expansão, com terras fartas e baratas, numa superfície muito maior que a disponível na Zona Sul, além de relativamente bem servida de transportes e localizada no eixo de circulação entre as cidades do Rio de Janeiro e Petrópolis e a caminho de São Paulo e Minas Gerais. Seu principal impedimento eram as baixas condições de saneabilidade, devido principalmente ao alagamento constante da região, às marés e à vegetação de mangue, típica das áreas de baixada e favorável à proliferação de insetos.

Nesse cenário só a região de Manguinhos, embora mais próxima ao perímetro urbano, ficou relativamente à margem do processo de rápido adensamento urbano. A fazenda que

lhe deu origem era situada entre São Cristóvão, Caju, Inhaúma e Bonsucesso, e estava abandonada desde os anos 1880, tendo sido então desapropriada pelo Governo Federal para a instalação de fornos crematórios de lixo urbano da cidade do Rio de Janeiro. Em 1900 foi instalado na mesma fazenda o laboratório de produção de vacinas do Governo, o Instituto Soroterápico Federal, que logo deu origem ao Instituto Oswaldo Cruz – IOC – e onde em 1906 se iniciou a construção do célebre Pavilhão Mourisco. Os fornos pouco funcionaram e acabaram sendo desativados. O terreno, com quase 900.000m², ficava sob a influência do Instituto Oswaldo Cruz e sob jurisdição da União, permanecendo à margem do processo de loteamento das fazendas vizinhas. A mancha urbana então contornou Manguinhos, provocando um hiato de cidade entre os bairros de São Cristóvão e Ramos. (Oliveira, Costa e Pessoa, 2003)

Acidentalmente foi criada uma reserva urbana que seria alvo de diversos projetos e planos urbanísticos ao longo do século XX e oscilaria entre solução e

problema para a cidade.

A reserva, apesar de ser gerada na desapropriação de 1884, ganhou forma definitiva a partir de 1910, quando a empreiteira alemã *Gebruederer Goedhart Aktiengesellschaft* – GGAG – obteve, em 1910, uma concessão do Governo Federal para o saneamento de toda a Baixada Fluminense. Mas os trabalhos iniciados em 1911 foram interrompidos pela Primeira Guerra Mundial e máquinas e equipamentos foram confiscados, assim como a concessão, tendo sido devolvidos somente após a guerra. Em 1919 o empresário Jeronymo Teixeira de Alencar Lima comprou aos alemães a concessão e elaborou um ambicioso projeto de urbanização e saneamento para a área, fundando para isso a Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense – EMBF.

A concessão de 1910 tinha em seu escopo um mecanismo jurídico que, invocando a salubridade e utilidade pública, dava direito ao Governo Federal de desapropriar terrenos de seu interesse para o saneamento da capital. Então no decreto 8.313 de 20/10/1910

Fig 6. Montagem contendo mapa com a área aterrada pela EMBF e projeção de aterro de regularização do perfil do litoral de Manguinhos. A Avenida Brasil aparece projetada na linha preta paralela à Baía de Guanabara. Manguinhos é a grande mancha livre. O Aeroclube está na parte hachurada no litoral, em frente a Ilha do Pinheiro c. 1940. Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.



Fig 7. Montagem contendo projeto inicial da Cidade Universitária, incluindo a Ilha do Pinheiro. 1953. Fonte: ??????

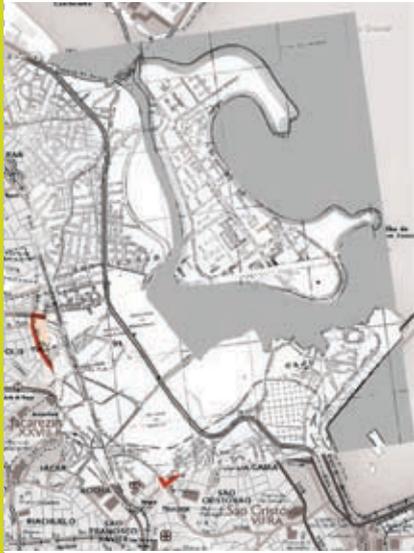
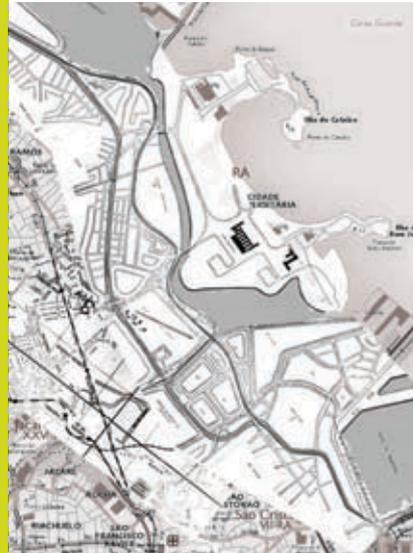


Fig 8. Montagem contendo projeto da Avenida Guanabara. Via paralela a Avenida Brasil, aproveitando os terrenos ganhos por aterro em Manguinhos, consolidado a utilização da orla da Baía e Guanabara como área institucional. A grande área a esquerda na orla é destinada ao Ministério da Marinha, e vizinha a área destinada a Cruzada São Sebastião. Fonte: REIS, 1977.



foram declaradas desapropriadas as propriedades compreendidas entre a orla da Baía e a cota de 30m de altitude, que, seguindo o litoral, abrangia todas as bacias hidrográficas da região chegando até a Serra da Tijuca.

Por encomenda de Alencar Lima, o engenheiro Jorge Macedo Vieira elaborou em 1922 a versão definitiva do projeto para o saneamento de toda a Baixada (1), iniciando justamente pela antiga fazenda de Manguinhos, a reserva ainda livre, na qual criaria o pioneiro Bairro Industrial Operário, onde se instalariam indústrias e residências em lotes e vias com dimensões apropriadas. O projeto ainda previa a criação de instalações portuárias marítimas e fluviais para escoamento da produção local e a canalização de rios, visando torná-los navegáveis, assim como a construção de uma estrada de rodagem de 40km de extensão que ligaria a Capital a Petrópolis. Além disso, visava construir pontes e um sistema de irrigação e drenagem, resultando na entrega ao governo mais de 1.000.000m² totalmente urbanizados. Como contrapartida a EMBF geraria em benefício próprio 4.000.000m² urbanizados e saneados, uma “área maior que a de todo o centro, desde a Glória ao Cais do Porto” que seria

explorada pela empresa. (Brazil-Ferro-Carril, 1922 e Brito, 1944)

No entanto as obras foram interrompidas em 1928, após a canalização do Rio Faria-Timbó e do aterro de parte da enseada de Manguinhos. A crise econômica mundial de 1929 eliminou qualquer possibilidade de continuação dos trabalhos, a concessão da EMBF foi finalmente cassada e a empresa dissolvida em 1933, com os seus bens e serviços gerados absorvidos pela União.

A desapropriação das terras marginais à Baía de Guanabara e a criação de terrenos por aterros gerou para a União uma reserva de espaços vazios próximos que, somados à reserva anterior da antiga fazenda de Manguinhos, seriam o palco para diversos planos urbanísticos e viários subsequentes, além de espaço livre bruto, pronto para invasões e ocupações espontâneas.

Talvez o primeiro fruto, a primeira apropriação da reserva, tenha sido a construção da Variante da Rio-Petrópolis (2), a Avenida Brasil, entre 1938 e 1945. Seu traçado “evitava” as regiões então consolidadas, cortava Manguinhos e margeava a Baía de Guanabara justamente na área de aterros da EMBF, já então de posse da União. Uma avenida semelhante, porém com outro

traçado, havia sido prevista no plano da EMBF e encampada pelo Plano Agache (3), que, aliás, também utilizava seus conceitos de bairro-operário e de canais navegáveis (4). Outra consequência direta dos aterros foi a instalação de um aeródromo em frente ao terreno do Instituto Oswaldo Cruz, transformado em 1934 no Aeroclube de Manguinhos e que funcionaria até 1961, quando foi desativado (5).

Com a construção da Avenida Brasil, o Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Distrito Federal projetou, em 1950, a Avenida Guanabara e o Parque Uruçumirim para a “urbanização da faixa litorânea compreendida entre a Praia de Inhaúma e a Ponte da Ilha do Fundão, área fronteira à Cidade Universitária e reserva uma área destinada ao Parque” (Reis, 1977, p. 308). O traçado da Avenida Guanabara teria 18m de largura e mais a faixa *non aedificandi* de 20m destinada à arborização. Em 1959 o projeto da Avenida Guanabara foi retomado com o objetivo principal (e oficial) de desafogar a Avenida Brasil, que, apesar de duplicada em 1954, já apresentava sinais de saturação. O novo projeto ia da foz do Rio Meriti até a foz do Rio Jacaré, seguindo paralelamente à Avenida Brasil pelo litoral e em via elevada no trecho

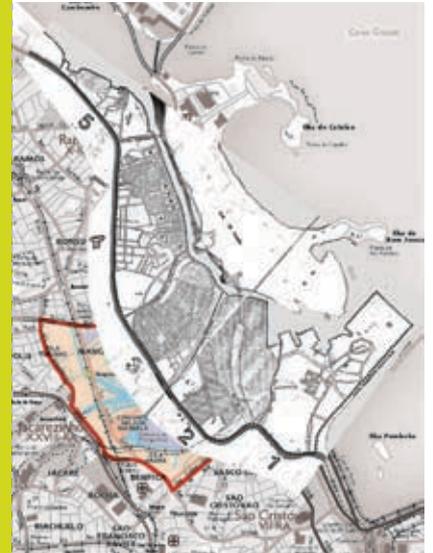
Fig 9. Montagem contendo estudo de 1975 para a implantação das linhas Vermelha, Amarela e Marrom. Neste estudo o traçado da Linha Vermelha passa pela Cidade Universitária, tentando diminuir a necessidade de aterros, sendo repudiado pela UFRJ. O traçado executado em 1992 aproveitou os aterros de 1980 do Projeto Rio e seguiu a linha litorânea do continente. Fonte: ?????



Fig 10. Montagem contendo a primeira versão do Plano Rio, de 1979, com a proposta de criação de aterros em Manguinhos e Ramos ligando a Ilha do Fundão ao continente. Fonte: ?????



Fig 11. Montagem contendo versão definitiva do Projeto Rio 1980 com os setores e as propostas específicas para cada área. Aparece ensaiada a versão da Linha Vermelha passando pela Ilha do Fundão. Aqui a Ilha do Pinheiro é definitivamente unida ao continente. Fonte: ?????



entre a Cidade Universitária e o Trevo das Missões, ampliando o projeto original de 1950 de 7,5km para 13,5km de extensão e incorporando uma praça de pedágio. (Reis, 1977, p. 308)

O Parque Uruçumirim foi concebido como área de lazer e espaço para as grandes exposições da cidade e estaria inicialmente destinado às comemorações do seu IV Centenário em março de 1965. O Parque seria também um local para “recreação da população suburbana”, cujo único ponto de contato com a Baía de Guanabara era a Praia de Ramos, pois todo o resto havia sido ou estava sendo “ocupado pela indústria e atividades portuárias” (Reis, 1977, p. 308). O Parque teria projeto de paisagismo específico, com a preferência de “espécies frondosas”, fazendo um espaço verde na “aridez (...) observada na Zona Suburbana” e seria também um “local de atração constante” tanto da “população permanente da cidade” como de turistas. Outro objetivo da via seria fazer a ligação com o Aeroporto do Galeão, “diminuindo a distância” e evitando o tráfego pesado da Avenida Brasil. Para a instalação do parque seria necessária a remoção de “4.000 casebres” na favela da Baixa do Sapateiro, o que parece ser o objetivo secundário do projeto. Caberia à Cruzada São Sebastião a

remoção das favelas, com o “objetivo de apresentar um aspecto melhor da cidade, por ocasião dos festejos de seu IV Centenário” (Reis, 1977, p. 308). Era prevista ainda a instalação da “Refinaria do Distrito Federal” (que viria a ser a atual Refinaria de Manguinhos) e de diversos órgãos públicos, civis e militares às margens da Baía (Reis, 1959). O projeto não foi concretizado, mas o conceito de uma *park-way* ou *express-way*, avenida de alta velocidade com parques e equipamentos ao longo da via, seria implementada no Aterro do Flamengo poucos anos depois.

Ainda entre 1950 e 1954 aconteceu a construção da Cidade Universitária no aterro de oito ilhas (6) vizinhas à Manguinhos, modificando drasticamente o sistema de circulação das correntes marinhas, cujas consequências ambientais foram desastrosas para a Baía de Guanabara (7). A construção da Cidade Universitária motivou ainda a criação de um novo sistema viário, intensificando o fluxo de veículos na Avenida Brasil.

A construção da Avenida Brasil e da Cidade Universitária teve, no entanto, um efeito colateral: a potencialização da favelização da região, iniciada involuntariamente com a permissão do IOC para que seus funcionários

morassem em uma área próxima ao Pavilhão Mourisco, dando início à ocupação do Morro do Amorim em 1901. A ocupação dos terrenos ociosos da União na reserva justamente pelo afluxo de operários e suas famílias acabaria dando origem ao complexo de favelas da Maré, inicialmente uma colônia de pescadores nos arredores do Morro do Timbau. Os terrenos disponíveis na margem norte da Leopoldina possibilitariam ainda a implementação das ações sociais da Cruzada São Sebastião e da Fundação Leão XIII nos anos 1950, com a construção dos Centros Habitacionais Provisórios, que dariam origem ao Complexo da Manguinhos. (Fernandes e Costa, 2007)

O próximo grande projeto a se utilizar da reserva foi o “Plano de Desenvolvimento Urbano do Estado da Guanabara”, o Plano Doxiadis, cujo objetivo era preparar a cidade-estado do Rio de Janeiro para o (então longínquo) ano 2000. No entanto, com o golpe militar de 1964, a reorganização na estrutura de governo e de planejamento no Rio de Janeiro, culminado com a fusão entre os Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro em 1975, gerou a descontinuidade do plano. Somente alguns pontos de sua proposta viária seriam seguidos nos anos posteriores, como o das linhas

policrômicas, rede de vias expressas que conectariam a cidade. A linha Lilás foi a primeira a ser executada, ligando Laranjeiras ao Porto, ainda nos anos 1960. Somente nos anos 1990 seriam construídas as linhas Vermelha e Amarela, ficando ainda outras somente no projeto.

Tendo novamente Manguinhos como palco, foram elaborados nos anos 1970 planos para construção da Linha Vermelha, chegando a um traçado que passava pelo Campus da Cidade Universitária, evitando maiores aterros, mas sendo rejeitado pela UFRJ. O projeto retomava o espírito da Avenida Guanabara de desafogar a Avenida Brasil entre o Centro e o Aeroporto e de (tentar) resolver, conjugado ao Projeto Rio, a questão das favelas na orla da baía. O projeto implementado passava pelos aterros que seriam executados pelo Projeto Rio nos anos 1980, que buscava erradicar as palafitas do Complexo da Maré que se expandiram significativamente entre os anos 1970 e 80. A construção da Linha Vermelha ajudou a remoção e realocação de moradores da Maré, além de melhorar as condições de acesso ao Fundão, ao Aeroporto do Galeão e à Baixada Fluminense, Petrópolis e São Paulo/Minas Gerais. (Reis, 1977 e Abreu, 1987)

O Projeto Rio foi anunciado em junho de 1979 e teve por finalidade “sanear” a orla da Baía de Guanabara. O projeto previa uma intervenção desde a Ponta do Caju até os rios Sarapuí e Meriti, em Duque de Caxias, num trecho de 27km, e apresentava como novidade a criação de espaços para abrigar populações de baixa renda e a criação de condições para ambientação ecológica e paisagística do trecho mais poluído da Baía de Guanabara. A fase inicial previa a remoção total dos moradores das favelas da orla para conjuntos habitacionais, o que gerou grande reação dos moradores e da imprensa, não tendo sido por isso implementada, limitando-se à erradicação das áreas de palafitas, que eram cerca de um terço da população da Maré e se situavam principalmente nas comunidades da Baixa do Sapateiro e do Parque da Maré. Foi elaborado de forma complementar um programa de habitação em conjuntos habitacionais e a regularização dos lotes e do traçado viário, que deram origem, por exemplo,

às Vilas do João e do Pinheiro entre outros.

Previo ainda o Projeto Rio a despoluição de um trecho específico da Baía de Guanabara, que se estendia do Caju até a Praia de Ramos, considerado o de piores condições ambientais. A solução apresentada era a de simplesmente aterrar 2.300ha (1,5% do espelho da Baía de Guanabara!), onde seriam construídos novos conjuntos de casas e equipamentos comunitários. Este aterro abrigaria também uma via expressa, paralela à Avenida Brasil, a Linha Vermelha, já prevista no plano de Doxiadis e construída somente em 1992, tendo em vista a conferência da ONU RIO92 e tendo como motivação promover o desafogo no trânsito da (eternamente) saturada Avenida Brasil. Este aterro final muda drasticamente o recorte do litoral em comparação ao do início do século e integra definitivamente a Ilha do Pinheiro ao continente, gerando mais terrenos livres que acabariam, apesar de todos os esforços, sendo ocupados de maneira irregular nos anos 1990.

No período compreendido entre a construção da Avenida Brasil e da Linha Vermelha (passando pela projetada Avenida Guanabara) os terrenos da “reserva”, entre a poluída Baía de Guanabara e as autopistas da sempre congestionada Avenida Brasil, ficaram “vazios”. A terra de ninguém, na verdade da União, deu origem ao enorme complexo de favelas da Maré, habitado no começo do século XXI por cerca de 150.000 pessoas. O trecho vazio mais ao norte, próxima ao leito da Leopoldina, abriga o complexo de Manguinhos, onde vivem ainda outros 50.000 habitantes (8). Os dois complexos têm um processo de formação distinta, mas com uma origem comum: são ocupações diretas de terrenos restantes da descontinuidade de planos, projetos, obras e indústrias realizadas ao longo do último século.

A impressão que ficou é que a “reserva” não conseguiu cumprir seu papel potencial, pelo menos não de modo formal, o de área de expansão, estratégica, para a metrópole. A exceção seria o uso institucional, como as edificações militares ao longo da Avenida Brasil e a Fiocruz. A escala e o gigantismo de algumas das propostas aqui listadas, e os empreendimentos realizados (ou

incompletos) contribuíram para a falta de escala urbana de “cidade” em Manguinhos. A área parece ser formada apenas por macro e micro-ocupações, estes últimos na forma de favelas, mas que pela formação de complexos de favelas acabam resultando também em uma escala macro. Nos lugares onde o processo de loteamento das antigas fazendas ficou na mão de particulares se desenvolveram bairros com escala humana, com lugares de encontro e espaços cívicos, praças e mercados, lugares de troca e comércio local, a escala intermediária de ocupação, que dá noção de escala de cidade. As propostas em Manguinhos raramente privilegiaram essa escala, o que acaba se refletindo no confuso espaço urbano contemporâneo.

Manguinhos, ao longo do século XX, viveu praticamente todas as principais correntes do urbanismo deste século, inclusive a vigente no Rio de Janeiro deste início de século XXI, a do abandono de propostas, econômicas, urbanas, políticas, que vem deixando o Rio de Janeiro em uma espécie de letargia, pelo menos até a chegada dos PACs do governo federal, e parece agora começar a despertar de seu sono encantado com a perspectiva da chegada de seu príncipe olímpico. Que o Barão de Coubertain e Jules Rimet inspirem nossos governantes •

Alexandre Pessoa é Professor Assistente da FAU-UFRJ, Doutorando pelo PROURB FAU-UFRJ.

Fig 8. Montagem contendo projeto da Avenida Guanabara. Via paralela a Avenida Brasil, aproveitando os terrenos ganhos por aterro em Manguinhos, consolidado a utilização da orla da Baía e Guanabara como área institucional. A grande área a esquerda na orla é destinada ao Ministério da Marinha, e vizinha a área destinada a Cruzada São Sebastião. Fonte: REIS, 1977.

Notas

1. Saturnino de Brito elaboraria um parecer elogioso ao projeto em 1928. BRITO, 1944
2. Estrada paralela ao leito da Leopoldina, aberta no governo Washington Luís, hoje batizada de Leopoldo Bulhões
3. Em 1927, o prefeito Antônio Prado Júnior, convida o urbanista francês Alfred Agache para efetuar o primeiro grande estudo global da cidade. Para ele três pontos eram determinantes: Circulação, Higiene e Estética, e foi neste sentido que concebeu suas propostas para a cidade, elaboradas entre 1928 e 1930. O plano, entretanto, não é totalmente efetuado e o sucessor de Prado Júnior, Henrique Dodsworth, após a revolução de 1930 não quis ratificar a iniciativa da Republica Velha, e "arquivou" o plano.
4. Agache, ao montar sua equipe no Rio de Janeiro utiliza-se de seu amigo Armando Augusto de Godoy como intermediário entre seu escritório e a prefeitura. Godoy pede então a colaboração dos profissionais do Rio, no que foi prontamente atendido, e tem acesso aos planos e projetos para a cidade. Agache aproveita então trechos de alguns projetos". (SILVA, 2003, p 74 apud ALBUQUERQUE FILHO, 1959).
5. O Aeroclube de Manguinhos funcionou até 1961, "(...) quando foi fechado (...) sob a justificativa de que era impossível

organizar os vôos de chegada e de saída do Aeródromo sem entrar em rota de colisão com os aviões comerciais que demandavam ou saíam do Aeroporto do Galeão". Suas instalações passariam a funcionar em Jacarepaguá, onde estão até hoje. Há uma polêmica sobre o novo aeroporto da cidade, cogitou-se a construção do que viria a ser o Santos Dumont no aeródromo de Manguinhos, região "pouco povoada, por isso mesmo sem os inconvenientes à sua instalação no Centro, porém com fácil acesso à malha ferroviária e ao Porto, além de estar numa região mais central da cidade", conforme o artigo de Fernando Miranda de Carvalho (engenheiro do Ministério de Viação e Obras Públicas), na Revista Brasileira de Engenharia de Novembro de 1934. CASTRO, 1989.

6. Catalão, Cabras, Baiacu, Fundão, Ferreira, França, Bom Jesus e Sapucaia.
7. Entre os anos de 1953 e 1958, Léjeune Pacheco de Oliveira, cientista do Instituto Oswaldo Cruz escreveu alguns artigos para as Memórias do Instituto Oswaldo Cruz, descrevendo, com detalhes, o processo de aterramento e poluição daquele trecho da Baía de Guanabara, e não poupa críticas a construção da Cidade Universitária, e a desordenada expansão urbana da Cidade do Rio de Janeiro. OLIVEIRA, 1958.
8. www.armazemdedados.rio.rj.gov.br

Referências Bibliográficas

- ABREU, Mauricio. Evolução urbana do Rio de Janeiro. 1987. 4ª ed. IPP. Rio de Janeiro, 2006.
- AGACHE, Alfred Donat. Cidade do Rio de Janeiro: remodelação, extensão e embelezamento. Plano Agache. Rio de Janeiro: Foyer Brésilien, 1930.
- BRAZIL-FERRO-CARRIL. Rio de Janeiro, ano XIII, n. 271, 1922
- BRITO, Saturnino de. Obras Completas, v.16. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944.
- CASTRO, J. B. M. O Campo de Aviação de Manguinhos. Encontros no Incaer. Rio de Janeiro. Instituto Cultural da Aeronáutica, 1989. (Mimeo.)
- FERNANDES, Tânia ;COSTA, Renato da Gama-Rosa. Comunidades de Manguinhos: Imagens da História de Favelas. In: Anais do IX Congreso de la Sociedad Latinoamericana de Estudios sobre America Latina e Caribe (SOLAR), 2004, Rio de Janeiro. Programas e resumos: IX Congreso de la Solar. A integração da diversidade racial e cultural do Novo Mundo. UERJ, v. 1. p. 10-10. Rio de Janeiro, 2004.
- GUIA BRIGUIET. Rio de Janeiro, seus arrabaldes, seus passeios. 1ª ed. Rio de Janeiro: Briguiet, 1929. v. 1, 209 p. 40 il. maps.
- OLIVEIRA, Benedito T (Coord.); COSTA, Renato G. R.; PESSOA, Alexandre. Um Lugar para a Ciência: a formação do campus de Manguinhos. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, 2003.
- OLIVEIRA, Lejeune. "Poluição das águas marítimas, estragos na flora e fauna do Rio de Janeiro." In: Memórias do Instituto Oswaldo Cruz, pp. 55:56. Rio de Janeiro: 1958.
- REIS, José de Olivieira. Avenida Guanabara. In: Revista Municipal de Engenharia. Jan-Jun 1959, pp.16-23. Rio de Janeiro. Pdf. 1959.
- REIS, José de Olivieira. O Rio de Janeiro e seus Prefeitos. Evolução urbanística da cidade. Rio de Janeiro: PCRJ, 1977.
- REIS, José de Olivieira. Guanabara e seus Governadores. Rio de Janeiro: PCRJ, 1977.
- SILVA, Lúcia Helena Pereira da. História do Urbanismo no Rio de Janeiro- Administração Municipal, Engenharia e Arquitetura dos anos 1920 à Ditadura Vargas. Rio de Janeiro: E-Papers, 2003.



AUTOINTERVENÇÕES NAS RESIDÊNCIAS ECONÔMICAS: UM ESTUDO NO BAIRRO DE HIGIENÓPOLIS, RIO DE JANEIRO*

Marcelo da Rocha Silveira

A formação do bairro de Higienópolis, no subúrbio do Rio de Janeiro, aconteceu a partir da apropriação do modelo de cidade-jardim. Em tal apropriação havia uma preocupação por parte de investidores no mercado imobiliário em fornecer uma melhor qualidade urbana para uma classe de trabalhadores que conquistavam uma elevação de renda a partir da intensificação da industrialização brasileira. Desse modo, esse tipo de concepção de bairro se insere dentro do tecido urbano do subúrbio carioca, e, nesse contexto, as residências econômicas, construídas no início da urbanização deste bairro (décadas de 1930 e 1940) vieram também propiciar uma melhor condição de vida e, conseqüentemente, valorizar novos empreendimentos imobiliários dessa primeira metade do século XX. Contudo, estas constituem certo tipo de “modelo”, já que são pensadas dentro de determinados padrões formais e funcionais para tais moradores, não existindo, portanto, a preocupação com as demandas particulares de determinado cliente.

Com o decorrer do século, as alterações na estrutura urbana, aliada a mudanças do modo de construir e de habitar, ensejaram alterações nessas moradias por parte de seus moradores. Entretanto, não se pode tributar somente a tais fatores as transformações realizadas nas ditas residências econômicas, pois estas são também determinadas por modos de percepção do espaço, influenciando relações ideológicas, afetivas, funcionais do morador com seu habitat.

O presente trabalho visou, a partir do estudo de nove casas localizadas no Bairro carioca de Higienópolis, entender quais seriam os parâmetros utilizados

* Texto apresentando parte da pesquisa que originou a tese de doutorado “O processo projetual das auto-intervenções nas residências econômicas :um estudo no bairro de Higienópolis (Rio de Janeiro)”, orientada por Guilherme Lassance, defendida em 2008 no PROARQ FAU-UFRJ

pelos moradores no momento que eles reformaram as suas respectivas residências (auto-intervenção) e como eles entenderam as questões relacionadas às hierarquias e articulações espaciais, aos elementos simbólicos, culturais, afetivos, entre outros.

Do projeto à cópia

Em diversos exemplos dos estudos de caso, pôde ser observada uma heterogeneidade no emprego de elementos de composição das fachadas, assim como da parte interna das residências (1). Contudo, as casas possuíam, em seus projetos originais, certa proposta estilística determinada pelos projetos das *Residências Econômicas*.

As reformas alteraram as fachadas retirando os materiais originais e substituindo-os por outros mais atuais, e, ao mesmo tempo, mantiveram outros presentes do projeto inicial (janelas, portas, revestimentos, telhas). Caberia então questionar se houve por parte dos proprietários a intenção de promover uma coadunação entre esses diversos elementos, ou se isso não foi algo irrelevante no momento da reforma. Porque dispor conjuntamente elementos que remetem a certa rusticidade, característica da época colonial (pré-industrial), com outros que são associados à típica sociedade industrial? E se isso é feito de modo consciente ou reflete a falta de um conceito de unidade ou de um projeto?

Talvez, uma das respostas para isso esteja na exacerbação do individualismo e no desaparecimento de critérios estéticos normativos e pontos de referência,

fazendo com que tudo e, ao mesmo tempo, nada possa ser considerado arte, ou, em outras palavras, desvalorizando o produto estético.

O uso de janelas de alumínio conjuntamente com telhas capa-canal, ou a utilização de guarda-corpo de ferro fundido com telhas de amianto, por exemplo, não somente não se harmonizavam com as propostas estilísticas do projeto original (2), mas também estas auto-intervenções podem ser denotativas de uma incapacidade de entendimento ou mesmo uma despreocupação com um projeto, entendido como um todo unitário. Haveria então, nas auto-intervenções estudadas, a utilização dos elementos componentes da reforma valorizando mais as qualidades particulares de cada um do que a inter-relação de cada elemento com o todo.

Pignatari (1973) esclarece que essa *incapacidade de entendimento* advém de uma tentativa de aumento de repertório que simbolize um novo status social. Todavia, essa elevação se constata como artificial, haja vista que não existe um entendimento do repertório utilizado, eles “[...] carecem de significado prático, isto é, são ininteligíveis” (PIGNATARI, 1973, p. 98). Umberto Eco (1988) complementa ainda que o problema de inteligibilidade de uma mensagem consiste na capacidade de percepção da quantidade de informações transmitidas, ou seja, nesse caso, há uma vasta informação onde o receptor (moradores) não teriam a capacidade de filtrá-las e, com isso, produzir um todo coeso, advindo, daí, uma desordem. Com isso, poder-se-ia afirmar que a “modernização”, como referida pelos entrevistados, tratar-se-ia, na verdade,

via férrea - ramal Belford Roxo

linha 2 do metrô

Higienópolis

via férrea - ramal Gramacho

Linha Amarela

Avenida Brasil



Garagem

Platibanda com telhas canaleta 45 ocultando
telhado original de telhas francesasal

janelas de alumínio em verga reta



de uma tentativa de apropriação daquilo que poderia ser denominado de *arquitetura oficial* (ou de uma elite), mas reelaborada a partir de soluções plásticas-construtivas que remeteriam, na percepção dos moradores, a uma *originalidade* e uma individualização.

O espaço interior

Conquanto a questão da beleza tenha sido considerada como um fator importante durante as auto-intervenções por parte de todos os entrevistados, a relação com os arredores, principalmente no que concerne a uma relação plástica harmônica, foi inteiramente desprezada por todos os moradores, sem exceção, sobretudo nas fachadas reformadas e ocultadas da rua por altos muros. As casas foram pensadas como elementos isolados da paisagem urbana. Desse modo, os elementos que comporiam a *beleza* de cada residência são concebidos isoladamente do contexto urbano.

Essa falta de unidade e continuidade, que produz uma enorme diversidade da aparência externa das residências, pode gerar no morador um sentimento de perda de identidade com o lugar. Propicia-se a existência de uma dicotomia entre o espaço interior da casa e o espaço exterior a ela. Contudo, esse espaço exterior deve ser entendido, como adverte Netto (2002, p. 33), sendo “[...] aquilo que está afastado dela, i.e., a rua, o espaço coletivo”, nesse caso, a fachada deve ser tomada também como um elemento interno à casa. Como tal, a fachada se torna um objeto que está no domínio do morador e, portanto, dentro de seu “espaço” de manipulação, independente de qualquer tipo de interferência ou compromisso externo.

O exterior se configuraria para os moradores o lugar da desordem, como gera, do mesmo modo, o sentido do espaço ilimitado; as noções de bairro e de lugar tendem por quase desaparecer. Assim, pode-se perceber uma ruptura no sentido de territorialidade, a casa é pensada como uma arquitetura de interior, estando nela a sua essência.

O espaço artificial

Segundo as entrevistas, houve em todos os casos um aumento da área edificada nas reformas e construções. Mesmo nos

locais destinados aos jardins, ou seja, em áreas onde havia a presença da terra *in natura*, houve em todos os casos a aplicação de um piso de cobertura de concreto aparente ou a aplicação de algum tipo de revestimento a fim de reduzir esta área a apenas uns poucos canteiros ou mesmo nenhum.

Poder-se-ia então relacionar a construção (ampliação) como um vínculo de apropriação do espaço? Tomando-se novamente por base as entrevistas, houve alguns casos em que a ampliação ou edificação de novos ambientes comprovou-se quase que como obsoleta. Os terraços existentes nas residências pesquisadas não apresentam, segundo as palavras dos próprios moradores, “praticamente nenhuma utilidade”.

As áreas cimentadas em todas as residências visavam similarmente a aumentar a área útil do terreno, possibilitando a utilização pelas pessoas de modo supostamente mais confortável, além de facilitar, supostamente, a limpeza e conservação. Desse modo, terraços e *jardins* se configurariam como extensões da própria casa, não se apresentado como uma contrapartida do espaço construído, ou seja, eles possuiriam um caráter também funcional.

Aquilo que inicialmente era entendido pelo proprietário como uma possibilidade de ampliação da área *útil* torna-se, provavelmente, a constituição de um espaço ocioso. A falta de moradias e a especulação imobiliária forçaram a um aproveitamento cada vez maior do terreno, daí acarretando que o aumento da área construída signifique uma elevação do *status* da família. Esses dois fatores associados poderiam, então, ser considerados uma contrapartida a um tipo de utilização do terreno, resultando daí uma forma de entender o espaço como valor na medida em que é edificado. Ao mesmo tempo, poder-se-ia afirmar que seria um momento em que o uso habitual da relação da casa com o lote se manifesta através da apropriação do afastamento frontal como área útil e não um espaço destinado a um jardim *natural*, pois este não é visto como uma área usável, no sentido de poder ser ocupada e ser destinada a alguma coisa que não o mero embelezamento da residência.

O espaço funcional

Percebeu-se nas casas estudadas uma preocupação premente na facilidade de manutenção do imóvel. Todos os entrevistados apontaram objetivamente para a praticidade da casa como um dos fatores que incentivaram a realização da reforma. Isso se verifica não somente na presença de eletrodomésticos de todos os tipos dentro da cozinha, por exemplo, mas, do mesmo modo, através de revestimentos “mais práticos” para a limpeza, eliminação de ornamentos arquitetônicos, supressão de áreas verdes.

Houve uma preocupação constante com as áreas úmidas que levou os proprietários a procurar revesti-las com azulejos. Essa atitude teve tanto um caráter plástico quanto funcional, pois os moradores se preocuparam com questões ligadas a higiene, ao mesmo tempo em que consideravam o azulejo uma espécie de material nobre, ou seja, revestir cozinha e banheiro até o teto demonstra, segundo eles, que houve cuidado e esmero no acabamento.

Por um lado, os azulejos possibilitariam uma limpeza mais fácil e melhor, pois haveria condições, segundo as palavras de todos os entrevistados, de “se jogar água em toda a parede”. Contudo, esse tipo de atitude não era comumente realizada, visto que havia partes da parede onde os azulejos estavam *enterrados*, ou seja, escondidos atrás de armários, geladeiras, *freezers*. Além disso, houve em alguns casos, uma copa conjugada à cozinha que também recebeu o mesmo tipo de revestimento, que se revelou desnecessário no aspecto funcional, acabando por desempenhar apenas uma função ornamental.

Houve também uma resistência à tentativa de incorporação da sala à cozinha, o que tornaria o espaço mais integrado e evitaria certo aprisionamento da dona-de-casa cozinheira em um local fechado. Ainda persiste a idéia de que esta parte da casa é um local que deve ser isolado das áreas sociais, mesmo que, cada vez mais, a cozinha seja o local em que a família e os amigos, geralmente, se reúnem para preparar os alimentos. Em todas as residências pesquisadas não havia em qualquer uma delas a presença da empregada doméstica, mas ainda assim em nenhuma das residências havia,

do mesmo modo, a integração da sala com o local de cocção.

O espaço simbólico

Talvez seja no telhado que o morador expresse mais claramente sua real intenção ou desejo. Desse modo, ele estaria mais próximo de uma idéia de “modernidade”, pois este elemento arquitetônico, tal como as preocupações do modernismo, remeteria a uma clareza e a uma funcionalidade mais imediata. Enquanto em um prédio de apartamentos o telhado não é visto, na casa ele se torna um elemento mais evidente.

As coberturas existentes nas nove casas pesquisadas possuem basicamente dois tipos diferentes de variações. No primeiro tipo, estariam presentes as telhas de cerâmica sendo utilizado ou tipo capa-canal ou então a telha plana. Haveria um segundo caso, onde a cobertura foi realizada por meio de telha de baixo caimento, podendo ser esta de amianto ou alumínio. Pôde-se então observar que existiu, em vários casos, uma utilização de vários tipos de telhados na mesma residência.

Alguns proprietários tiveram a intenção de compor uma fachada que remetesse ao dito *estilo colonial*. A casa neocolonial original foi transformada em uma casa vulgarmente conhecida de “coloniosa”, ou seja, essa intervenção consistiu na verdade em uma releitura do período Colonial. Do mesmo modo que o neocolonial era tido, no início do século XX, como uma proposta “modernizante” dentro de uma estética culturalista, a arquitetura vernácula assume novamente um carácter atualizador dentro do mesmo tipo de proposta.

Em praticamente todas as residências analisadas, há uma mistura de três a quatro tipos de telhas diferentes, existindo uma diversidade de propostas estilísticas. Em alguns casos, enquanto o corpo principal das casas utiliza telhas de cerâmica (tanto capa-canal como plana), o terraço e garagem utilizam telhas de amianto e de metal respectivamente.

Pôde-se então concluir que enquanto no corpo principal da casa há conjuntamente uma intenção plástica e funcional; as *anexas* possuiriam apenas uma

concepção funcionalista. Se assim for verdade, haveria uma relação imediata entre elementos contemporâneos e a funcionalidade, enquanto os elementos de cobertura, que remeteriam a aspectos já sedimentados pela cultura arquitetônica brasileira, seriam adotados de acordo com o gosto do proprietário, ou seja, sem uma preocupação formal mais presente.

Ao mesmo tempo, a articulação entre estes dois materiais se estabeleceria de um modo absolutamente precário. Através dos estudos de caso, pôde-se observar que os anexos das casas estudadas foram implantados em áreas menos privilegiadas do terreno, ou seja, nos fundos ou na lateral da casa. Isso poderia demonstrar então que essa simples funcionalidade seria algo para não ser visualizado, e, portanto, não se configurando como uma expressão ou símbolo da modernidade ou da contemporaneidade. O já decantado mote do Movimento Moderno “a forma segue a função” valeria apenas para essas áreas tidas como anexas, onde forma e função se coadunariam. Daí, talvez pudesse se concluir que a assimilação do pressuposto modernista se daria como uma proposta apenas “fachadista”, desvinculada-a de sua *essência* (forma acompanhando a função).

Na proposta do Movimento Moderno, os elementos compositivos deveriam possuir uma necessidade funcional fazendo com que a linguagem plástica tivesse um sentido denotativo, ou seja, esses elementos teriam um vínculo direto de significação sem sentidos derivativos ou figurados. A presença de elementos que possuem atributos implícitos em seu significado, para além do vínculo direto e imediato que mantém com os objetos da realidade, revelaria a utilização da propriedade conotativa. Deste modo, o sentido *decorativo* presente nos telhados — e em outros diversos elementos da fachada — remeteriam conclusivamente a uma conotação. A partir daí, haveria nessa esteticidade uma dupla possibilidade: um discurso emotivo ou então um discurso referencial.

O espaço planejado

O próprio ato de construir remeteria, inicialmente, o pensar sobre o espaço e

não sobre o plano. Isso significa afirmar que toda a construção acontece em uma tridimensionalidade. O cenário constitui, por outro lado, um pensar bidimensional do objeto arquitetônico, pois o que importa é como o prédio se apresenta para a rua, ou seja, sua fachada passa a possuir uma importância superior a sua volumetria, compondo assim um cenário. As casas pesquisadas se configuram, em suas auto-intervenções, com elementos concebidos isoladamente, e, com isso, edificados com concepções planejadas. Isso está presente principalmente em diversas fachadas, onde materiais de revestimento são utilizados para acabamento das paredes. Todavia, esses materiais permanecem restritos somente a fachada frontal, não tendo qualquer continuidade com as fachadas laterais.

O pensar bidimensional se configuraria como uma não preparação para a abstração e consecutivamente a carência de um pensar projetivo. Isso significaria afirmar que não houve propriamente aquilo que se poderia entender como o *domínio do espaço*, como no meio acadêmico ou profissional da arquitetura se concebe, durante as reformas das residências. O morador ao realizar as auto-intervenções não lançou mão de um olhar perspético, e, conseqüentemente, compôs as fachadas como elementos isolados, ou melhor, como planos que não se interagem formando um todo tridimensional, ainda que a construção acontecesse dentro de uma dimensão espacial.

O espaço articulado

Nas reformas estudadas, houve de modo geral uma alteração dos espaços internos. Em alguns casos, foi alterada substancialmente a planta original, em outros houve apenas uma mudança sutil, com a abertura ou fechamento de portas. Em todas as casas, as plantas existentes obedeciam a um esquema de nítida separação entre as áreas social, íntima e de serviço.

Nessas casas, ainda que houvesse uma diferença no esquema básico da planta da residência colonial, elas acompanharam o esquema da distinção clara de separação dos espaços. A cozinha, que ocupou novamente lugar de destaque na análise, se manteve em todas as residências estudadas separada



mesmo modo que o neocolonial era tido



mesmo modo que o neocolonial era tido

mesmo modo que o neocolonial era tido

fisicamente da sala, localizando-se invariavelmente nos fundos ou em uma extremidade da residência. O modelo comumente utilizado em muitos países da Europa e principalmente nos EUA, onde a cozinha se integra diretamente com a sala propiciando um espaço único, foi totalmente rejeitado, ou melhor, nem sequer foi cogitado pelos proprietários, durante a reforma. Eles mantiveram, ainda que houvesse um reposicionamento da cozinha, o esquema inicial da casa. Nos casos estudados, os corredores estiveram presentes em todos eles, contudo eles forneciam uma individualidade da parte íntima.

Esse tipo de esquema demonstra que enquanto a hierarquização dos espaços permaneceu, devido, talvez, a uma manutenção de certas hierarquias sociais, principalmente no que tange a uma necessidade de separação entre os que trabalham e os que moram na casa. Contudo, os entrevistados declararam, de modo geral, que mantiveram o esquema de separação da cozinha, devido, principalmente, ao fato de que esta se constituía em um local onde seria necessário um resguardo da fumaça advinda do cozimento dos alimentos, além do que se tratava de um local íntimo, necessitando, desse modo, possuir certa privacidade. Todavia, este cômodo era em geral também o lugar da casa mais utilizado, onde a família e os amigos normalmente se reuniam. Em praticamente todas as reformas, houve uma ampliação da cozinha, o espaço destinado a esta anterior a reforma foi considerado insuficiente.

Se a presença empregada doméstica não existiu nesses casos estudados, permaneceu de qualquer modo uma reminiscência do afastamento da cozinha da área social. Isso denota, principalmente, que *o lugar da mulher*, escrava, empregada, ou senhora, como menciona Rapoport (1972), não foi substancialmente alterado. Ela possui um lugar próprio, mas, ao mesmo tempo, isolado dos outros cômodos da residência.

Considerações finais

As concepções espaciais presentes nas auto-intervenções não se apresentaram, em princípio, seguindo uma racionalidade, isto é, elas não estariam embasadas em qualquer aparato teórico e disciplinado, já que

não dispunham da intervenção de um profissional. Ao mesmo tempo, seria arriscado afirmar que estas não continham uma determinada lógica, pois, nestes casos, haveria uma “lógica particular” do morador. Tal afirmação pode parecer contraditória, já que lógica seria aquilo que remete a uma coerência, escapando, portanto de particularismos e idiosincrasias.

Não obstante, haveria no pensar de cada proprietário certo tipo de coerência. Entretanto, esta remeteria a toda uma complexidade relacionada a questões de ordem afetiva, cultural, simbólica, funcional, hierárquica, histórica. Ou seja, a lógica das auto-intervenções nem sempre teriam o mesmo funcionamento da lógica de um profissional arquiteto, já que este, em muitos casos, poderia relevar ou desconhecer diversos elementos pertinentes à realidade exclusiva do morador.

Desse modo, pensar em um projeto não significa necessariamente conceber algo pronto e acabado assim que emerge da prancheta, ou seja, a “conclusão” do projeto poderia acontecer durante ao processo construtivo. Assim, o projeto não pode ser considerado apenas como um antecessor da produção de espaço e definido por uma simples lógica de causalidade, mas, ao contrário, o pensamento projetivo é resultado da experiência dos espaços vivenciados ou mesmo imaginados. Sendo assim, o ato projetual teria condições de prescindir da formalidade de um “projeto no papel”. O que está na mente no proprietário auto-interventor acaba também por ser uma atitude projetiva (que passa, às vezes, da sua concepção mental diretamente para as orientações dadas aos operários da obra) que se realiza e se modifica durante todo o processo da intervenção.

Muitas das intervenções feitas nas casas estudadas poderiam ser consideradas, em princípio, possuidoras de incongruências estilísticas; havendo assim residências híbridas e sem unidade ou até mesmo com erros de projeto (3). Não houve por parte dos moradores uma reflexão sobre a composição das casas como um projeto unificado. Tais moradias acabaram sendo quase que objetos artesanais, reconstituídos, de certo modo, como uma tentativa de recuperação de um passado ou de padrões perdidos na memória dos moradores, referências que eles aventuraram-se aplicar na auto-intervenção.

O que pode ser considerado sem unidade, incongruente, estilisticamente equivocado para a arquitetura acadêmica, pode ser tido pelos moradores como justamente o oposto. Isso quer dizer, que eles acabam por ter sua própria forma de organização e entendimento espacial. Como do mesmo modo, seus conceitos de beleza, ou de unidade estilística, são particulares, já que a noção de estilo arquitetônico não é de forma alguma algo natural ou espontâneo.

De modo semelhante, pode-se entender que quando a auto-intervenção procura propiciar uma melhor comodidade e conforto para residência, tais conceitos também se encontram dentro de um caráter subjetivo, haja vista que aí estão presentes questões de ordem tanto física, quanto espiritual ou emocional. Assim, para fazer com que haja conforto e comodidade, o projeto não pode pensar somente em dados funcionais (temperatura, ventilação, iluminação etc.). Enquanto em questões de ordem física há parâmetros tangíveis de serem quantificados, nas outras pode servir apenas uma qualificação de acordo com as prerrogativas do próprio usuário.

As tentativas de adaptação das casas econômicas da *Cidade Jardim Higienópolis* (assim como muitos outros semelhantes no Brasil) integra uma expressão da arquitetura brasileira que é fruto de uma série de ideologias, de políticas urbanas, de necessidades materiais, de questões culturais e sociais. Todos esses fatores, que acabam também por definir o traçado urbano, são determinantes, do mesmo modo, da configuração das residências que compõe o lugar. Portanto, talvez a partir de uma melhor inter-relação do morador com sua residência, possa, ao mesmo tempo, refletir em uma alteração do espaço urbano. Isso poderia acontecer justamente na medida em que sendo os edifícios representativos das malformações e contradições da cidade, a cidade seja também representativa das contradições das suas habitações, principalmente quando se atenta que a formação do tecido urbano brasileiro se desenvolveu do particular para o geral •

Marcelo da Rocha Silveira é Professor Adjunto da Universidade Federal de Ouro Preto. Doutor pelo PROARQ FAU-UFRJ.



revestimento imitando tijolo aparente

porta de madeira com arco abatido

janelas de alumínio em verga reta

telha capa-canal

telha plana original

terraço

telha canaleta 45

3º quarto

telha de alumínio

Notas

1. Tal heterogeneidade se apresenta, por exemplo: no tijolo aparente (elemento rústico) com a esquadria de alumínio (elemento industrial), na telha capa-canal (referência colonial) e telha de amianto (referência "moderna").
2. As casas no bairro de Higienópolis seguiam algo que era chamado à época de suas construções (décadas de 1930 e 1940) de estilo colonial.
3. Tais "erros" ou "incongruências" podem estar presentes, por exemplo, nos usos de materiais de diferentes propostas (elementos rústicos com elementos industrializados), má circulação dentro dos imóveis, super- ou subdimensionamento dos cômodos etc.

Referências Bibliográficas

- ECO, Umberto. "A estrutura ausente". 3. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1976
- NETTO, J. Teixeira Coelho. "A construção do sentido na arquitetura". 5. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2002.
- PIGNATARI, Décio. "Informação Linguagem Comunicação". 6. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1977.

PLANEJANDO A CIDADE EM PEDAÇOS: PROJETO RIO CIDADE MÉIER, PROJETO DE HUMANIZAÇÃO DA AVENIDA SUBURBANA E PROJETO RIO CIDADE IRAJÁ

Luiz Carlos Toledo e Vera Regina Tângari

Considerações Iniciais

A tradição, de longa data, de se pensar e atuar no desenvolvimento urbano da cidade do Rio de Janeiro de uma forma mais ampla, através de planos como o Agache (1927), o Doxiadis (1964) o PUB Rio (1976) e o Plano Diretor Decenal da Cidade (1992), entre outros, foi interrompida no primeiro governo do prefeito Cesar Maia, no período 1993 a 1996. Boa parte dessa mudança de rumo pode ser atribuída ao pensamento e à atuação do Arquiteto Luiz Paulo Conde como Secretário Municipal de Urbanismo e, anos mais tarde, como Prefeito da Cidade.

Influenciado pelo sucesso da reforma urbana da cidade de Barcelona e descrente da eficácia dos Planos Diretores como instrumento de desenvolvimento urbano, Conde apostou em outra ferramenta: o Plano Estratégico, elaborado pela Prefeitura nos moldes do realizado na cidade espanhola. Além do Plano Estratégico a Prefeitura lançou os programas Rio Cidade e Favela Bairro que se tornariam conhecidos e copiados por inúmeras prefeituras brasileiras e, até mesmo, pelos governos de outros países da América Latina. É curioso que, concentrando suas intervenções urbanísticas nos centros de bairro e nas favelas, de certa forma a Prefeitura, possivelmente sem se dar conta, reforçou a idéia da “cidade partida”, idealizada pelo jornalista Zuenir Ventura.

É do primeiro programa que iremos tratar, não em termos de seu sucesso ou fracasso como instrumento de intervenção urbana ou de marketing político, nem no que se refere à sua avaliação pela população impactada e ao estado atual das áreas contempladas pelo programa, linhas de pesquisa já percorridas, mas que continuam

sendo de interesse para um maior conhecimento dos Programas Rio Cidade e Favela Bairro.

Aqui trataremos apenas da experiência adquirida pelos autores ao participar na elaboração de três projetos do perfil Rio Cidade: Méier (1993-1998), Avenida Suburbana (1995-1996) e Irajá (1998). O primeiro e o último foram contratados através de concursos nacionais promovidos pela Prefeitura Municipal e pelo IAB-RJ, e o da Av. Suburbana, atual Av. Dom Helder Câmara, por licitação pública.

Esse recorte, feito num tema tão complexo e ainda pouco estudado, à primeira vista poderia ser considerado excessivamente particularizado, limitando-se a apresentar a forma adotada pelos autores para enfrentar os três desafios. Essa crítica sem dúvida faria sentido se, ao elaborarmos os três projetos, não tivéssemos aprimorado uma forma de olhar a cidade que não se limitou a fazer a leitura da imagem urbana que na época se apresentava, mas buscou no processo que lhe deu origem, a chave para melhor compreendê-la. Essa opção metodológica não deve ser atribuída apenas à perspicácia dos seus autores, pois na verdade resultou da perplexidade dos mesmos diante de imagens urbanas aparentemente sem nexo que a mídia e, até mesmo um ou outro representante da academia, teimam em apelidar de caos urbano.

Como agir diante de situações em que os níveis da desordem urbana, dos problemas de trânsito e da infraestrutura, da desvalorização imobiliária, do declínio das atividades econômicas, do convívio social e do aumento da violência tornavam-se insuportáveis? Essa sempre será a grande dificuldade

do urbanista diante da complexidade da cidade e não podemos nos esquecer que ao optarmos por uma solução nos vemos, vez por outra, a caminhar sobre o fio da navalha, não pela escolha feita e sim pelas infinitas alternativas que são por ela descartadas.

No caso dos três trabalhos a saída deu-se através da história, buscando na evolução urbana a chave tanto para compreender o estado atual dos centros de bairros pesquisados como, principalmente, para visualizar com maior consistência cenários futuros.

O Projeto Rio Cidade

Influenciado pelo sucesso da reforma urbana da Cidade de Barcelona e descrente da eficácia dos Planos Diretores como instrumento de desenvolvimento urbano, Luiz Paulo Conde, então Secretário Municipal de Urbanismo na primeira gestão do prefeito César Maia, apostou em outra ferramenta: o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro, elaborado pelo Consórcio do Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro e “publicado em diferentes informes entre 1995 e 2004” (ANDREATA, 2006), nos moldes do realizado na cidade espanhola.

Os programas Rio Cidade e Favela Bairro, anteriores ao Plano Estratégico (1992 e 1994, respectivamente), foram incorporados ao Plano e se tornariam conhecidos e copiados por inúmeras prefeituras brasileiras e, até mesmo, pelas de outros países da América Latina. Bastaria o fato de estender a atuação do Rio Cidade aos bairros da zona norte e subúrbios, esquecidos em outras administrações (1) e a opção do Programa Favela Bairro pela



Legenda: Méier, Méier Méier, Méier



Legenda: Méier, Méier Méier, Méier

urbanização das favelas, afastando de vez o fantasma das remoções, para considerar os dois programas como talvez a mais importante contribuição das administrações Cesar Maia e Luiz Paulo Conde.

Podemos dizer ainda que os programas foram até mesmo revolucionários em alguns pontos pois, pela primeira vez, a Prefeitura adotou a prática de selecionar escritórios de arquitetura privados para elaborar os projetos, o que foi feito através de concursos públicos que estimularam toda uma geração de técnicos, fora dos quadros do município,

a pensar e atuar no desenvolvimento da cidade.

Mesmo com todos esses pontos positivos, a esses programas faltou um mínimo de articulação com um projeto de cidade, em que pese os esforços do Plano Estratégico nesse sentido. Foram respostas pragmáticas, dadas anteriormente ao Plano Estratégico, a duas questões que adquiriam na época grande visibilidade: a decadência dos centros de bairro e o crescimento explosivo das favelas, transformadas em território livre para o tráfico de drogas.

Pelo menos quanto ao programa Rio Cidade, palavras do então secretário de Urbanismo Luiz Paulo Conde na apresentação do livro *Rio Cidade o Urbanismo de Volta às Ruas* corroboram para a suspeita de que o programa privilegiava intervenções localizadas sem preocupação maior em articulá-las ao desenvolvimento urbano do restante da cidade (PCRJ/IPLANRIO, 1996, p. 13).

O planejamento urbano interdisciplinar dava lugar ao desenho urbano de aplicação pontual, território exclusivo dos arquitetos, dos paisagistas e de alguns

designers. De uma maneira ou de outra se pretendia redesenhar o Rio de Janeiro a partir de intervenções urbanísticas localizadas que, a seu tempo, deveriam se irradiar para o restante da Cidade. O fato é que eleito como um dos temas mais saborosos e controversos pela mídia o Rio Cidade tinha também críticos ferozes que ora acusavam injustamente o programa de ser puramente cenográfico, ignorando os pesados investimentos em infra-estrutura que foram realizados, ou caracterizando-o como um projeto segregador e promotor de desigualdades entre os bairros da cidade (OLIVEIRA, 2008).

Defendendo-se dessas críticas a Prefeitura afirmava que os benefícios da requalificação dos centros de bairro, com suas ruas bem sinalizadas, calçadas de dimensões generosas e de acesso universal, iluminadas, arborizadas e dotadas de mobiliário urbano especialmente projetado para cada um dos projetos (2), além de devolver à sociedade o prazer de utilizar o espaço urbano, com o tempo, se irradiariam para o restante da cidade.

Na verdade isso não ocorreu e nem mesmo a maioria das áreas contempladas pelo programa conseguiu preservar as melhorias recebidas, tanto pela falta de cuidado da população e pelo vandalismo como, principalmente, pela falta de manutenção.

Neste artigo procuramos mostrar a importância das forças que historicamente atuaram na formação das áreas contempladas pelo Rio Cidade para que as intervenções do programa, apesar de pontuais, pudessem se articular com os bairros e com o restante da cidade. Para requalificar um centro de bairro e mantê-lo funcionalmente como tal, não basta provê-lo de infra-estrutura, recuperar suas calçadas e praças, dotá-los de mobiliário urbano, arborização e iluminação pública, entre outras tantas melhorias. Tudo isso é de grande valia, mas, sem compreender a lógica subjacente à sua formação e ao processo histórico que lhes deu origem, corre-se o risco da requalificação pretendida, pela falta de articulação com o restante da cidade, não passar de intervenções meramente locais.

Nos três projetos aqui apresentados, a matriz histórica foi sempre considerada no planejamento da requalificação espacial, infraestrutural e funcional das áreas contempladas. A idéia de utilizar a história como ferramenta metodológica surgiu da dificuldade de compreendermos alguns cenários com que nos deparávamos, já que recusávamos a solução simplista de classificá-los como “caos urbano”. Carlos Nelson Ferreira dos Santos (1943-1989), em artigo publicado originalmente em 1982, ensinava que “a desordem é só uma ordem que exige uma leitura mais atenta” (SANTOS, 2010) e ressaltava a importância do processo histórico para compreender a lógica que estava por trás de uma estrutura urbana de difícil compreensão.

Rio Cidade Méier

A primeira incursão dos autores ao Méier, acompanhados pelo arquiteto Vicente del Rio, integrante da equipe, foi feita dias antes dos feriados de Natal de 1993. Mal conseguíamos andar pelas calçadas da Rua Dias da Cruz, totalmente ocupadas por milhares de pessoas que faziam suas compras de Natal espremidas entre as lojas construídas no alinhamento e centenas de camelôs que não só ocupavam parte substancial do espaço reservado aos pedestres, como também um pedaço da faixa de rolamento, ainda mais reduzida por centenas de carros estacionados. A via de mão dupla não tinha canteiro central, fato que permitia aos motoristas inúmeras viradas e ultrapassagens pela esquerda que, além de provocar acidentes diários, comprometiam a fluidez do tráfego.

O comércio formal mostrava-se bastante decadente numa área que havia sido considerada na década de 1950 como a Copacabana do subúrbio, ocupando o espaço de principal centro comercial depois do bairro praiano. No sentido inverso, o comércio informal proliferava, ocupando calçadas, praças e até mesmo a passarela que, atravessando a linha do trem, unia o lado da Dias da Cruz ao “outro lado” do Méier.

O entorno da Praça Jardim do Méier, principal área verde do Bairro, ao ser chamado em tom de desprezo de “outro

lado” pelos moradores da Dias da Cruz, indicava existir algum preconceito em relação a área mais antiga do bairro onde se localizavam a maioria dos edifícios públicos. Qual a origem desse preconceito? Era uma das perguntas que nos fazíamos na época. Logo percebemos que dissecar a imagem atual do bairro não era suficiente para compreender a dinâmica que transformara a “capital do subúrbio” num bairro em processo acelerado de decadência revelada no êxodo das atividades comerciais e culturais, ilustrada pelo fechamento do Cine Imperator, na época um das maiores casas de show da cidade.

A partir desse impasse foi que tivemos a idéia de consultar o historiador Robert Pechman, do IPPUR-UFRJ, cuja tese de mestrado tratava da formação dos subúrbios da Cidade do Rio de Janeiro. O trabalho de pesquisa feito, a nosso pedido, pelo professor Pechman sobre a formação do Méier constituiu a melhor ferramenta para entendermos o que acontecera com o bairro, do seu surgimento à situação atual, como também uma fonte de idéias para as intervenções propostas pela equipe.

Os resultados da pesquisa foram importantes para reforçar a intenção da equipe de contribuir para a integração dos “dois lados do Méier”, melhorando o acesso, alargando e cobrindo a passarela de ligação e, principalmente, propondo para as duas áreas o mesmo tratamento urbanístico, sob pena de o projeto vir a aprofundar a divisão do bairro e a estagnação do entorno da Rua Arquias Cordeiro.

Talvez a maior intervenção do Rio Cidade no centro de bairro tenha sido a implantação de um canteiro central na Av. Dias da Cruz, medida combatida por muitos sob a alegação de que a construção do canteiro, diminuindo a faixa carroçável, poderia prejudicar ainda mais o fluxo de veículos. Em contrapartida sabíamos que o canteiro atuaria como um disciplinador do tráfego, impedindo as ultrapassagens e viradas à esquerda. A decisão de implantá-lo apoiava-se em contagens de veículos feitas pela equipe e na aplicação

de um modelo matemático que, por questões de segurança, foi rodado na UFRJ e na PUC-Rio. Com a inauguração do Rio Cidade e a reabertura da avenida, fechada durante as obras, foi comprovado o acerto da medida pela maior velocidade alcançada pelos veículos no trecho em que o canteiro foi implantado.

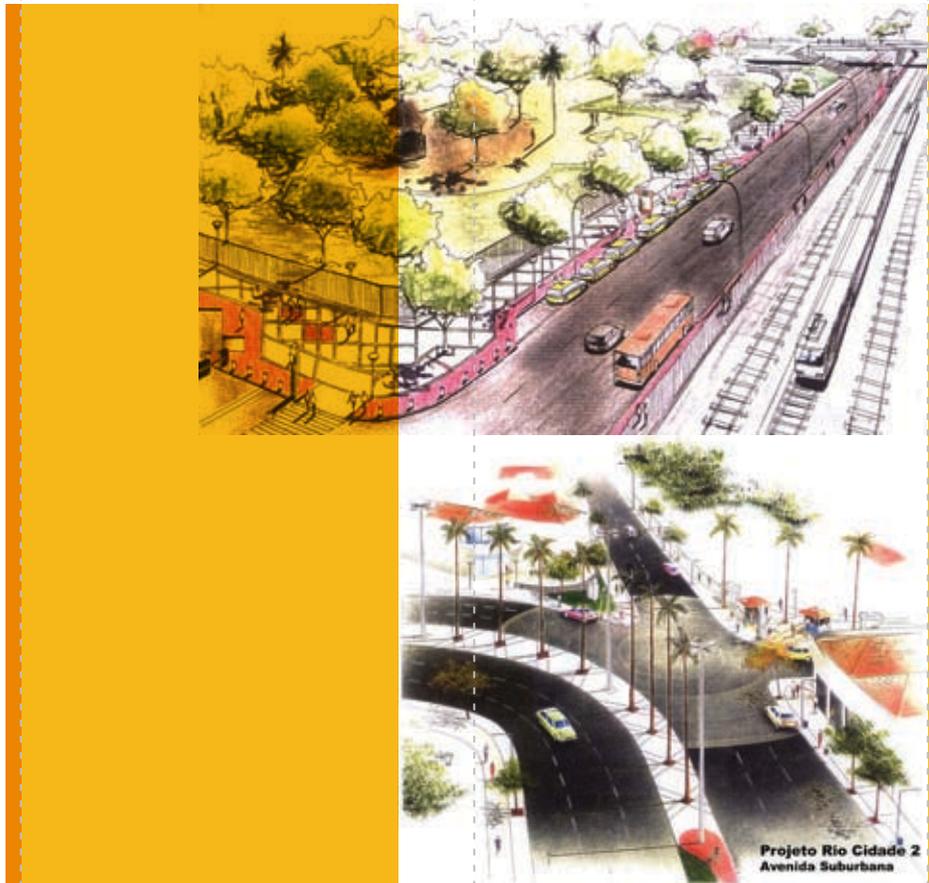
Outra importante melhoria foi obtida nas condições de circulação e acessibilidade dos pedestres em toda a área de intervenção com a retirada de barreiras físicas das calçadas, com revestimentos apropriados dos pisos e com sinalização especial para deficientes visuais e construção de rampas para portadores de necessidades visuais. A reforma da Praça Agripino Grieco, com a criação de um anfiteatro, brinquedos, bancos e mesas, seguiu o mesmo princípio, podendo ser acessada por rampas. O projeto do mobiliário teve como principal conceito a simplicidade, procurando, quando possível, utilizar modelos já utilizados pela Prefeitura.

Rio Cidade Av. Suburbana

O Projeto de Humanização da Avenida Suburbana, atual Avenida Dom Hélder Câmara, do Largo de Benfica ao Largo de Pilares, teve como principal objetivo tornar essa via, além de segura, atraente para pedestres e ciclistas. Buscava estimular sua presença em um logradouro que sofria uma grande transformação funcional com o fechamento da maioria das indústrias localizadas ao longo do eixo e com o surgimento de novos usos comerciais, de prestação de serviços e habitacionais, entre outros.

O traçado e as dimensões da Avenida Suburbana faziam dela um perfeito representante do estilo rodoviarista que, nas décadas de 1950 e 1960, implantaria na cidade centenas de viadutos e avenidas com as características de verdadeiras rodovias. Por sua vez os grandes terrenos murados das antigas indústrias, que ali permaneciam apesar de fechadas há muitos anos, afastavam os pedestres que preferiam circular pelas quadras próximas, temerosos de serem assaltados, numa cidade que já se tornava violenta.

Não precisamos mergulhar tão fundo no passado para descobrir o que estava



acontecendo com a Avenida, mas mesmo assim tivemos de vasculhar na história recente da cidade para encontrar a resposta. Quando os índices de poluição da região atingiram níveis muito elevados, a FEEMA, além de não mais licenciar a instalação de novas indústrias, passou a exigir das existentes a modernização de suas plantas de forma a diminuir suas emissões, o que se mostrou, na época, economicamente inviável, provocando seu fechamento.

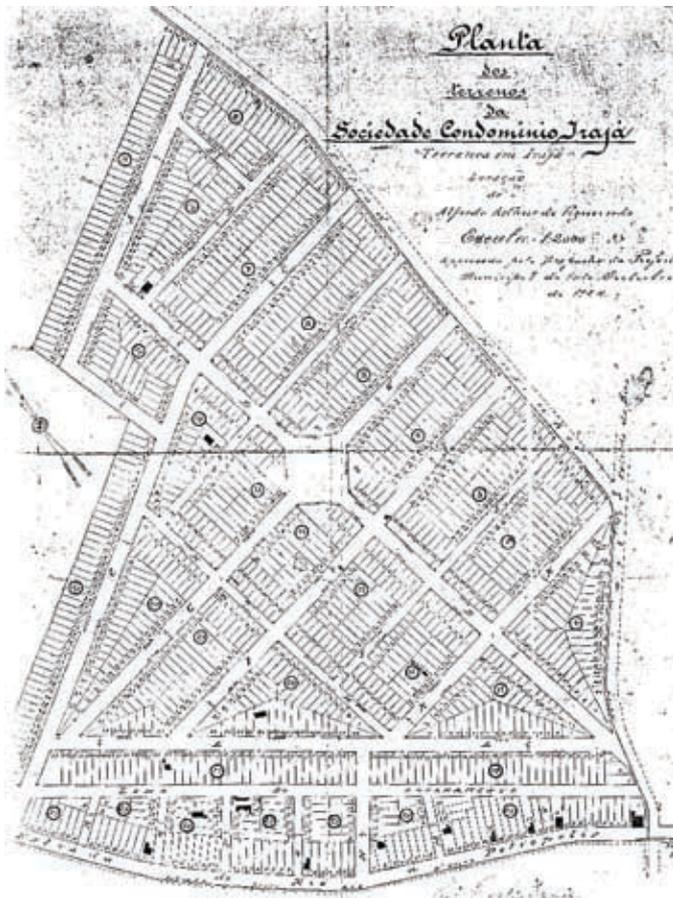
A falta de entrosamento entre os Governos Municipal e Estadual, tão conhecida dos cariocas, fez com que o regulamento de zoneamento da área, considerada preponderantemente industrial, fosse mantido, afastando durante muitos anos outros usos que poderiam vir a dar vida nova à Avenida. Compreendida essa questão, além das propostas urbanísticas de requalificação da área que incluíram o tratamento dos passeios, a instalação de uma ciclovia no canteiro central da avenida, implantação de mobiliário urbano e de arborização

maciça, criação de pequenas praças, sinalização e iluminação pública, a equipe propôs que fosse feita a revisão da legislação de zoneamento de forma a atrair novos usos, como o comercial e de serviços e, principalmente, o habitacional.

Sem essa proposta, penso que os investimentos em infra-estrutura, equipamentos urbanos e paisagismo não teriam sido capazes de fazer com que o projeto atingisse seu principal objetivo: a humanização da Avenida. Como o projeto nunca foi implantado, nunca pudemos comprovar essa hipótese, no entanto a modificação do regulamento de Zoneamento acabou sendo implementada e foi responsável em grande parte pela recente transformação funcional da Avenida, proporcionada pela implantação de edifícios corporativos e pelo crescimento do uso comercial.

Rio Cidade Irajá

Também no caso do Rio Cidade Irajá



foi através do estudo da origem e da evolução urbana do bairro que os autores encontraram explicações para a desestruturação que ocorria no entorno da Praça Nossa Senhora da Apresentação e na Avenida Monsenhor Felix, principal eixo viário do bairro (3).

Essa desestruturação foi decorrente do êxodo do comércio de bairro, expulso por dezenas de revendas de carros usados atraídas pela possibilidade de expor, irregularmente, seus produtos nas largas calçadas da Avenida. Ocupadas dessa forma, as calçadas pouco a pouco se tornavam intransitáveis para os pedestres e empobreciam a paisagem construída do bairro, marcada anteriormente pela diversidade do comércio local e pelos passeios generosos.

Mergulhando na história do bairro, descobrimos que a Freguesia de Irajá, essencialmente agrícola até o século dezenove, passou a ter um forte apelo habitacional pela existência da Ferrovia Rio D'Ouro, que ligava o bairro ao centro da cidade. Parte da população

expulsa no início do século passado devido à desapropriação de extensas áreas necessárias para a implantação da Avenida Central, encontrou em Irajá a solução para seu problema habitacional, graças à oferta de terrenos vendidos a preços populares.

A decadência da função habitacional do bairro, que pode ser atribuída pelo menos em parte ao fechamento da Estrada de Ferro Rio D'Ouro, foi preponderante durante pelo menos a metade do século passado e, na época do projeto, tornava-se visível na obsolescência e na má conservação de muitas edificações do bairro, assim como na falta de novos lançamentos imobiliários.

A Estação Irajá do Metrô, atualmente em funcionamento, já estava para ser inaugurada na época do projeto. A nova estação fazia parte da Linha 2 que, coincidentemente, estava sendo implantada no antigo leito da Estrada de Ferro Rio D'Ouro. A insatisfação da população com as transformações

ocorridas no bairro, constatada em pesquisas de campo e em dezenas de reuniões com os moradores, fez com que nossa equipe propusesse como objetivo principal do Rio Cidade Irajá resgatar a função residencial do bairro.

Cabe aqui registrar que, no caso específico do Rio Cidade Irajá, a equipe, baseando-se na experiência adquirida no Méier e na Avenida Suburbana, considerou tão importante como a pesquisa histórica, o amplo contacto com a população, que se manifestou durante todo o tempo da realização do projeto. A aplicação de cerca de 400 questionários entre a população residente na área de projeto, além de 100 questionários que cobriram grande parte dos comerciantes locais, nos deram grande segurança para interagir com a população em mais de cinquenta reuniões da equipe com associações de moradores, representantes de condomínios, grupos religiosos e moradores de comunidades, entre outros.

A participação da população nesses encontros nos ajudou a definir o projeto da Praça Nossa Senhora da Apresentação, a principal área verde do bairro, dotando-a de campo de futebol, playground, aparelhos de ginástica, pistas de skate, mesas de jogos, chafarizes, um monumento escultórico e espaços especiais como o dedicado ao culto da imagem de Nossa Senhora e de um jardim especialmente projetado para atender ao grande número de deficientes visuais que moravam nas proximidades da praça. De outra feita, reivindicações expressas numa reunião nos fez refazer o projeto de ocupação da Praça Mato Grosso, substituindo-o por outro que melhor refletia o interesse da direção da escola ali localizada e o desejo dos moradores que residiam em torno da praça.

O tratamento previsto para as calçadas do bairro era bastante inovador. Tínhamos previsto duas "faixas técnicas" para a passagem das redes de infra-estrutura, cobertas com placas removíveis pré-moldadas em concreto. Na faixa localizada junto às edificações, com 1,80m de largura, passariam as redes da Light, da TELERJ, da CEG e da NET. A faixa localizada junto ao meio fio, com 60 cm de largura, era reservada às tubulações da RIOLUZ e CET-RIO. A implantação destas faixas

técnicas permitiria que a manutenção das redes de infra-estrutura fosse feita retirando-se as placas, evitando desta forma a destruição do calçamento a cada concerto.

É certo que assim como essa, muitas outras propostas não chegaram a ser implantadas, entre elas o monumento e o mobiliário criado por Alan Slawinski e o jardim para deficientes visuais, projetado pela arquiteta paisagista Vera Tângari, mas mesmo assim, a implantação parcial do projeto Rio Cidade Irajá contribuiu para melhorar a qualidade de vida no bairro.

Acreditamos que esse resultado positivo se deveu à prática de reuniões semanais em que compareciam técnicos da equipe de projeto e de todos os órgãos das administrações municipal e estadual intervenientes na implantação do Rio Cidade e ainda à permanente participação da população, evitando propostas inadequadas e conferindo ao projeto sustentação política.

Infelizmente as sugestões feitas pela equipe em relação ao uso do solo na área de projeto, fundamentais para sua revitalização, não foram adotadas pela Prefeitura. Com elas pretendíamos criar dois pólos funcionais com características específicas. O primeiro pólo abrangeria as áreas de entorno da Praça Nossa Senhora da Apresentação e do futuro mini-terminal, também proposto pela equipe. Atualmente esta área é marcada funcionalmente pela presença do Posto de Assistência Médica de Irajá, do mercado da Cobal e pela proximidade do Cemitério de Irajá.

Esse pólo concentraria atividades culturais, de lazer e de prestação de serviços públicos à população e seria gerado através da ampliação do Posto de Assistência Médica, da criação de um Centro Cultural dotado de cine-teatro que ocuparia o vazio deixado pelo fechamento do único cinema do bairro, o Cine Irajá, da reurbanização da Praça Nossa Senhora da Apresentação e da construção de um "Shopping Cultural" em um grande terreno contíguo ao cemitério.

O Centro Cultural seria implantado no prédio ocupado pelo mercado da COBAL, antiga edificação em péssimas condições de conservação, cada vez menos procurada pela população

e que seria totalmente adaptada e restaurada para abrigar as novas atividades. O Shopping deveria abrigar principalmente atividades ligadas a cultura, recreação e lazer em geral, tais como cinemas, boliche, restaurantes, lanchonetes, livrarias, lojas de discos, videotecas, academias de ginástica, cursos de línguas e de informática, etc. Essas atividades, então inexistentes no bairro, teriam um impacto positivo na qualidade de vida da população revertendo a situação identificada na pesquisa de opinião em que 66,8% da população buscava atividades de lazer fora de Irajá. A ocupação do terreno onde seria implantado o shopping viabilizaria, além da abertura de um segundo acesso ao Cemitério de Irajá, a criação de um grande estacionamento no trecho contíguo à necrópole, medidas fundamentais para minimizar o impacto provocado pela quantidade de veículos que demandam o bairro durante o feriado de Finados.

O segundo pólo, localizado no outro extremo da Av. Monsenhor Félix, em seu entroncamento com a Av. Automóvel Clube, abrangeria as áreas próximas à Estação do METRÔ, à quadra ocupada pela Região Administrativa e demais órgãos governamentais e às quadras delimitadas pelas ruas Pereira de Araújo, Cisplatina e Marquês de Aracati.

Prevíamos que as funções terciárias e institucionais, já dominantes nessa área, deveriam se intensificar com a entrada em funcionamento do METRÔ e para atender a esse crescimento deveria ser estimulada, através do aumento dos índices de aproveitamento dos terrenos, a construção de prédios comerciais, evitando-se, em contrapartida, que ao longo da Av. Monsenhor Félix viessem a se localizar novos postos de abastecimento de combustível, revendas de automóveis e comércio de autopeças, responsáveis pela diminuição do comércio de bairro.

Para estimular o retorno e a diversificação do comércio de bairro ao longo da Avenida e estimular o uso das calçadas pela população propomos restrições às revendas de carros usados, proibindo a exposição de veículos nas calçadas, que passaria a ser feita apenas no interior das lojas ou em algumas áreas sob o viaduto da Linha Amarela.

Conclusão

A experiência adquirida nos dois primeiros projetos Rio Cidade foi importante para a equipe pudesse incorporar as modificações de escopo apresentadas nos "Manuais de Projeto" elaborados pelo Instituto Pereira Passos para o Rio Cidade II e aplicá-las ao Projeto Rio Cidade Irajá. Entre elas destacavam-se a identificação e delimitação de uma área de influência do projeto, a ser estudada quanto à função urbana atual e potencial. Estudos da atratividade da área, da população usuária e residente, da dinâmica das atividades econômicas, da comparação com outros subcentros próximos, entre outros tópicos, foram incluídos no novo escopo. Outra ampliação de escopo de grande importância foi o estudo da ocupação efetiva do solo, da volumetria e estado de conservação das edificações e da legislação urbanística em vigor na área de intervenção e em seu entorno imediato com vistas à eventual adequação da legislação atual às intervenções decorrentes da implantação do Rio Cidade.

Experiências como o Rio Cidade, mais do que apontar caminhos, nos tem levado a formular questões para as quais, infelizmente, não há respostas imediatas e sim reflexões que devem direcionar decisões de ação diante dos problemas urbanos verificados: conflitos de trânsito e carência da infra-estrutura, desvalorização imobiliária, declínio das atividades econômicas, empobrecimento do convívio social, aumento da violência, ausência do poder público.

Estamos vivenciando um momento de encruzilhada entre preparar a cidade para os grandes eventos, que se anunciam para o Rio de Janeiro nos próximos dez anos, ou resgatar a lógica que direcionou seu desenvolvimento e o da Região Metropolitana. Se nossa escolha recair no segundo caso, devemos primeiramente entender essa Região, para depois poder reinventá-la, fazendo com que a cidade assuma sua dimensão metropolitana, através de um processo contínuo de planejamento, envolvendo os três níveis de governo e a sociedade e aprendendo a lidar com inclusão, sustentabilidade e participação. •

Notas

1. A primeira etapa do projeto - Rio Cidade I - abrangeu 15 bairros: Ilha do Governador, Copacabana, Catete, Vila Isabel, Penha, Campo Grande, Ipanema, Botafogo (Voluntários), Tijuca, Centro, Méier, Leblon, Bonsucesso, Madureira e Pavuna (e áreas remanescentes), já as intervenções feitas no Rio Cidade II abrangeram 15 novas áreas, a saber: Santa Cruz, Bangu, Realengo, Marechal Hermes, Rocha Miranda, Grajaú, Largo do Bicão, Madureira, Irajá, Praça Seca, Ramos, Campo Grande, Haddock Lobo e Santa Teresa.
2. Essa medida foi descartada no Rio Cidade II devido a dificuldades de manutenção e, principalmente, de reposição de elementos das diversas famílias de mobiliário urbano.
3. Foram fundamentais para entender a evolução urbana de Irajá a Tese de doutorado em História Social "De Freguesias Rurais a Subúrbio: Inhaúma e Irajá no Município do Rio de Janeiro" de Justino Moura Santos, apresentada na USP em 1997, assim como a coleção de publicações do historiador Agostinho Rodrigues, tradicional morador do bairro.

Referências Bibliográficas

- ABREU, Maurício de Almeida. "A Evolução urbana do Rio de Janeiro". Rio de Janeiro: IPLANRIO/ZAHAR, 1988.
- ANDREATA, Verena. "Cidades Quadradas Paraísos Circulares, Os Planos Urbanísticos do Rio de Janeiro no Século XIX". Rio de Janeiro: MAUAD Editora Ltda, 2006.
- MAYERHOFER & TOLEDO, "Projeto Rio Cidade Irajá – Diagnóstico". Rio de Janeiro, 1997.
- MAYERHOFER & TOLEDO. "Projeto Rio Cidade Irajá – Plano Estratégico". Rio de Janeiro, 1997.
- OLIVEIRA, Márcio Piñon. *Projeto Rio Cidade: intervenção urbanística, planejamento urbano e restrição à cidadania na Cidade do Rio de Janeiro*. In "Diez Años de Cambios en el Mmundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales. X Colóquio Internacional de Geocrítica". Barcelona: Universidade de Barcelona, 2008.
- PCRJ-IPLANRIO. "Rio Cidade: o urbanismo de volta às ruas". Rio de Janeiro: Mauad, 1996.
- RESENDE, Vera. "Planejamento Urbano e Ideologia". Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982
- SANTOS, Justino Moura. "De Freguesias Rurais a Subúrbio: Inhaúma e Irajá no Município do Rio de Janeiro". Tese de doutorado em História Social. São Paulo: USP, 1997.
- SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. *A desordem é só uma ordem que exige uma leitura mais atenta*. In: "Municípios - Revista de Administração Municipal". Rio de Janeiro: IBAM, 2010.
- SILVA, Maria Laís Pereira da. *Carlos Nelson foi dos primeiros a reconhecer que os favelados têm suas prioridades simbólicas*. In: FREIRE, Américo e OLIVEIRA, Lucia Lippi. "Capítulos da Memória do Urbanismo Carioca". Rio de Janeiro: Folha Seca, 2002.

DE BANGU A AUBERVILLIERS: POLÍTICA CULTURAL E GESTÃO URBANA CONTEMPORÂNEAS

Márcia Ferrán

Em contraste com a intensa circulação contemporânea de modelos internacionais de grandes eventos e de políticas culturais espetaculares, um aspecto ainda pouco analisado diz respeito à importância de iniciativas e de processos culturais locais incidindo sobre subúrbios empobrecidos, ou áreas periurbanas muitas vezes consideradas “espaços-problema”, associando argumentos socioculturais a objetivos de revitalização urbana. Gozando de pouca visibilidade, esses tipos de experiência vêm se multiplicando desde os anos 1980 na França, país tradicionalmente exportador de modelos e formatos nessa área, e desde os anos 1990 no Brasil, conhecido pela “importação” de modelos vindos do outro lado do Atlântico.

Sem discorrer aqui sobre uma análise histórica pormenorizada, partimos do princípio de que o subúrbio empobrecido é o espaço modelo de diversas diásporas modernas e contemporâneas, a junção da diversidade e dos desafios da alteridade, o lugar que simboliza a busca humana eterna e desesperada por melhores condições de vida. Ele é, por tudo isso, um fermento de inovações que resulta da diversidade cultural presente; um espaço-chave tanto para o urbanista quanto para o antropólogo.

Neste panorama, enfocarei brevemente a experiência das Lonas Culturais nos subúrbios do Rio de Janeiro para, em seguida, apresentar os casos da friche culturelle *Villa Mais d’ici* e dos *laboratoires d’Aubervilliers*, em Aubervilliers, subúrbio de Paris, ilustrando modos particulares por meio dos quais agentes sociais vêm contribuindo para certa inclusão dos subúrbios no mapa de processos artístico-culturais, inaugurando novos modos de gestão ao mesmo tempo em

que testemunham etapas diferentes em cada contexto nacional.

Os exemplos foram escolhidos inicialmente pela junção de dois fatores em comum:

- 1) de ordem socioespacial: ambos se localizam em subúrbios carentes estigmatizados, reapropriam espaços e constituem tipos alternativos de equipamentos culturais polivalentes.
- 2) de ordem do conteúdo propositivo, tem relação direta com o primeiro fator: em ambos os casos os agentes sociais invocam a inserção socioespacial como elemento norteador de suas ações culturais e artísticas, sublinhando um canal permanente de diálogo com moradores e vizinhança.

Assim, meu interesse em investigar na França foi focado especialmente em exemplos de iniciativa da sociedade civil que, em um processo espontâneo, emergem independentemente da política cultural institucional, mas podem, com o tempo, ser incorporados como linha de ação. Outro foco da minha abordagem tem a ver com o fato de essas ações provocarem necessariamente investimentos e melhorias urbanísticas de desenvolvimento sociourbano.

Co-gestão nas Lonas Culturais: entre movimento cultural e instrumento político

“Lonas Culturais: a Cultura como Instrumento de Transformação Social” é o nome de um projeto da Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro por meio do qual são construídos equipamentos culturais com capacidade para um público de 400 pessoas, em estrutura metálica, com lonas resinadas,

e tem início com a criação do projeto institucional “Lonas Culturais” visando a formação de uma rede. É nesse instante que as lonas, até então só conhecidas pelos moradores dos subúrbios cariocas, despertam a atenção política e começam a integrar oficialmente a rede municipal de teatros. Além disso, passam a ser chamadas de “lonas culturais”. Novas unidades, inspiradas no modelo circense proveniente da Eco-92, começam a ser planejadas a fim de dar continuidade ao circuito já existente e, ao mesmo tempo, oferecer nova tecnologia de construção e de infra-estrutura de apoio, com camarins, salas de administração, banheiros e bar. Esse período testemunha o início de projetos de reforma das primeiras lonas e de reurbanização das praças em que se localizam, como em Bangu (articulada nesse caso também com a construção de um viaduto) e em Realengo. Foram inauguradas as lonas de Vista Alegre e de Anchieta.

O ano 2000 marcou o início da terceira e mais recente fase com uma grande divulgação na imprensa e multiplicação de público, o que contribuiu para que as organizações conseguissem também o aumento da verba repassada. Por meio da Câmara de Vereadores, que criou uma emenda orçamentária, triplicou-se o valor anual: de 60 mil reais por lona – o que representava 5 mil reais mensais – em 1999, passou a 180 mil reais desde janeiro de 2000. O aumento crescente do número de espetáculos e de espectadores foi determinante para a ampliação do orçamento público anual destinado a cada lona e se expressa nas estimativas oficiais (2), que indicam um público de 125 mil pessoas nas cinco lonas, entre janeiro e julho de 2000, representando 50% do total de público de toda a rede municipal de teatros.



ensionadas e infra-estrutura de apoio cuja coordenação de atividades se faz em parceria com ONGs culturais dos bairros em que se localizam. A prioridade é garantida aos subúrbios cariocas, além da Zona Oeste, havendo previsões de extensão a outros bairros carentes de qualquer equipamento cultural. As lonas existentes, por ordem de criação, são as de Campo Grande, Bangu, Realengo, Vista Alegre, Anchieta, Guadalupe, Maré, Santa Cruz e Ilha do Governador. Embora pareçam circos, as lonas são permanentes.

O projeto foi anunciado inicialmente em 1994 como experiência inovadora de democratização da cultura e de práticas participativas para decisões sobre o espaço periférico da cidade do Rio de Janeiro, porém, desde 2001, manobras políticas e rumos impostos à dinâmica desses equipamentos indicam que essas qualidades precisam ser compreendidas antes de tudo como potenciais de resistência mais do que garantidos a priori.

Vejamos, então, seus objetivos nas palavras do documento elaborado pelo Instituto Municipal de Arte e Cultura – RioArte – em 1999 a respeito do projeto “Lonas Culturais: a cultura como instrumento de transformação social”:

- *implementar uma rede regionalizada de espaços culturais de baixo custo e de fácil execução em diversos bairros da cidade, reutilizando as lonas remanescentes da Rio-92 (1);*
- *atender a demanda por equipamentos urbanos de cultura nos bairros mais distantes da Zona Sul e da área central da cidade, horizontalizando e democratizando o acesso ao produto cultural. O morador da Zona Oeste, por exemplo, gastava aproximadamente uma hora se deslocando para o Centro ou Zona Sul para consumir o produto cultural da cidade; hoje, as lonas culturais de Bangu e de Campo Grande suprem essa demanda;*
- *incentivar a produção dos artistas locais. A partir das lonas culturais, vários artistas têm despontado para o mercado cultural formal da cidade;*
- *viabilizar a formação de platéia por meio da rede pública municipal de ensino;*
- *oferecer uma política cultural permanente a outras regiões da cidade, buscando que o desdobramento dessas ações resultem em ganho social;*
- *resgatar a participação efetiva das comunidades atribuindo-lhe o necessário grau de responsabilidade por meio da co-gestão na produção e na apropriação*

da coisa pública (equipamento urbano de cultura).

Podemos distinguir três grandes períodos no processo de construção das lonas culturais.

O primeiro período, de 1993 a 1995, inclui a fase inicial – que teve início em Campo Grande – quando houve apenas a liberação e a implementação das lonas vindas da Eco-92 para Campo Grande, Bangu e Realengo, e o começo do repasse de verba mensal pela Secretaria Municipal de Cultura a partir de meados de 1994. Nesse período, também houve aumento no pedido de lonas, concomitantemente ao funcionamento e à apropriação dos espaços pelas comunidades, à reivindicação de mais infra-estrutura de apoio e de serviços de urbanização. Esse momento é marcado pela pressão mais organizada e pela “sensibilização” do RioArte, pleiteando um apoio financeiro permanente e um projeto oficial, que só seriam alcançados à medida que o público do conjunto das lonas alcançasse 65 mil pessoas, ultrapassando o público da rede municipal de teatros localizados em áreas valorizadas da cidade.

O segundo período vai de 1996 a 1999

Nesse período, foram inauguradas as lonas de Guadalupe (2000), de Santa Cruz (2004), da Maré (2005) e da Ilha do Governador (2007).

Uma inovação dessa fase é a busca de parcerias com a iniciativa privada por parte dos dois agentes principais: as ONGs e a Secretaria Municipal de Cultura. Um momento decisivo na “visibilidade” do projeto se deu em abril de 1999, quando uma matéria na primeira página do Caderno B do Jornal do Brasil anunciava, “Sucesso sai da lona: sempre lotadas, as Lonas Culturais se firmam como palco alternativo de lazer e de cursos nas zonas Norte e Oeste”(3). Além disso, a lona da Maré foi financiada pelo BNDES.

Semeando um processo: mobilização e união anteriores ao sucesso

O sucesso não foi repentino. Traz consigo uma história de reivindicação, um trajeto no qual a participação da comunidade, unida aos agentes culturais locais organizados (posteriormente transformados em ONGs), foi decisiva para a conquista desse espaço. Tão importante quanto o projeto “Lonas Culturais”, expressão de uma decisão política do governo municipal, foi o “projeto social” que legitimou sua existência, qual seja, o de grupos de artistas que desde 1989 vinham organizando ações em prol da construção de equipamentos culturais em áreas periféricas da cidade, bem como mobilizando comunidades locais e a mídia.

Cabe ressaltar o papel fundamental de três grupos atuantes em diferentes momentos da conquista das lonas: União de Grupos e Artistas de Teatro da Zona Oeste (Ugatzo); Movimento de Integração Cultural (MIC) e Tô na Lona de Anchieta. A primeira lona foi instalada em janeiro de 1993, em Campo Grande, em virtude da preexistência do grupo Ugatzo, que já organizava espetáculos em um teatro de arena sobre a qual foi montada a lona da “nave-mãe” da Eco-92, no contexto do início da gestão de César Maia como prefeito. Não havia naquele momento nenhum apoio permanente financeiro da Secretaria Municipal de Cultura.

No fim de 1996, com o processo político de mudança de gestão na prefeitura, um clima de insegurança teria se instalado no movimento quanto a continuidade do projeto Lonas Culturais. No entanto, com a permanência de Ricardo Macieira no RioArte, o projeto ganhou maior vulto e o MIC também foi mantido na coordenação da lona de Vista Alegre.

A história desses três grupos evidencia que as lonas eram um novo tipo de equipamento cultural, que surgiu como se fosse “sob encomenda” para necessidades específicas de grupos locais organizados. Apesar de terem aspecto circense, não são efêmeras nem itinerantes, como já dito. Após a implementação das lonas, o que as legitimou e identificou em um cenário marcado, entre outras carências, pela quase ausência de equipamentos culturais, foi sua proposta de congregar atividades diversas a partir das necessidades locais da presença de artistas consagrados e de abertura para bandas iniciantes.(4)

A expropriação do projeto: instrumentalização incontornável?

Curiosamente, perversamente, o sucesso tem sido responsável, por meio da visibilidade que proporciona, pela substituição de critérios democráticos por critérios clientelistas no momento de escolha de novas localidades a receberem as lonas. Revela-se uma tendência que apaga as raízes do projeto, tornando-o cada vez mais um instrumento de promoção política e não de *transformação social*, como se pretendia. Nesse processo, estão presentes fragilidades e condutas de todos os atores envolvidos. Não vou entrar aqui nesta seara...

No que tange às programações artísticas propostas de forma independente em cada lona, alguns grupos apresentam uma tendência a privilegiar a realização de *shows* de artistas consagrados (um ingrediente estratégico para inserir subúrbios carentes, desconectados do eixo valorizado no roteiro de cultura e lazer da cidade) em detrimento das programações cotidianas, como cursos, palestras e debates. Embora não presente em todos os grupos, essa

tendência acarreta a construção de uma imagem generalizada do projeto, reduzindo as lonas à concepção de “casa de *shows*”. Tal valorização da cultura como espetáculo dificulta a legitimação do potencial do projeto enquanto instrumento de transformação social.

Tive a oportunidade de presenciar uma palestra do atual secretário municipal de Cultura, ex-presidente do RioArte, em que manifestamente se opera o que poderíamos chamar de “desapropriação da memória” da participação social na história das lonas. O que é agora exposto com “roupagem oficial” e com caráter de “modelo” a ser reproduzido por produtores culturais é:

“Em 1993, a Prefeitura do Rio/Secretaria das Culturas iniciou um projeto audacioso para democratizar o acesso à cultura e à arte: começou a instalar equipamentos urbanos de cultura nas zonas Norte e Oeste, até então carentes de iniciativas no setor, e os entregou à autogestão dos moradores locais. Hoje, 13 anos mais tarde, com um público total de 490.839 pessoas em 2004, as oito lonas culturais ingressaram definitivamente no circuito cultural da cidade e comprovaram seu papel no processo de transformação e inclusão social. Em reconhecimento ao êxito da atuação transformadora sobre a população, o projeto foi premiado pela União Européia, recebeu a chancela da Unesco e conquistou o Prêmio Mercocidades.” (5)



Contexto francês: o movimento dos “espaços intermediários”

O Ministério da Cultura na França é fundado em 1959 com o objetivo de atribuir essencialmente um caráter democrático às ações culturais públicas. Anteriormente, a França já era conhecida por sua política das artes tentando manter um protagonismo que fizesse de Paris a capital cultural mundial. Destacaremos aqui alguns períodos-chave para introduzir nosso tema mais específico.

Na década de 1960, tem início a chamada *descentralização cultural*, com a criação das casas de cultura, de André Malraux, principal equipamento que deveria consolidar a idéia de democratizar o acesso à cultura com a construção dessas casas em cidades médias e pequenas, visando a um público de várias idades. Além disso, há a construção de teatros subvencionados pelo Ministério em cidades de subúrbio, “invenção da política cultural” (6) por Malraux, que almejava uma ação do Ministério da Cultura definida por oposição às belas artes e à educação nacional e popular.

A década de 1970 caracteriza-se pela expansão da malha institucional, pois, em 1977, dá-se a criação das 28 Direções Regionais de Assuntos Culturais (DRAC). Com um papel até hoje estratégico no *aménagement du territoire*

(planejamento urbano), elas atuam sob a autoridade dos prefeitos das regiões (conjunto de cidades com representação civil) e são o canal legal para subvenções do Estado nas diversas áreas culturais. Seu trabalho organiza-se em torno de quatro eixos principais: valorização dos componentes do patrimônio nacional, difusão da criação, abertura dos estabelecimentos culturais a um público amplo e apoio aos artistas. Na prática, representam o principal interlocutor dos artistas para solicitação de subvenções de projetos e indutores da malha de equipamentos culturais.

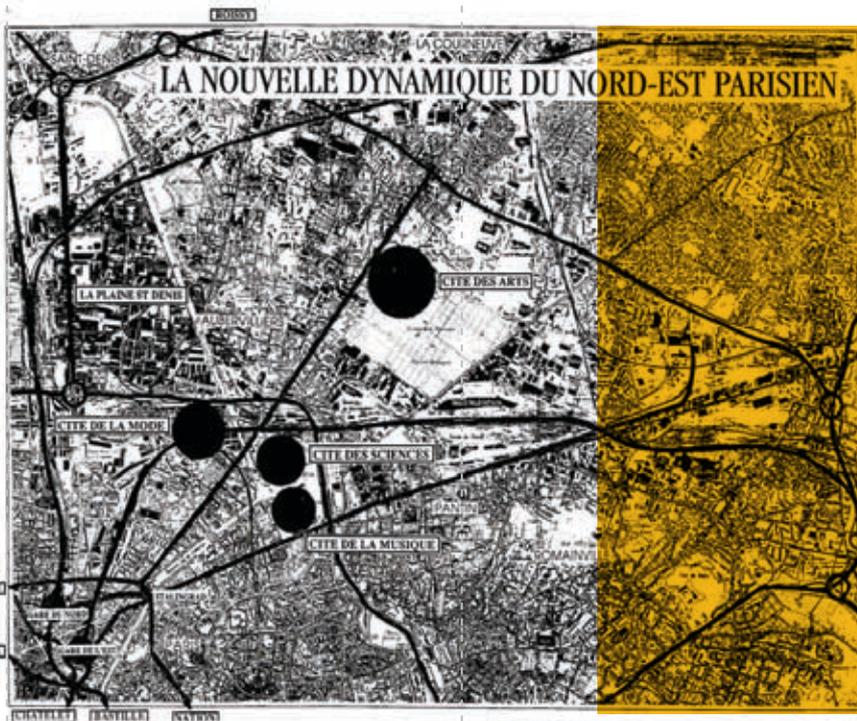
A década de 1980 é marcada pela busca do desenvolvimento social, cultural e urbano integrados, início da gestão de Jack Lang no Ministério da Cultura, ênfase à articulação da economia da cultura, turismo cultural, educação artística e taxação sobre produtos culturais importados, “ministério dos artistas”. Em 1981, são criadas as *lois de décentralisation* (leis de descentralização), consubstanciando uma preocupação anterior que via na extrema concentração administrativa francesa um problema para a gestão pública dos crescentes conflitos socioculturais. É lançada também, no nível federal, a *Politique de la Ville* (Política da Cidade), política pública que engloba diferentes instrumentos, a partir dos anos 1980, voltados ao desenclave de bairros mais pobres, inicialmente em torno

de *habitation à loyer modéré* (HLM, conjuntos habitacionais) com graves tensões sociais.

Esse período marca, portanto, a entrada da dimensão espacial por meio da noção de “território” nos programas do Ministério da Cultura (7), assim como da dimensão cultural nos programas do Ministério dos Equipamentos, da Moradia, dos Transportes e do Turismo, responsável por arquitetura e urbanismo.

Em 1988, há o surgimento de uma nova instância de gestão urbana com a criação da Delegação Interministerial para a Cidade, ainda priorizando áreas de enclave e assumindo a pluridisciplinaridade necessária para as proposições. A partir de então, os programas e projetos urbanos serão cada vez mais articulados e financiados por vários ministérios simultaneamente. O mesmo processo é válido para os assuntos culturais. O período é marcado pela multiplicação de iniciativas no nível municipal, que, aliando prerrogativas socioculturais a argumentos de redinamização urbana, optarão entre duas principais ênfases: 1) construção de grandes equipamentos culturais que necessariamente privilegiem uma potencial atração do turismo cultural; 2) uma intensificação das programações visando a maior diversidade possível, tendo como principal alvo o conjunto de moradores (leia-se: eleitores).





Nas cidades médias são feitos os seguintes investimentos: construção ou renovação de bibliotecas, centros culturais, centros multimídia, escolas de música. Nas cidades-subúrbios, ou consideradas “problemas”, são financiados por meio dos “contratos de cidade”, dentro do quadro das políticas das cidades, a construção de equipamentos de proximidade, a organização de programas socioculturais, a contratação de agentes de animação de vizinhança, entre os quais artistas servindo também de mediadores sociais frente a grupos culturais diversos, migrantes e estrangeiros, e finalmente a articulação de projetos transversais com vários ministérios.

Se a delegação de dotações orçamentárias, no contexto de descentralização, possibilitou uma nítida multiplicação de equipamentos e de programações culturais lançadas por personalidades políticas locais, cristalizou-se uma dicotomia entre equipamentos culturais com vocação urbana no centro e equipamentos socioculturais nos bairros (aqui compreendidos bairros-problema).

Em outubro de 2000, o Ministério da

Cultura e da Comunicação da França lançou uma pesquisa que tinha como tarefa mapear e estudar espaços culturais alternativos que “escapavam”, em uma primeira instância, ao planejamento do próprio Ministério; eles ficariam conhecidos posteriormente como *espaços intermediários*. Uma parte considerável desses espaços é abrigada em *friches industrielles*, que mereceram em seguida um programa especial do Ministério em um panorama de reconversão de antigas áreas industriais obsoletas para usos culturais, onde se empregará também a noção de patrimônio industrial. Resultou num relatório intitulado *Friches, laboratoires, fabriques, squats, projets pluridisciplinaires: une nouvelle époque de l'action culturelle*, que repertoriava 31 experiências em toda a França, assim como apontava direções para um apoio mais sistemático por parte da política pública de cultura. Conhecido como *rapport Lextrait*, o estudo incentivou a criação de uma célula especial no âmbito da Delegação para o Desenvolvimento Territorial e a Ação Regional de acompanhamento desses espaços.

Como motivação do meio artístico,

consolida-se como argumento uma impossibilidade de inventar novas aventuras nos lugares e práticas instituídas. Enquanto conteúdo, a característica marcante é a valorização da noção de “processos” em projetos que reivindicam natureza artística e profissional singulares e que entram em contato com a realidade social local.

Sob a chave mais abrangente de espaços intermediários, duas dimensões principais se articulam em torno do fenômeno *friches industrielles*: uma relativa ao **projeto cultural** e outra, ao **projeto urbano**. (8)

Veremos em seguida como essas duas dimensões se articulam e se anunciam por meio de 2 exemplos situados na periferia de Paris, na cidade-subúrbio de Aubervilliers, com 63.132 habitantes, 5,7 quilômetros quadrados, percentagem de população estrangeira de 30% e taxa de desemprego de 35%.

Aubervilliers, a mítica cidade vermelha

Herdeira de idéias comunistas e abrigando uma população com diversas



origens culturais, a cidade conta com projetos culturais e artísticos que ocupam espaços inusitados e instauram relações peculiares com o público, exemplificando as desafiantes convergências culturais ocorrendo na periferia das capitais mundiais contemporâneas.

Aubervilliers é uma típica cidade de subúrbio francesa, que deve seu desenvolvimento ao crescimento industrial do século passado, e como tantas outras na França, não conseguiu superar os efeitos da desindustrialização sofrida durante a primeira metade do século XX.

A migração e imigração, que terão um peso importante na definição do contexto social de Aubervilliers hoje, começaram no final do século XVIII.

Com 50 usinas em 1901, concomitantemente ao começo de industrialização surgiram, em meio operário, importantes movimentos sindicais reivindicativos, que fariam dessa cidade um lugar reconhecido na trajetória do militância comunista. Entre os operários já se encontravam italianos, espanhóis, judeus da Europa central, poloneses e argelinos.

Depois da guerra de 1914-1918, espanhóis que haviam imigrado sozinhos voltaram com suas mulheres e filhos e portugueses chegaram também. Apesar dessa chegada massiva, havia ainda uma falta de mão-de-obra que, por volta de 1925-1930, iria atrair uma nova onda de imigração masculina, dessa vez da África do Norte.

Os anos 1960 marcam o início da desindustrialização, com conseqüências sobre o conjunto da atividade econômica. Os operários de Aubervilliers participaram ativamente das manifestações e greves de 1968. É dessa década que data também o início da política do “reagrupamento familiar”, que viria encorajar a vinda das famílias desses operários, sobretudo argelinos que, como os espanhóis, haviam chegado sozinhos para trabalhar.

Como em muitas outras periferias industriais, a presença da indústria se fez acompanhar de moradias precárias. No pós-segunda guerra mundial iniciou-se a construção massiva de moradias sociais, torres e prédios horizontais de tipologias arquitetônicas diversas.

É com esse “pano de fundo” e contra essa imagem estigmatizada, que se estabelecerá a ação de um político – Jack Ralite – que iria marcar a história administrativa de Aubervilliers na segunda metade do século XX.

Nós podemos melhor visualizar a evolução das iniciativas culturais em Aubervilliers, escolhendo três momentos-chave:

1965: a abertura do Teatro da Comuna;

1981: o projeto da Cidade das Artes;

2003: a abertura da friche “*Laboratoires d’Aubervilliers*” e a abertura da “*friche cultural de proximidade Villa Mais d’ici*”.

Algumas propostas culturais com objetivos de redinamização de bairros ganharam impulso e às vezes se beneficiaram de algum tipo de financiamento no âmbito dos “contratos de cidade” ou diretamente pela prefeitura. Essa fase contou, sobretudo, com iniciativas do poder municipal, mas em paralelo começam a ganhar terreno propostas de associações culturais presentes em Aubervilliers.

Dentre as iniciativas do poder municipal, destacamos dois exemplos.

O primeiro é o lançamento do famoso *Etats Généraux de la Culture*, em 1987, a partir de uma associação criada pelo prefeito-senador Jack Ralite a fim de manter um fórum constante de discussão entre artistas, intelectuais e agentes do mundo cultural, organizando grandes encontros anuais em diferentes cidades da França, com direção sediada em Aubervilliers. Essa iniciativa contribuiu, assim como o havia feito o *Théâtre de la Commune*, para um novo interesse público sobre a cidade.

O segundo exemplo de escala local foi a previsão e atribuição de apartamentos/ateliês destinados a artistas em um dos novos conjuntos habitacionais da cidade.

As ações culturais produzidas pelo meio associativo – associações culturais, étnicas e artísticas

Na França uma margem-de-manobra não desprezível emanando do cidadão se configura através do meio associativo, bastante desenvolvido e pautado por uma Lei específica criada em 1901. Esta Lei, no entanto, durante o período pós-guerra havia proibido o direito de associação aos estrangeiros, sanção que só foi derrubada em 1981. A partir de então, nos subúrbios empobrecidos é o meio associativo que iria catalizar iniciativas que contemplam a diversidade cultural, agindo como um complemento da política cultural municipal e recorrendo a diferentes possibilidades de financiamentos interministeriais e em várias escalas de governo abertas pela *Politique de la Ville*, não isenta de intenções de integração à cultura francesa.

No caso de Aubervilliers, quase 50% das iniciativas culturais partem de associações ligadas às comunidades culturais estrangeiras presentes na cidade e são elas, além das associações com caráter mais artístico, que introduzem a problemática da hospitalidade a alteridade.

Em seguida, passarei a dois exemplos de associações que vão ocupar edifícios vazios remanescentes da fase produtiva da cidade, tais como galpões, hangares, estações ferroviárias, fábricas,

reservatórios, chamados “*friches*” industriais que, por esta “destinação de uso” viram “*friches* culturais” e que espelham um fenômeno similar em toda a França desde 1985.

O primeiro exemplo, *Villa Mais D’ici* – *friche* cultural de proximidade

Em 1999, por uma indicação da prefeitura de Aubervilliers, subúrbio próximo de Paris, a companhia de marionetes gigantes *Les Grandes Personnes* ocupa os locais disponíveis de antigos galpões da *Compagnie des entrepôts et magasins généraux* nos limites entre Aubervilliers e Paris. Sua ocupação dura três anos; após esse período, busca-se um novo local e novamente a municipalidade indica outra *friche*. Esta, porém, pouco adequada às necessidades técnicas do grupo. Assim, esse segundo espaço, vizinho a um conjunto habitacional já freqüentado por artistas, é aproveitado por outro coletivo de artistas.

Finalmente, em 2003, a companhia *Les Grandes Personnes* se articula a outros agentes culturais e juntos concebem um projeto para ocupação de um antigo depósito de madeira e carvão do fim do século XIX, desocupado desde 1999 e pertencente a um proprietário privado. Para gerir o projeto, funda-se uma nova associação sem fins lucrativos chamada *Villa Mais d’Ici*, que deverá ser o organismo “âncora” e administrador do contrato de aluguel do imóvel, além de captar outros parceiros investidores e de selecionar os diversos ocupantes temporários e permanentes do espaço, que dispõe de mais de 2 mil metros quadrados, contando com um pátio central descoberto de 500 metros quadrados.

Com uma gestão associativa, o projeto prevê a adesão de múltiplas parcerias para se desenvolver e oferece também alguns espaços de moradia. O dossiê de apresentação assume que a *friche* cultural de proximidade *Villa Mais d’Ici*, renovação urbana em Aubervilliers, deve ter :

“uma forte ancoragem local, um engajamento importante na vida cidadã e cultural de Aubervilliers; uma disposição de intervir no espaço público e no espaço social; uma abertura para a cultura e as práticas sociais dos países do sul; uma inserção nos meios culturais nacionais e



internacionais, função artística em um subúrbio de memória e de perspectivas onde comunidades vindas do mundo inteiro buscam trocar e se integrar, cujos artistas buscam se exprimir, inventar uma nova arte de cidade.” (9)

Atraindo grupos de áreas artísticas diversas, a gestão da *friche* se caracteriza por articular a função “exposição” à função de moradia. Assim, a presença constante de artistas, produtores culturais/inquilinos do espaço embasa quase sempre o argumento de inserção no bairro. A programação é diversificada.

Vejamos a seguir uma *friche* mais voltada para a excelência da criação artística contemporânea.

Museu Precário do artista Thomas Hirschhorn com Laboratórios de Aubervilliers

As instalações de uma antiga fábrica de rolamentos foram ocupadas a partir de 1992 por uma equipe artística coordenada por um coreógrafo com o apoio do prefeito, e o espaço passou a se chamar *Laboratoires d’ Aubervilliers*. Até o ano 2000, o trabalho dessa equipe manteve como eixo principal propor

uma abertura constante aos moradores vizinhos, com programação centrada em teatro, dança, cursos para escolas e refeições coletivas regadas a literaturas estrangeiras.

Contando apenas com financiamentos pontuais do ministério e da prefeitura, a equipe não conseguiu levantar recursos para a reforma do local, que sofria por falta de calefação e precisava de adequação às normas de segurança.

Assim, em 2001, uma nova equipe assume os laboratórios, agora com uma proposta essencialmente voltada para a arte contemporânea de alta qualidade, visando alargar o território de visitaçao e atrair o público de Paris. Essa equipe submete, então, um dossiê à União Européia para levantar fundos para a reforma do espaço, que durou quinze meses.

Contando em sua diretoria com professores e críticos de arte, a equipe promove residências artísticas e estágios abertos com artistas internacionais, sempre defendendo a excelência artística como superior à função social da arte.

Sua linha principal é articular arte e espaço público convidando artistas que já tenham essa prioridade em suas



carreiras. Desse modo, estabelece-se uma distinção em relação à equipe anterior e sofre-se mais desconfiança da prefeitura, ainda comunista.

Museu Precário Albinet

Produzido pelos laboratórios, o projeto artístico Museu Precário, do artista suíço Thomas Hirschhorn, é um exemplo surpreendente e paradigmático da união que se pode fazer entre artista contemporâneo renomado, função social e crítica urbana.

O projeto levou obras originais de sete artistas consagrados da história da arte do século XX a um espaço construído pelos próprios moradores, de acordo com o projeto do artista suíço.

Como preâmbulo, foram articulados estágios em museus, visitas a bienais e a outras cidades, capacitando jovens para a prática da conservação museológica. Uma vez iniciadas as semanas dedicadas sucessivamente a diferentes artistas, foram criados ateliês de redação, houve contratação de historiadores e de críticos de arte durante os dois meses da exposição.

O maior problema para a realização do projeto foi o seguro das obras que saíram do Centro Georges Pompidou, o *Beaubourg*, que tiveram seu seguro negado por várias companhias de seguro de obras de arte, que temiam a “precariedade” da sala de exposição, que, na verdade, era constituída por contêineres. De fato, o artista suíço é conhecido por sua estética de materiais simples em espaços públicos de várias cidades, inclusive na Documenta de Kassel, na Alemanha. O projeto custou 340 mil euros e, para “sair do papel”, apesar de todas as reticências e resistências encontradas para as autorizações necessárias, o prestígio do artista foi fundamental. É interessante notar que Hirschhorn veio ao Brasil, em 2006, a convite da Bienal de São Paulo, cujo tema “Como viver junto” não deixou de remeter ao desafio colocado à hospitalidade em meio às alteridades culturais tão presentes em Aubervilliers.

O Museu Precário foi desmontado e o terreno voltou a ser vago. A publicidade que a cidade ganhou foi inédita, tudo isso um ano antes das explosões de revoltas em vários subúrbios da França.

Contextos diferentes e processos semelhantes?

Tanto nos subúrbios do Rio de Janeiro quanto no subúrbio de Paris temos como pano de fundo o contexto antropológico delineado pelo fato de que, ainda com os limites de uma rede informal de cooperação (10), os espaços citados têm sido vividos enquanto fóruns de encontro artistas-população. Em paralelo a essa rede social, uma rede espacial se estabelece atuando na dinâmica da programação e na divulgação das lonas como condição indispensável ou como horizonte desejável na *Villa Mais d'Ici*. Essas redes são tecidas por pessoas que apresentam um grande potencial de mediação cultural.

Esse é o caso de artistas e de produtores culturais envolvidos nos dois projetos aqui citados, que circulam por vários bairros do subúrbio e do centro e ao mesmo tempo se relacionam com pessoas do poder público que possuem acesso a decisões sobre investimentos tais como os equipamentos culturais públicos. Seus projetos invocam palavras-chave bastante semelhantes: no caso das lonas, “artistas locais”, “ganho social”, “cultura como instrumento de

transformação social”; no caso da *villa*, “proximidade”, “ancoragem local”, “invenção pluridisciplinar”, “trocas interculturais”, “sinergias”. Ao se singularizarem como “instrumento de transformação social” ou como *friche culturelle de proximité*, deflagram uma multiplicidade de associações simbólicas e de papéis acionados em graus diferentes pelo poder público, pelo meio artístico e pelos potenciais financiadores.

Considerações finais

Atrás das imagens de violência dos subúrbios existe uma postura hospitalidade emergindo dos atores sociais que lidam com projetos culturais inseridos em bairros com grande diversidade cultural, explicitada na diversidade lingüística. Estou aludindo aqui a compreensão ética do filósofo Emmanuel Lévinas acerca da hospitalidade. No seu livro mais conhecido, *Ética e Infinito*. (11) Embora, como note Derrida, a palavra hospitalidade não seja muito sublinhada, ela é o ápice, de outras instâncias da relação humana que ele aborda: a acolhida do outro radicalmente diferente, o encontro e o face-a-face com esta alteridade. A hospitalidade mais fundamental, mais pura, então é aquela que se dá frente ao estrangeiro, frente àquele que fala outra língua e onde a possibilidade de comunicação é complexa. Esta hospitalidade não tem nada a ver com a hospitalidade turística contemporânea, regrada, programável e negociável.

O aspecto mais visível da problemática da hospitalidade daquilo que faz parte da política oficial de Aubervilliers talvez resida na política de livro e leitura.

A área da leitura constitui, aliás, o segundo eixo mais importante do Convênio Territorial, inserido na Política da Cidade (“Eixo II – Um projeto educativo, sanitário, social e cultural para todos; Subtópico: Língua – Leitura – Escrita: três temas fundamentais para a inserção social e profissional dos moradores de Aubervilliers”).

É exatamente através dos eixos dessa “política de leitura” que vemos os traços mais próximos de uma hospitalidade, de uma acolhida ao outro que não fala a mesma língua, e essa acolhida é tanto

mais meritória que, para Lévinas, se o outro já falasse a mesma língua não se trataria de uma alteridade; o que leva ao “transcendente” é a aceitação da própria diferença.

A hospitalidade que emerge destes atores sociais por meio dos projetos culturais compensa de certo modo a hospitalidade que falta tanto nos serviços públicos.

Neste sentido as reutilizações de edifícios singulares, depositários de memória local, engendram também uma postura de hospitalidade, negada nos equipamentos culturais tradicionais franceses.

Neste quadro o papel dos “sujeitos-coletivos” na gestão de processos culturais se faz tão ou mais importante. A partir das associações civis se estabelece, em paralelo ou em complementação a uma suposta política cultural institucional, o que poderíamos chamar de *ação cultural “de baixo-para-cima”* (em relação aos agentes decisores tradicionais) ou ainda “da periferia para dentro” (em relação aos conteúdos tradicionalmente abrangidos) marcada por uma pluralidade cultural intrínseca ao tecido social urbano. Ela simboliza uma “salvaguarda” face aos personalismos políticos possíveis numa política

cultural municipal e face aos riscos de cooptação pelo Poder público, processo enfraquecedor de esforços coletivos já empreendidos, que se revelam uma constante à medida que o projeto ganha visibilidade.

Alguns projetos foram efetivamente incorporados como linha das políticas culturais oficiais: as experiências das *friches* mereceram a criação de uma secretaria interministerial, devido às implicações transversais (Min. Trabalho, urbanismo, ação social, etc.) ainda que ela tenha perdido a prioridade com a mudança do primeiro ministro em 2002. De toda maneira atualmente cada prefeitura de cidade periférica ou de subúrbio está ciente do potencial que estes espaços e grupos oferecem. Parcerias internacionais são traçadas pelas equipes das *friches*, que recorrem muito às Redes de Cooperação Internacionais, inclusive na América Latina.

Cabe ressaltar que se estes projetos nascem espontaneamente isto não significa que eles sejam ingênuos. Eles estão cada vez mais atentos e conectados com as prioridades das políticas públicas que podem vir a ser fontes de financiamento assim como agências internacionais. O que fica explícito na fala dos agentes da



associação *Villa Mais d'Ici*, que, ao sublinharem a relação com a população local de diversas nacionalidades do bairro *Quatre-Chemins*, acabam por responder a um forte critério para os financiamentos de projetos sócio-culturais no contexto da *Politique de la Ville*, política nacional de discriminação positiva de territórios empobrecidos, via-de regra subúrbios com altas taxas de imigrantes.

Resumindo, os subúrbios estão sendo palco de arranjos e estratégias sociais que lidam de modo inédito com a diversidade cultural, seja de migrantes ou de imigrantes.

Enfim, para fechar as reflexões das três manhãs desta semana, em especial a do primeiro dia de Nelson da Nóbrega, diria que nestes subúrbios observados a função cultural tem conseguido restabelecer o "nome" perdido dos bairros ou cidades que se recusam a serem somente dormitórios! •

Márcia Ferrán é Arquiteta, Mestre em Urbanismo pela UFRJ, Doutora em Filosofia e Urbanismo (co-tutela Université de Paris 1-SORBONNE e UFBA). Em 2006 foi Coordenadora das Oficinas do Sistema Nacional de Cultura/MINC e atualmente é Gerente de Espaços Culturais da Secretaria de Cultura do Município de Vitória/ES.

1. Evento internacional que reuniu entidades e organizações não-governamentais nacionais e internacionais em torno do tema do meio ambiente e do desenvolvimento sustentável, realizado no Rio de Janeiro em 1992, mais conhecido como Eco-92.

2. Levantamentos anteriores do RioArte indicavam um crescimento de 23.371 pessoas em 1995 para 67.581 em 1997.

3. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro: 23 abr. 1999. Caderno B.

4. Cabe destacar que, de todas as manifestações, a música é a que congrega e atrai maior quantidade de público.

5. PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. Rio Estudos, Rio de Janeiro: Secretaria de Comunicação Social, n. 167, jul. 2005.

6. Ver URFALINO, Philippe. *L'invention de la politique culturelle*. Paris: Documentation Française, 1996.

7. Conforme *La politique culturelle française: les axes, les acteurs, les pratiques. Actes du colloque organisé dans le cadre du programme Courants*, 3 nov. 2000. Paris: Maison des Cultures du Monde, 2000.

8. Relação esta embaixadora no caso da friche La Belle de Mai, conforme visto em NOUVEL, Jean. *Friche la Belle de Mai: un projet culturel pour un projet urbain*. Marseille, 1996. Relatório do *Système Friche Théâtre*.

9. Conforme o projeto de trabalho da friche: *Villa Mais d'Ici: friche culturelle de proximité*. Aubervilliers: Villa Mais d'Ici, 2002.

10. Entendida em nossa análise por aquilo que os antropólogos denominam "rede de interações sociais" ou "rede de cooperação", conforme: BECKER, Howard S. *Art worlds*. Berkeley: University of California Press, 1982.

11. LEVINAS, Emmanuel. *Ética e Infinito*. Lisboa: Edições 70, 2007.











Abertura da Semana da Fau – Seminário Subúrbios Cariocas

Cristovão Fernandes Duarte

depoimentos **Conceito carioca de subúrbio: um rapto ideológico**

Nelson da Nobrega Fernandes

Subúrbios e periferia: a ferrovia na construção da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Antônio José Pedral Sampaio Lins

Um novo olhar sobre os entornos da cidade

Rafael Mattoso

Algumas considerações sobre o subúrbio

José Barki

O hip-hop, o rap e o funk: as vozes desassombradas da periferia

Regina Meirelles

Entrevista

Djamel Klouche

painel

Antigos subúrbios, novas periferias: a questão territorial do projeto

Guilherme Lassance e Fabiana Izaga

Pesquisa Acadêmica – A FAU e o subúrbio de Madureira: parceiros para um próximo samba?

Cláudia Nóbrega e Júlio Rodrigues

Idéias para a Avenida Brasil

Lina Mota Corrêa

Autointervensões nas residências econômicas: um estudo no bairro de Higienópolis, Rio de Janeiro

Marcelo Silveira

Manguinhos como pôde ser, ou: pequena história esquecida do subúrbio carioca

Alexandre Pessoa

ação

Planejando a cidade em pedaços: projeto Rio Cidade Méier, projeto de humanização da Avenida Suburbana e projeto Rio Cidade Irajá

Luiz Carlos Toledo e Vera Regina Tângari

De Bangu a Aubervilliers: política cultural e gestão urbana contemporâneas

Márcia Ferrán

apoio



ISSN: 2177-0893