



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE HISTÓRIA

UMA ANÁLISE COMPARATIVA DO SUBÚRBIO CARIOCA A PARTIR DA ESTRADA
DE FERRO CENTRAL DO BRASIL (1858) E DA GESTÃO PEREIRA PASSOS (1902) NO
BAIRRO DE PIEDADE

Renan Faria Cerqueira

Rio de Janeiro, 2019.

Renan Faria Cerqueira

UMA ANÁLISE COMPARATIVA DO SUBÚRBIO CARIOCA A PARTIR DA ESTRADA
DE FERRO CENTRAL DO BRASIL (1858) E DA GESTÃO PEREIRA PASSOS (1902) NO
BAIRRO DE PIEDADE

Prof. Dra. Andréa Casa Nova Maia

Grau:

Renan Faria Cerqueira

UMA ANÁLISE COMPARATIVA DO SUBÚRBIO CARIOCA A PARTIR DA ESTRADA
DE FERRO CENTRAL DO BRASIL (1858) E DA GESTÃO PEREIRA PASSOS (1902) NO
BAIRRO DE PIEDADE

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto de
História da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos
requisitos necessários à obtenção do grau de bacharel em História.

Orientadora: Prof. Dra. Andréa Casa Nova Maia

Renan Faria Cerqueira

“Foi aqui seu moço Que eu, Mato Grosso e o Joca
Construímos nossa maloca
Mais um dia nem quero lembrar
Veio os homens com as ferramentas
o dono mando derruba

Peguemo todas nossas coisas
E fumos pro meio da rua
Apreciar a demolição
Que tristeza que eu sentia
Cada táuba que caia
Doía no coração”.

Saudosa Maloca, canção de Adoniran Barbosa.

RESUMO

Faria, Renan. *Uma análise comparativa do subúrbio carioca a partir da Estrada de Ferro Central do Brasil (1858) e da gestão Pereira Passos (1902) no bairro de Piedade*. Rio de Janeiro, 2019. Monografia (Graduação em História) – IH – Instituto de História, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Esta investigação tem por finalidade desenvolver uma análise comparativa entre as transformações urbanas ocorridas no Rio de Janeiro, a partir da expansão ferroviária com a inauguração da Estrada de Ferro Central do Brasil (1858) e a gestão do prefeito Pereira Passos (1902-1906). Com este cotejo pretendo identificar as mudanças urbanas e sociais do subúrbio carioca, com ênfase no bairro de Piedade, localizado na região atualmente conhecida como Grande Méier. Antes da expansão ferroviária, ocorrida durante metade do séc. XIX, os subúrbios no Rio de Janeiro caracterizavam-se por vastos campos e fazendas pertencentes aos nobres. Todavia, o bairro se transformou com o aumento demográfico quando a estação de trem de Piedade foi inaugurada, em 17 de abril de 1873. Durante o governo Pereira Passos, as intervenções urbanas realizadas no centro do Rio de Janeiro intensificaram, ainda mais, a ocupação de territórios próximos da linha férrea. Este recrudescimento do desenvolvimento urbano acarretou uma série de eventos e mudanças socioeconômicas, como o fortalecimento da organização social, e sua consequente atuação política na reivindicação de maiores investimentos nos subúrbios. Por fim, analisarei o conceito *subúrbio*, à luz do termo cunhado por Nelson da Nóbrega¹ - “rapto ideológico”.

Palavras-chave: Piedade; Grande Méier; História comparada; Estrada de Ferro Central do Brasil; Pereira Passos; subúrbio

¹ NELSON, N. *O rapto ideológico da categoria subúrbio: Rio de Janeiro 1858/1945*. 2011.

RESUME

Faria, Renan. *Uma análise comparativa do subúrbio carioca a partir da Estrada de Ferro Central do Brasil (1858) e da gestão Pereira Passos (1902) no bairro de Piedade*. Rio de Janeiro, 2019. Monografia (Graduation in History) – IH – Instituto de História, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

This research aims to develop a comparative analysis of the urban transformations that occurred in Rio de Janeiro, starting from the railway expansion with the inauguration of the Central Railroad of Brazil (1858), and the administration of the mayor Pereira Passos (1902-1906). With this comparison I intend to identify the urban and social changes of the Rio's suburb, with emphasis on the neighborhood of Piedade, located in the region currently known as Grande Méier. Before the railway expansion, which occurred during the middle of the XIX, the suburbs in Rio de Janeiro were characterized by vast fields and farms belonging to the noble classes. Nonetheless, the neighborhood of Piedade changed with the demographic increase when the Piedade Train Station was inaugurated on April 17, 1873. During the Pereira Passos administration, the urban interventions carried out in the center of Rio de Janeiro intensified, even more, the occupation of territories near the railway line. This upsurge of urban development has led to a series of socioeconomic events and changes, such as the strengthening of social organization, and its consequent political action to demand greater investment in the suburbs. Finally, I will analyze the *suburb* concept, in the light of the term coined by Nelson da Nobrega - "ideological abduction".

Keywords: Piedade; Grande Méier; Comparative history; Central Railroad of Brazil; Pereira Passos; Suburb

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	8
1. SUBÚRBIO CARIOCA	
1.1 Os campos e as fazendas dos Barões	12
1.2 O Grande Méier	15
1.3 Piedade	18
2. TRANSFORMAÇÕES URBANAS NO RIO DE JANEIRO	
2.1 A Estrada de Ferro Central do Brasil (1858)	23
2.2 A inauguração da estação de trem de Piedade (1873)	25
2.3 O Governo Pereira Passos (1902-1906)	26
3. O SURGIMENTO E O DESENVOLVIMENTO DE MOVIMENTOS SOCIAIS NO SUBÚRBIO	
3.1 O aumento demográfico e o controle social	30
3.2 Organização política na região	34
4. O SUBÚRBIO E O “RAPTO IDEOLÓGICO”	39
CONCLUSÃO	44
REFERÊNCIAS	46

INTRODUÇÃO

Ao analisarmos o desenvolvimento social, econômico e político de qualquer região do planeta, onde prevaleça a estrutura de produção capitalista moderna, devemos levar em conta que a organização deste território não pode ser dissociada dos conflitos existentes no cerne da luta de classes. “O triunfo final do capitalismo exigiu que a burguesia conquistasse e destruísse a cidade por meio das grandes reformas urbanas que na Europa foram levadas adiante entre o final de 1840”, (NÓBREGA, 2011, p.29) no Rio de Janeiro, estas reformas aconteceram um pouco mais tarde, no início do século XX. E, como já conhecemos os fundamentos deste conflito, sabemos que ordenação da cidade, em geral, é direcionada à otimização do fluxo do capital, porque claro, nos organizamos como produzimos. Destarte, em geral, todo ordenamento da cidade tem como objetivo principal favorecer alguns em detrimento da maioria, no sentido que poucos, realmente, se beneficiam com a otimização do fluxo do capital. E o grau desta desigualdade é diretamente relacionada com o nível do amadurecimento político da população ao longo da história em cada região.

Com isto em mente, sabemos que os governos têm privilegiado a agenda da classe burguesa, dona dos meios de produção, desde o tráfico de índios, de escravos, da produção do açúcar, do café etc. A implementação e inauguração da Estrada de Ferro Central do Brasil (1858), assim como as ações de “aperfeiçoamento” da cidade durante a gestão do prefeito Pereira Passos (1902-1906) não escapam às leis do desenvolvimento econômico capitalista. Nesta esteira, faremos uma análise comparativa, diacrônica, analisando as mudanças urbanas e sociais ocorridas no subúrbio, com ênfase no bairro de Piedade, localizado na região atualmente conhecida como Grande Méier, à época destes dois eventos.

Sabemos que a questão das moradias é fundamental para a compreensão do desenvolvimento de qualquer cidade no mundo. Esta monografia tem como um dos eixos principais investigar o perfil social da população do subúrbio ao longo das transformações urbanas, com foco na área do Grande Méier e no bairro de Piedade. O desenvolvimento da malha ferroviária e as reformas urbanas promovidas durante a gestão Pereira Passos foram momentos fundamentais que redefiniram a dinâmica e o fluxo dos cidadãos na cidade do Rio de Janeiro. O

desenvolvimento social e econômico de determinadas regiões, impulsionado pelas reformas levou ao aumento demográfico o que causou mudanças socioeconômicas, como o fortalecimento da organização social e sua consequente atuação política na reivindicação de maiores investimentos nos subúrbios.

O problema da habitação na cidade do Rio de Janeiro, até hoje, não foi seriamente encarado e com o tempo, certamente, a questão só se agravou. À medida que as favelas se multiplicavam, crescia também o descaso do poder público para com estas regiões, conseqüentemente o problema só cresceu. Todavia, “embora tenha-se tornado quantitativamente mais sério e qualitativamente mais complexo, a sua capacidade de ‘explodir’ – isto é, de ser um foco detonador de conflito urbano - decresceu substancialmente”. (ABREU, 2003, p.2) Neste sentido, analisaremos o surgimento e desenvolvimento de organizações e movimentos sociais no subúrbio e como, de fato, eles foram fundamentais para a conquista de direitos básicos em algumas regiões, mesmo que em geral ainda falte muito a conquistar.

Apenas para termos uma noção da dimensão das reformas empreendidas durante a gestão de Pereira Passos, podemos citar que apenas para a construção da avenida Central (atual Av. Rio Branco) foram necessário a demolição de mais de seiscentos imóveis, assim como exigiu o desalojamento de mais de oito mil famílias. Ou seja, durante poucos anos milhares de pessoas foram desalojadas o que certamente alimentou um enorme conflito entre a população e o Estado.

Para a análise de fontes utilizarei da leitura de jornais, destacando o jornal Diário de Notícias fundado em 1868 e disponível no site da Biblioteca Nacional², assim como pequenos jornais de bairro. A expansão da linha férrea, que conectou regiões distantes e possibilitou o encontro entre pessoas que nunca tinham se encontrado ou que nunca tinham visitado, certamente, foi responsável pelo crescimento de pequenos jornais que passou a ter mais público e clientes que passavam diariamente entre as estações e que compartilhavam, muitas vezes, das reivindicações dos jornais populares. É pelo menos assim que se pode explicar a grande quantidade de jornais locais surgidos nos primeiros anos do século XX, como o *Reflexo Suburbano*, de 1907, o *Echo Suburbano*, de 1911, *O Suburbano*, de 1912, o *Penha-Jornal*, de 1919, entre outros, cujos exemplares podem ser encontrados no acervo da Biblioteca Nacional.

² <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>

Juntos, eles compõem um retrato de cidade que se contrapõe ao discurso modernizador associado às grandes reformas urbanas então implantadas no Rio. Como, por exemplo, o jornal popular *O Rio-Nú*, que existiu de 1898 à 1916, em uma de suas edições de 1904, publicou sobre a Revolta da Vacina: “Mas o governo não tomou a sério o grito de revolta. A vaccina obrigatória é a causa dessa hecatombe prestes a desabar sobre todos nós”³.

Analisaremos o perfil socioeconômico da população suburbana, e as formas de organização social ocorridas em um Rio de Janeiro em transição de um modelo monárquico para um republicano. A inauguração da Estrada de Ferro Central do Brasil certamente expandiu a ocupação e alterou as áreas destinadas à circulação da população. O bairro de Piedade, inicialmente chamado de “Estação Gambá”, surge a partir de uma estação da nova estrada de ferro fundada no início da segunda metade do séc.XIX, e as ações de “aperfeiçoamento” da cidade durante a gestão do prefeito Pereira Passos, no início do séc.XX, são eventos cujo estudo são obrigatório para a compreensão da história e dos principais eventos que descrevem a história do bairro e, em alguns aspectos, de todo o subúrbio. Indispensável à compreensão de alguns temas que trataremos a seguir, analisaremos alguns trabalhos de Licia Valladares, os quais nos expõe a importância de compreendermos, por exemplo, a Guerra de Canudos (1893 – 1897) como uma das causas da origem da concepção do termo *favela*, tal como temos hoje: “Parece, aliás, bastante claro que Canudos e seus jagunços, retratados por Euclides da Cunha, serviram como um modelo para pensar a população da favela”. (VALLADARES, 2000, p.10) Inclusive, sobre o tema, Fernanda Piccolo, enfatiza: “o livro *A invenção da Favela: do mito de origem da favela* torna-se leitura essencial e obrigatória para qualquer estudioso, de diferentes áreas e perspectivas, que se dedique ao tema da habitação nas camadas populares”. (PICCOLO, 2006, p.128) Quero também enfatizar alguns outros autores que foram fundamentais para esta investigação, são eles: Maurício Abreu, Nicolau Sevcenko, Leonardo Soares, Nelson da Nóbrega e Jaime Larry Benchimol. Através da literatura, por exemplo, com o livro *Clara dos Anjos*, de Lima Barreto, veremos o cotidiano que expõe o princípio dos problemas da sociedade contemporânea, em um passado nem tão antigo assim – “Escondiam, na sombra daquelas

³ Cf. *O Rio-Nú*. Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 1898-1916. Disponível no site: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=706736&PagFis=2331&Pesq=vacina>.

betesgas coloniais, nas alcovas sem luz daqueles sobrados, nos fundos caliginosos das sórdidas tavernas daquele tristonho quarteirão, a sua miséria, o seu opróbrio”. (BARRETO, 1948, p.65)

Além disso, utilizarei de registros iconográficos da cidade disponíveis no Museu da Imagem e do Som, e que foram feitas por Augusto Malta, principal fotógrafo da evolução urbana ocorrida no Rio de Janeiro. Malta foi chamado em 1903 como fotógrafo oficial da Diretoria Geral de Obras e Viação da Prefeitura do Distrito Federal, onde registrou imagens de todas as ruas que teriam seu traçado modificado pelo projeto urbanístico do prefeito Pereira Passos. Também irei expor alguns dados da publicação feita pela Universidade Gama Filho, *Um bairro chamado Piedade – A formação do subúrbio carioca*, a fim de nos auxiliar na identificação da evolução urbana, econômica e social do bairro durante o período estudado

Por fim, como parte fundamental desta investigação, mostrarei como estas duas histórias que compararemos influenciaram e moldaram a concepção da palavra subúrbio, visando enquadrar assim o Rio de Janeiro nas exigências do novo século XX. Veremos como estas noções seguem no imaginário da população manipulando a sociedade. Nesta esteira, analisaremos o conceito cunhado por Nelson da Nóbrega - “rapto ideológico”.

“Suburbano sempre conotou inferioridade porque o subúrbio foi colocado abaixo, na sombra da municipalidade”. (STILGOE, 1988, p.1)

SUBÚRBIO CARIOCA

Os campos e as fazendas dos Barões

Durante o século XIX, o Rio de Janeiro passou por um processo de mudança na aparência e na dinâmica de funcionamento da própria economia. A chegada da família real na cidade teve como consequência a imposição e definição de uma classe social que não havia da maneira como passou a existir. Como a elite da cidade depende, de fato, da população que a mantenha no poder, surgiu, do dia para a noite, uma miríade de novas necessidades que precisavam ser produzidas pela população para que fosse possível aos reis e a toda monarquia conservar e controlar, de algum modo, a dinâmica econômica e posses do Reino de Portugal, já que o Brasil, até então uma mera colônia, passou a ser a capital do Império Português ao elevar-se a Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, em 1815.

Nesta esteira, o crescimento da produção de café, até se tornar o principal produto de exportação do Brasil, desempenhou uma função econômico-social muito relevante à cultura brasileira ao acentuar a desigualdade social com o surgimento de vastos campos e enormes fazendas, dos então conhecidos, Barões do Café, que dependiam da mão de obra escrava e que garantiam os privilégios da monarquia. Por este motivo e neste sentido, Celso Furtado explica que “desta maneira a lógica do processo de formação da economia brasileira levou à concentração de renda, portanto ao subdesenvolvimento que foi reproduzido no decorrer dos séculos”⁴. Não obstante, “A independência política e o início do reinado do café geraram, por sua vez, uma nova fase de expansão econômica, resultando daí a atração – no decorrer do século e em progressão constante – de grande número de trabalhadores livres, nacionais e estrangeiros”⁵.

Com o desenvolvimento da economia liberal nos mercados do mundo, a abolição da escravidão passou a ser uma necessidade, e diante das pressões do Império Britânico, durante décadas, reivindicando que o Brasil assinasse leis se comprometendo com a abolição, o fim da escravidão seria apenas uma questão de tempo. Desse modo, pouco a pouco, uma ala política passou a entender a importância em defender o abolicionismo, enquanto outra ala mais

⁴ Cf. FURTADO, C. *A Formação Econômica do Brasil*. São Paulo, SP. Companhia das Letras, 2008.

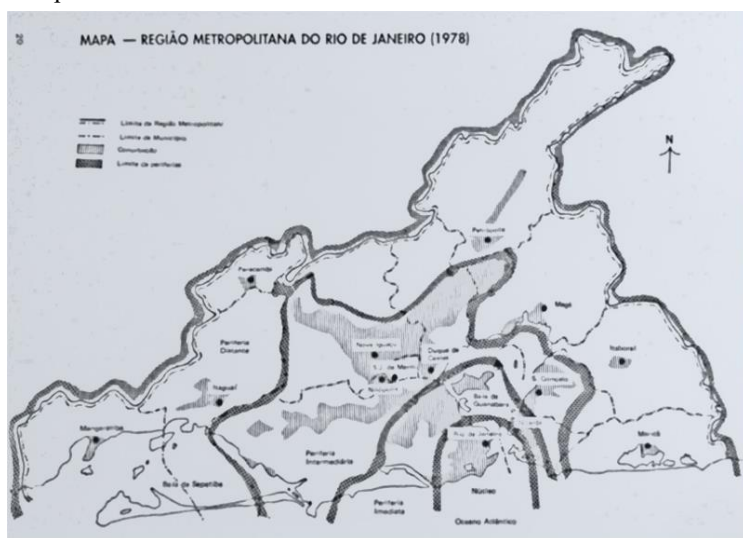
⁵ ABREU, M. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, RJ. IPP, 2013.

conservadora lutou até onde não pôde mais para manter seus privilégios. Este embate só chega ao fim nos últimos anos do séc. XIX e início do séc.XX.

Antes da implementação da Estrada de Ferro e do trem a vapor, as classes sociais viviam, de certo modo, aglomeradas nos antigos espaços coloniais. Após a década de 1870, quando a Estrada de Ferro D. Pedro II introduziu mais trens e novas estações foram inauguradas (assim surge, em 1873, a Estação de Piedade) houve um impulso expansionista de ocupação na cidade. Assim começam a formar a concepção do termo *subúrbio*. Que começou a mudar aos poucos a imagem das antigas e vastas fazendas dos Barões, o que gerou a necessidade de dividir em áreas administrativas toda a cidade, para possibilitar, em certa medida (como veremos adiante), o controle da população.

O que chamamos de região metropolitana do Rio de Janeiro é formada por quatorze municípios, que podem ser divididas por duas maneiras principais, que antes de tudo são metodologias de análises criadas em 1978, ou seja, à época da ditadura militar. Podemos dividir o município em *quatro faixas de limites imprecisos* delimitadas por aspectos geográficos e pelo plano viário da cidade: o menor círculo é formado pela região comercial e financeira; em seguida temos os subúrbios mais velhos, que vão até Méier, Benfica, Madureira e Irajá; a terceira órbita chamada de *periferia intermediária*, corresponde aos limites da região urbana, por exemplo, São João de Meriti, Nilópolis e São Gonçalo; por fim, os limites da região metropolitana, chamada *periferia distante*.

Região Metropolitana do Rio de Janeiro



Fonte: ABREU, 2013

O município do Rio de Janeiro também dividiu-se em vinte e duas *Áreas Administrativas* na década de 1970.

Regiões Administrativas do Rio de Janeiro



Fonte: ABREU, 2013

Achei importante apresentar essas imagens para deixar evidente o que queremos dizer com os termos *Região Metropolitana* e *Áreas Administrativas* que utilizaremos no decorrer desta investigação, assim como podemos ter uma noção melhor de como os projetos de “melhorias” da cidade, na realidade, abarcava apenas uma área muito pequena se comparada com o restante da região. Estes mapas também nos auxiliam no próprio entendimento da palavra *subúrbio*, essencial para compreendermos o cotejo entre os dois marcos históricos que esta monografia pretende realizar.

Até meados do século XIX, a maior parte da região onde hoje é o subúrbio da cidade era ocupada por vastos e abertos campos dos engenhos que, em sua maioria, eram fazendas de açúcar e aguardente controladas pelas velhas paróquias. Contrapondo à atual ideia que temos do subúrbio carioca, caracterizada como uma região ocupada pela classe média e por camadas populares. “O leiloeiro do Império, Assis Carneiro, tem uma fazenda aqui. Que maravilha... Ruas floridas, lampiões a gás, cachoeira, grutas e um coreto para as retretas de domingo”⁶. Com a implementação da estrada de ferro tivemos a divisão das grandes propriedades existentes no local, das quais a família Antonio Botafogo, Cruvelo Cavalcanti e família Reis eram as maiores proprietárias. Praticamente, a maioria das ruas do subúrbio são demarcações feitas nestas antigas propriedades.

O Grande Méier

Jardim do Méier, 1916



Na virada do séc. XVIII para o séc. XIX, o bairro do Méier, que no passado era, praticamente, uma enorme fazenda de cana-de-açúcar, com vastas regiões que formavam um oceano de cana, passou, a partir da década de 1760, por uma enorme divisão de suas terras, devido ao rompimento dos jesuítas com o Império Português. No final do século XVIII, os padres jesuítas tiveram que abandonar suas terras, e por ordem do Vice-Rei, as terras foram leiloadas e divididas em três partes que se transformariam nos bairros de São Cristóvão, Engenho Novo e Engenho Velho. Os novos donos do Engenho Novo eram os proprietários Manoel de Araújo Gomes, Manoel Joaquim da Silva Castro e Manoel Teixeira. Na década de 1880, algumas

⁶ Museu Universitário Gama Filho. *Um bairro chamado Piedade*. Rio de Janeiro. Editoria Central da UGF, 1991, p.30.

Fonte: *Revista da semana*, 1916

terras foram doadas pelo próprio Imperador ao comendador Augusto Duque Estrada Meyer⁷. Daí, surgiu o nome do bairro: Meyer. Que, até há algumas décadas atrás, era escrito desta maneira, com a letra y.



Fonte: Revista da semana, 1916

“A chegada do trem e da expansão da malha ferroviária urbana fizeram surgir bairros cariocas como o Engenho de Dentro, Méier, Cascadura, Bonsucesso”⁸. Sabemos que nas últimas décadas do século XIX, iniciou-se um processo de iniciativa do governo, com o objetivo de dividir algumas terras que seriam destinadas à construção de moradias populares no subúrbio. Certamente, este processo ocorreu em um ritmo e em intensidades distintas nos diferentes lugares da cidade. Neste mesmo período, alguns bairros passaram por um crescimento significativo e sofreram uma enorme mudança em vários aspectos, como exemplos: Madureira, Engenho Novo e o Méier. Na imagem acima, do início do século XX, podemos ver a praça pública do Méier, o bairro com o seu planejamento original. A *Revista da Semana*, revista semanal que existiu entre 1900 e 1939, noticiou na edição de maio de 1936: “Cachamby, o arrabalde distante que faz parte do Meyer, encheu-se no fim da semana última de uma vida singular. Formou-se ali, de improviso, um grande acampamento de ciganos [...]”⁹

⁷ Cf. *Revista da Semana*. 1930 – 1939

⁸ MAIA, J. “Subúrbio carioca: conceitos, transformações e fluxos comunicacionais da cidade”. *Conexão – Comunicação e Cultura UCS*, Caxias do Sul – v. 15, n. 29, jan./jun. 2016, p. 147-165, p.149.

⁹ *Revista Semanal* edição

O desenvolvimento e a história do Méier se misturam com a da Estrada de Ferro Central do Brasil. A própria data de comemoração de aniversário do bairro - 33 de maio de 1889 - é escolhida em referência ao dia de inauguração da “Estação Meyer”. Desde então, o bairro passou por um processo de urbanização, que gerou um forte crescimento demográfico, tanto de pessoas que passaram a morar e a trabalhar no bairro. “Deslizando velozmente dentro da cidade, mas isolado pelos muros de alvenaria de pedra que cercam a linha e cruzando a todo o momento os trens suburbanos, a estrada de ferro passa por S. Christovão [...] Engenho Novo, [...] Meyer [...]”. (1859, p.71)

Outro período histórico indispensável para entender a história do Grande Méier, objeto de estudo desta monografia, sem dúvida, foram as reformas do período de Rodrigues Alves e Pereira Passos. Milhares de famílias desalojadas nas reformas do centro da cidade ficaram sem muitas opções. A especulação imobiliária que, do dia para a noite, passou a orientar os valores dos imóveis no centro, levou a população mais pobre a ocupar os morros ao redor da região ou se mudar para as “moradias populares” que o governo construiu, para parte destes desalojados, em lugares do subúrbio.

Em 2013, a região recebeu o título de subprefeitura do Rio de Janeiro, formando a 13ª Região Administrativa da prefeitura. Atualmente, o Grande Méier é composto pelos bairros de Abolição, Água Santa, Cachambi, Del Castilho, Encantado, Engenho de Dentro, Engenho Novo, Jacaré/Jacarezinho, Lins de Vasconcelos, Maria da Graça, Méier, Sampaio, São Francisco Xavier, Piedade, Pilares, Quintino Bocaiuva, Riachuelo, Rocha e Todos os Santos. Os vastos campos de cana-de-açúcar do passado, hoje, são ocupados por estabelecimentos comerciais dos mais variados segmentos, inclusive, o bairro possui um dos maiores centros comerciais da América Latina - o Norte Shopping, bem como o estádio de futebol Nilton Santos, conhecido popularmente como Engenhão. Em pleno desenvolvimento urbano, a região é uma das áreas que mais crescem na cidade, ficando atrás apenas de alguns bairros da Zona Oeste.

Piedade

Lafões morava bem próximo do reservatório do Engenho de Dentro. Uma tarde, Cassi tomou o bonde de Piedade, que, para ir a essa estação, logo após o Méier, se interna para os lados da serra, toma ruas despovoadas e, por fim, a do Engenho de Dentro. O caminho era então pitoresco, não só pelos restos de capoeira grossa que ainda havia, mas também pelas casas roceiras de varanda e pequenas janelas de outros tempos¹⁰.

Nascido na cidade portuguesa de Santarém, Estácio de Sá fundou, no dia primeiro de março de 1565, a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. Seu tio, Mem de Sá, Governador-Geral, foi o responsável pelo início do processo de interiorização da ocupação até o antigo Morro do Castelo.

No começo, eram as freguesias e paróquias que determinavam os limites da cidade, conseqüentemente eram regulamentadas pela jurisdição da igreja. A primeira surge em 1569 - a freguesia de São Sebastião -, quatro anos depois da fundação da cidade. Da segunda metade do séc.XVIII ao início do séc.XIX, as freguesias aumentaram de quatro para vinte na cidade. Com o aumento da população foi necessário acrescentar novas categorias administrativas para melhorar o ordenamento da cidade, desse modo, à medida que surgiam capitânias, comarcas e freguesias, a igreja, concomitantemente, estabelecia as prelazias, dioceses e paróquia. E devemos notar, que desde sua fundação, a cidade caracterizou-se por uma certa desorganização, “a cidade cresceu desordenadamente, numa expansão obediente apenas às possibilidades oferecidas pela topografia”. (1991, p.7) Em 1763, o Rio passa por uma importante mudança quando há a transferência da capital da Colônia da Bahia para a cidade de São Sebastião. Assim, alguns anos depois, na década de 1830, surge o chamado Município Neutro, uma estratégia para facilitar a reunificação do controle central, separadamente da Província do Rio de Janeiro. Com a declaração da República, o Município Neutro transformou-se em Distrito Federal do Brasil criado pela Constituição de 1891.

¹⁰ BARRETO, L. *Clara dos Anjos*. 1948, p.32.

O atual bairro de Piedade tem sua origem na fundação da freguesia de N. Sra da Apresentação de Irajá¹¹, em 1664. Três anos após sua inauguração, surgem a primeira capela, engenhos e vastas construções. O bairro ganha este nome - Piedade - em 1932, substituindo o antigo nome “Parada Gambá”. O bairro situa-se hoje onde eram as freguesias de N. Sa. Apresentação de Irajá e São T. Inhaúma, que por sua vez, eram uma antiga sesmaria doada a Apolinário Pereira. A atual Igreja da Matriz foi construída, a princípio, como uma Capela pelo padre Gaspar da Costa ainda no século XVIII. A freguesia de N. Sra. da Apresentação de Irajá corresponde aos bairros de Jacarepaguá, Engenho Velho e Campo Grande, onde existiam grandes propriedades dos jesuítas. O vigário-geral Clemente Martins de Mattos possuía a freguesia de São Tiago de Inhaúma, que também ocupava grande parte do atual bairro de Piedade

Rua Manuel Vitorino. Ao fundo Ginásio Piedade, 1939.



Fonte: *Um Bairro Chamado Piedade*

“No século XVIII, a maioria das terras onde atualmente se localizam os subúrbios do Rio de Janeiro era ocupada por fazendas e engenhos de açúcar e aguardente, subordinados às velhas paróquias”¹². A cadeia de produção e comércio destes produtos passava pelos rios da região,

¹¹ A freguesia de N^a Sra. da Apresentação de Irajá abarcava “um extenso território, abrangendo áreas das atuais circunscrições de Jacarepaguá, Campo Grande, Engenho Velho, Inhaúma, Realengo, Madureira, Anchieta, Pavuna, Penha e Piedade”. (1991, p.9)

¹² *Ibid*, p.8.

organizado de maneira extremamente eficiente pelos jesuítas, que comandavam extensas propriedades de terra.

D. Pedro II construiu a Estrada de Ferro D. Pedro II, que posteriormente se transformaria em Central do Brasil. Esta obra definiu para sempre o futuro da população que vivia acerca da linha do trem. As maiores propriedades pertenciam às chácaras das famílias Cruvelo Cavalcanti e Antonio Botafogo, a divisão da chacara do Cruvelo deu origem às ruas Tereza Cavalcanti, Mario Carpenter e Adalgiza. As chácaras da família Reis abarcavam o que hoje conhecemos como o bairro de Engenho de Dentro, lá surgiram as ruas Guilhermina, Angelina, Leopoldina e Silvana. A família Reis era conhecida por sua eficiência nos negócios, auxiliando no desenvolvimento da cidade.

No final do séc.XIX e início do séc.XX a região passou por um desenvolvimento expressivo, a cidade ganhou novas construções e a antiga imagem dos infindáveis campos das fazendas e chácaras começam a mudar para adquirir um aspecto urbano. O governo Pereira Passos realizou uma série de reformas, entre elas, muitas novas estradas ao longo da linha férrea. Dessa maneira, representando a maior mudança na região desde a implementação da Estrada de Ferro que, de fato, gerou a ocupação de alguns lugares até então pouco ocupados. A partir da estrada de ferro, os subúrbios começam a ser frequentados, a tranquilidade dos vastos campos e fazendas cujo domínio pertencia a poucas famílias foi substituída por um constante movimento de pessoas que começaram a frequentar os bairros mais afastados do centro da cidade, graças ao novo meio de transporte. Para termos uma noção, em mais ou menos dez anos, mais de dois milhões de pessoas passaram pela Estação de Piedade. Deste modo, com o processo de urbanização se expandindo, as divisas entre urbano e subúrbio foram se dissolvendo. As margens da linha do trem foram ocupadas por construções, e assim, foram surgindo ruas paralelas e transversais aos trilhos. “Entre 1872 e 1890, a freguesia de Irajá, à qual a Piedade de hoje pertencia em parte, apresentou uma taxa de crescimento de 121%. Em 1872, a população ali residente era de 5.910. Em 1890, 13.130”¹³. Outras regiões apresentaram taxas de crescimento semelhantes, como por exemplo Inhaúma e Irajá.

¹³ *Ibid*, p.13.

Com o aumento populacional nas regiões próximas à malha ferroviária, o bairro de Piedade foi alvo de uma série de intervenções urbanas. Abrigou a sede social do River Futebol Clube, criado em 1914 para a prática do futebol, que se popularizou na primeira década do séc. XX, foi o primeiro bairro do subúrbio a oferecer uma instituição de ensino superior, criada em 1939, pelo então ministro Luiz Gama Filho, e que mais tarde se tornaria a primeira instituição de ensino superior do subúrbio carioca, a Universidade Gama Filho, recebeu investimentos em transportes públicos, com a construção de bondes, e na iluminação pública, sendo o primeiro bairro do subúrbio a possuir energia elétrica.

Capela Nossa Sra. da Piedade



Título para Piedade na natação.



Fonte: Um Bairro chamado Piedade Fonte: *Ibidem*

Na década de 1950, houve um impulso econômico na região, devido ao desenvolvimento e crescimento da indústria e do comércio. E como ainda nos dias de hoje podemos, nitidamente,

ver uma enorme diferença no nível de investimento entre os bairros do subúrbio e a Zona Sul da cidade do Rio de Janeiro, até poucas décadas atrás, toda a expansão urbana sempre foi empreendida sem nenhuma presença do Governo, nos bairros mais afastados do centro.

Piedade situa-se na zona norte da cidade, também compõe às *XV e XIII áreas administrativas da cidade*. Hoje, o bairro tem por volta de cinquenta mil pessoas e um pouco mais de cem ruas, majoritariamente composta por habitações. A princípio, formado por imigrantes portugueses, incorporando ao longo do tempo pessoas de outras partes do Brasil, incluindo latifundiários, funcionários do governo, industriais, comerciantes e prostitutas. Com o crescimento demográfico e a falta de planejamento por parte do poder público, restou à população, no decorrer do tempo, ocupar, cada vez mais para cima, os morros em volta do centro da cidade, sendo o morro da Providência a primeira “favela” da cidade.

Morro da Providência. Final séc. XIX



Fonte: Revista UFSC

Ainda hoje, a origem do primeiro nome do bairro (Estação Gambá) é motivo de discussão. Em geral, a tese mais aceita é que a região era lar de muitos gambás, entretanto, há quem diga que o nome derive do fato de que na área era comum ver muitos bêbados vagando pelos bares da área. Já o nome Piedade, provavelmente foi dado em homenagem a D. Maria da Piedade, mãe de um administrador da Estrada de Ferro de D. Pedro II. Também há quem diga que o nome tenha origem de uma carta enviada por uma moradora ao Imperador, solicitando, por piedade, a

mudança do nome. Independentemente da origem real do seu nome, talvez o mais importante seja o fato do nome representar tão bem o sentimento geral do subúrbio carioca.

TRANSFORMAÇÕES URBANAS NO RIO DE JANEIRO

A Estrada de Ferro Central do Brasil (1858)

A primeira estação de trem do mundo foi inaugurada entre as cidades de Liverpool e Manchester, na Inglaterra, em 1830. Por volta da década de 1860, o continente europeu possuía quase dez mil km de estrada de ferro. Devido às dimensões do Império brasileiro, a ferrovia se tornou uma necessidade para suprimir as demandas e o dinamismo do sistema econômico mundial, em plena fase de desenvolvimento na esteira das mudanças da Revolução Industrial. Podemos entender a história da inauguração da Estrada Ferro Central do Brasil, a partir da promulgação da lei¹⁴ que permitiu a fundação de uma estrada que começasse no Rio de Janeiro, passasse por Minas Gerais e terminasse em São Paulo. A concessão abarcava o período de 90 anos, além de oferecer dezenas de privilégios, como desonerações em maquinários, no carvão etc. (BRASIL, 1852, p.4-8). A construção da Estrada de Ferro D. Pedro II (o nome mudou para Estrada de Ferro Central do Brasil após a proclamação da República, em 1889), iniciou-se em 1852, “com capital de oito mil contos, sendo lançadas 16 mil ações para viabilizar a construção da linha férrea propriamente dita, bem como de uma rede de estações, depósitos e armazéns”¹⁵.

A ferrovia imperial nasceu com o objetivo de otimizar o fluxo das mercadorias conectando a capital do império com as cidades mais interiorizadas, otimizando o fluxo da produção, em pleno crescimento do Vale do Paraíba, em São Paulo, Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais. Em 1855, o Império transformou a Estrada de Ferro D. Pedro II em uma sociedade aberta, após uma série de crises fiscal e econômica, a companhia foi estatizada pelo Império.

¹⁴ Decreto n. 641, de 26 de junho de 1852.

¹⁵ BNRJ, Iconografia, ARC 29.4.1 (4).

O relevo montanhoso e com muito vales representaram sérios obstáculos para o desenvolvimento da malha ferroviária no país. Parte das obras na década de 1860 foi feita por especialistas americanos, na época os melhores do mundo. O caminho que cruzava as áreas montanhosas de Barra de Piraí, exigiu a abertura de uma dezena de túneis, alguns com mais de um quilômetro de distância. Em 1865, a linha chegou até Vassouras, em 1867, ao Paraíba do Sul, alcançando quase 200 quilômetros de trilhos, que em sua maioria, servia para a otimização do transporte do café. “Verifica-se , no decênio de 1866-1876, um primeiro boom de passageiros, que cresce de 263.306 para 1.200.781 passageiros/ano”. (NÓBREGA, 2011, p.127) Conseqüentemente, a crise do café, no final do século XIX, causou também uma crise na ferrovia. Com a proclamação da República a *Estrada de D. Pedro II* se transformou em *Estrada de Ferro Central do Brasil*. Após a recessão dos primeiros anos, os investimentos continuaram no decorrer do século XX. Em 1940, houve enormes mudanças em todas as estações e na ferrovia pela integração da tração diesel-elétrica na companhia. No final da década 1950, o governo federal unificou as 18 empresas privadas que prestavam serviço de trem no país, criando a Rede Ferroviária Federal S.A.

Na esteira das privatizações do governo FHC, as companhias do sudeste do país passaram a serem propriedade de um consórcio de empresas que, não por coincidência, só operava trens de carga. Deste modo, o transporte de passageiro simplesmente foi excluído do plano da cidade, que apenas conservou o tráfego de passageiro na parte urbana da cidade.

A inauguração da estação de trem de Piedade (1873)

Revista Memória Histórica



Estação de Piedade



Fonte: *Ibidem*

Fonte: Revista Memória Histórica

Devido a distância da região central da cidade com o bairro de Piedade, e aos altos custos de transporte à época, o custo de se viver no subúrbio era maior do que o custo de se viver na região central, sendo assim, em seus primórdios, o bairro de Piedade (que a princípio chamava-se Estação Gambá), era ocupado por comerciantes, funcionários públicos, entre outros setores da classe média que podiam arcar com as despesas diárias de transporte. Após 1873, com a inauguração da Estação Gambá, o bairro passou por uma significativa ampliação. Classes mais baixas, que antes não podiam arcar com os custos do transporte anterior, passaram a ocupar o bairro, mesmo que os custos ainda fossem altos para o padrão da época. E nesta esteira, aumentou também os investimentos em infraestrutura na região, o comércio aumentou, bem como aumentou o fluxo de pessoas na região e, deste modo, vimos como o bairro foi crescendo e se desenvolvendo após a inauguração da estação ferroviária.

A história da mudança do nome da Estação, que por sua vez, dava o nome ao bairro, não é um tema no qual todos os historiadores concordem. Em geral, aceita-se a versão que conta a história de uma senhora que decide escrever uma carta à Estrada de Ferro D. Pedro II pedindo “por piedade” que trocasse o nome de seu bairro. A carta dizia: "Por piedade, doutor, troque o nome da nossa estaçãozinha". Verdade ou não, conta-se que a solicitação foi aceita, o "diretor respondeu: 'Minha senhora, será feito. E o nome do bairro será Piedade'. Ela gostou, e o bairro ficou assim".¹⁶

Entre os anos de 1886 e 1896 mais de dois milhões de pessoas passaram pela Estação da Piedade. Neste período, ocorreu um nítido crescimento urbano no subúrbio, o que tornou cada vez mais complicado delinear os limites entre o subúrbio e o urbano. Entre as décadas de 1870 e 1890, a freguesia de Irajá, qual pertencia o bairro de Piedade no passado, cresceu mais de 120%. Em 1872, a população de 7444 habitantes, passou a 17448 em 1890.

16

Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil. 1908. (imagem da capa acima)

Cf. Imprensa Nacional.

O Governo Pereira Passos (1902-1906)

Diversos autores, livros e artigos tratam o processo de mudanças urbana e social das reformas do Governo Pereira Passos como um momento de inflexão importante na história da cidade do Rio de Janeiro. Sabemos também que um dos objetivos principais destas transformações foi adequar a capital da nova República às necessidades do liberalismo do novo século. Nos próximos parágrafos, examinaremos a relevância do projeto iniciado durante a gestão do presidente da República Rodrigues Alves e do então prefeito da cidade do Rio de Janeiro Pereira Passos e o que, de fato, as “picaretas regeneradoras”¹⁷ significaram para a cidade. Esta pequena análise focará na questão relacionada ao controle social e nas diretrizes que fundamentaram as reformas urbanas no Rio.

Demolições durante a Reforma Pereira Passos



Fonte: Revista UFSC, Arquitetura

Abertura da Avenida Central



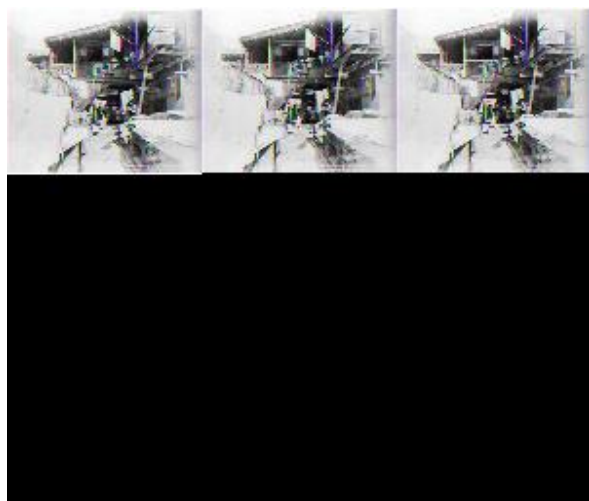
Fonte: Revista UFSC, Arquitetura

Na virada do séc. XX, a desordem no centro da capital do país havia se transformado em um sério problema para a administração pública em vários sentidos. Era necessário otimizar a circulação das pessoas e das mercadorias, neste sentido, finalizaram a construção de uma nova área portuária, foram construídas novas e largas ruas, assim como a grande avenida central (atual Av. Rio Branco), para tal, era necessário diminuir o número de pessoas que ocupavam a área central da cidade, iniciou-se também um projeto de saneamento público. O jornalista Luis

¹⁷ Termo criado por Olavo Bilac. Cf.

Edmundo, à época, escreveu: “Em 1900, a cidade ainda guardava o cunho desolador dos velhos tempos do rei [...] O novo regime, não teve ainda tempo de modernizar o regime”¹⁸. A “solução” para o controle social foi alcançada, todavia, resultou em enormes transtornos para as classes mais baixas. Os imóveis demolidos eram os locais de emprego e moradias de dezenas de milhares de pessoas. Os cortiços, até então o único modo viável de habitação da população mais pobre, que permaneceram intactos na região do centro, foram alvos de projetos de leis que objetivavam seu sucateamento, ou seja, um eixo central do controle social buscou controlar os modos e as regiões onde a classe trabalhadora podia viver. As dezenas, senão centenas de pequenas ruas, antes impossíveis de serem alcançadas com agilidade pelo poder público, foram demolidas.

Cortiço, Centro, Rio de Janeiro



Fonte: Revista UFSC, Arquitetura

, Centro, Rio de Janeiro



Fonte: O Malho, 1895

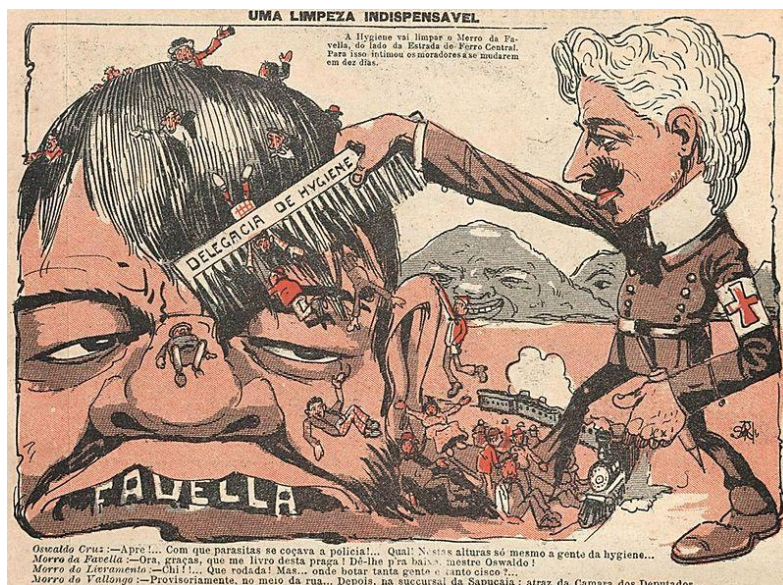
Devemos notar que Francisco Pereira Passos, prefeito do Rio, filho de um barão do café, havia se mudado para Paris em 1883, ou seja, viveu no período em que a cidade parisiense passou pelas reformas urbanas de Paris, na qual surgiram grandes *boulevards*, (Avenue des Champs-Élysées, boulevard Saint Germain e boulevard Saint Michel), construídas pelo Barão Haussmann (1809-1891) tendo a finalidade de facilitar a passagem do exército pela cidade, auxiliando no combate de insurreições e revoltas comuns nas últimas décadas, às quais eram muito difíceis de serem combatidas nas pequenas ruas e ruelas da antiga Paris. Revoltas que

¹⁸ Cf. Almanaque Histórico, *Oswaldo Cruz – O médico do Brasil*. Ed. Fundação Banco do Brasil, 2003.

traziam a ameaça simbólica da Comuna. Quer dizer, devemos pensar que Pereira Passos muito se inspirou no projeto de Barão Haussmann (o qual foi, fundamentalmente, um projeto de controle social) para planejar as reformas da cidade do Rio de Janeiro.

Neste período, houve a seleção dos próprios meios de divertimento e de produção que seriam permitidos naquela região. Lugares conhecidos pela prática de rodas de capoeira, encontro de músicos, alguns centros de “curandeiras”, religiosos de matriz africana, ou seja, algumas práticas que já constituíam a cultura do povo brasileiro, todavia, que eram “mal vistos” pela elite burguesa, passaram por um processo de segregação. E como, de um dia para o outro, aumentou substancialmente o preço do metro quadrado das áreas do centro, ficou muito difícil para alguns pequenos empresários, manter sua pequena loja e também para trabalhadores informais, os hoje chamados “camelôs”, porque o comércio de determinados produtos passou a ser proibido, com a desculpa de que eram “insalubres” ou que “atrapalhavam a nova ordem da cidade”. Os grandes beneficiários eram e são as classes mais privilegiadas, como grandes industriais e fazendeiros (representados hoje pela bancada do “agronegócio”), quer dizer, aqueles que se beneficiaram com a otimização da circulação do capital na cidade.

Oswaldo Cruz, conhecido como chefe a Delegacia da Hygiene



O Malho, nº 247, 08/06/1907

O SURGIMENTO E O DESENVOLVIMENTO DE MOVIMENTOS SOCIAIS

O aumento demográfico e o controle social

Como vimos, a implementação da estrada de ferro e as reformas iniciadas no governo Pereira Passos tiveram importância fundamental na distribuição e na própria dinâmica de funcionamento da cidade. No início do séc. XX, notamos uma mudança (forçada) no modo pelo qual a classe trabalhadora acostumou a habitar os centros urbanos, estas regiões, passaram a ser, também, reconhecidas como lugares onde se organizaram as manifestações contra o governo, como por exemplo a organização anarquista que exercia grande influência nos sindicatos nas primeiras décadas do séc.XX, e que em geral se reuniam no centro, assim como geralmente eram tratados como lugares “cheios de pobres”, trabalhadores e imigrantes, “epicentro mais comum das epidemias de cólera, de peste, de varíola e de febre amarela, que a partir de 1850 assolam periodicamente a cidade”. (ABREU, 2003, p.3) Neste sentido, houve uma transferência destas antigas casas pertencentes aos nobres e ricos que tinham sido abandonadas pela elite, transformadas em imensos cortiços onde moravam, literalmente, dezenas de famílias para um novo lugar, agora “planejado” pelo poder público, um lugar destinado à “habitação popular”.

Em “A Gênese da Favela”, Licia Valladares, expõe que tanto aqui no Rio de Janeiro como na Europa “os primeiros interessados em esmiuçar a cena urbana e seus personagens populares voltaram sua atenção para o cortiço, considerado como o *locus* da pobreza, espaço onde residiam alguns trabalhadores e se concentravam vadios e malandros, a ‘classe perigosa’”. (VALLADARES, 2000, p.7) A autora nos revela os cortiços como a “semente da favela”, muitas vezes descritos como um “inferno social”, a classe mais privilegiada encarava os cortiços como um “antro de vagabundagem e crime”, além de serem considerados focos de doenças e epidemias, tal como ocorre, ainda hoje, no imaginário da população. Valladares nos mostra que esta transição feita do cortiço à favela – está, herdando o papel de objetificação das argúcias metafísicas que, aquele, representava para população – pode ser encontrada quando “uma favela catalisa as atenções, mais precisamente o morro da Favella, que entrou para a história por sua associação com a guerra de Canudos”. (VALLADARES, 2000, p.7) Após a Guerra de Canudos, foram dados aos soldados, casebres aglomerados sem traçados e sem acesso aos serviços básicos

no antigo morro da Favella, que passou a se chamar “morro da Providência” após a construção destas moradias para os soldados que lutaram na guerra. Vários autores escreveram sobre este “mito de Canudos” no cerne da conceituação do significado do termo *favela*.

O termo *favela* passou a se utilizado após a década de 1950¹⁹, após a imprensa adotar o termo para passar a designar as características e não propriamente ao morro Favella. *Favela* passou a designar aglomerações de pessoas pobres, de construções irregulares, geralmente em morros etc. Tal como era considerado o arraial de Canudos, inclusive porque localizava-se em regiões montanhosas. Em, *Os Sertões*, Euclides da Cunha revela essa descrição que permaneceu em nosso imaginário: “E no primeiro momento, antes que o olhar pudesse acomodar-se àquele montão de casebres, presos em rêde inextricável de becos estreitíssimos [...] o observador tinha a impressão exata de topar, inesperadamente, uma cidade vasta.” (CUNHA, p.246) Na década de 1930, o Governo, por meio de um decreto, proíbe a construção de novas favelas. Como o tema *favela* por si só não é o objeto próprio desta investigado, seguirei com a análise do termo *subúrbio*.

Após as desapropriações e demolições de milhares de imóveis no Centro, restou a população mais pobre ocupar os morros próximos, ou aceitar, em alguns casos, ir morar nas “casas populares” construídas pelo Governo (nos subúrbios) para “resolver” o problema dos desabrigados. Neste sentido, o termo *subúrbio* se transforma e adquire uma nova conotação. À medida que o tempo passava, aumentava muito o crescimento demográfico destas regiões, porque, simplesmente, o poder público, praticamente, os abandonava, e sem administração pública, a vida se transformava cada vez mais difícil e tão precária (muitas vezes mais) e abandonada do mesmo modo como eram em suas casas no centro. Vemos como, na verdade, a questão não era “solucionar a insalubridade” e melhorar a condição de vida da população, mas sim, melhorar a condição de circulação do capital e da vida da elite, porque simplesmente, de uma certa perspectiva, em vários locais, as reformas que ocorreram durante a gestão do presidente Rodrigues Alves transferiu as péssimas condições de vida da classe trabalhadora para outro lugar.

¹⁹

Cf. ABREU, 1994

Era nos centros onde os trabalhadores buscavam empregos, porque na maioria dos casos era preciso procurar empregos diariamente para conseguir sobreviver no dia a dia. Deste modo, havia uma economia significativa viver no centro e não gastar com locomoção. Este fato criou lugares superpovoados, com o mínimo de higiene, promovendo o surto de certas doenças. O Rio de Janeiro passou a ter a fama pelo mundo de ser uma capital suja e cheia de epidemias, o que acabou fazendo com que navios evitassem ancorar na cidade, o que, obviamente, acarretou em grandes perdas à economia local. Em 1888, existiam mais de 11 mil²⁰ cortiços na área central da cidade, o que equivalia a quase o total de cortiços existentes em outros lugares do município.

A partir da década de 1870, iniciou-se, na prática, uma das primeiras medidas governamentais para tentar solucionar a questão da insalubridade no centro, que foi a concessão de incentivos fiscais²¹ às empresas que pudessem construir casas populares para os trabalhadores, assim eles poderiam sair destes lugares que não possuíam a menor higiene. Entretanto, como ainda nos dias de hoje não nos é estranho, mais de vinte anos depois, poucas empresas que receberam o auxílio fiscal construíram, de fato, as casas populares que prometeram. Quer dizer, até o início do séc. XX, os cortiços eram a principal forma de moradia da população trabalhadora, porque até as casas populares construídas neste período – as vilas operárias –, ainda seguiam um modelo de compartilhamento, embora fossem locais muito mais limpos e higiênicos. A diferença principal é que com este modelo de planejamento o Estado passou a adquirir um controle sobre todos os que residiam nestes locais, até mesmo eram, praticamente, extorquidos para não irem em manifestações, o que na verdade só deixava o clima do local mais inflamado.

Tornou-se importante, como vimos, na virada do séc. XIX ao XX, controlar a zona urbana central da cidade por inúmeros motivos, o Estado precisava controlar o crescimento demográfico, o saneamento, o fluxo do capital, expulsar os revoltosos do centro etc. Por outro lado, a agilidade que a ferrovia de ferro passou a exercer na economia brasileira encontrava nas condições do porto do Rio, na organização das mercadorias e na engenharia de produção geral um grande contraponto. Deste modo, a “nova capital” prometida pelo presidente Rodrigues Alves e sua equipe tinha como um dos objetivos principais controlar o crescimento demográfico

²⁰ Cf. ABREU, 2003, p.215

²¹ Cf. Decreto 268, de 30/10/1875.

e a organização da população. Como por exemplo, um de seus propósitos era estritamente racista, objetivando expulsar os negros do centro, para esconder a cultura negra dos visitantes que chegavam na cidade²², como expulsar as rodas de capoeiras do centro. Até o séc. XX, a “questão da habitação popular era sempre colocada em termos de controle. [...] indo do controle das epidemias ao controle da produtividade do trabalhador e do movimento operário”. (ABREU, 2003, p.224)

As reformas de Pereira Passos modificaram, de certo modo, este sistema de controle, ao isolar a classe trabalhadora, que até então, vivia ao lado da classe burguesa, o que também era muito perigoso à classe dominante. Assim, aplica-se à sociedade uma divisão clara e determinada entre local de trabalho e local de moradia, o que antes nunca foi muito bem definido. Desta maneira, acirrando ainda mais a luta entre a classe trabalhadora e a elite da cidade. De fato, as modernizações urbanas e as mudanças estratégicas de engenharia social acabaram tendo efeitos positivos para a economia fluminense, o que acabou concedendo capital político aos responsáveis pelas reformas. O ministro da Justiça e Negócios Interiores de Pereira Passos, criou, à época, uma comissão para tratar da questão das moradias populares por meio de uma perspectiva “technico-sanitário”²³. Neste sentido, tornava-se providencial, ainda na primeira metade do século XX, “Conhecer para melhor administrar e controlar a favela e seus moradores”²⁴. As primeiras pesquisas acadêmicas sobre a favela aconteceram apenas da década de 1940. “No final dos anos 1940, organismos oficiais passaram a coletar, analisar e produzir dados oficiais, mediante os recenseamentos de 1948 e de 1950, realizados pelo IBGE. O diretor do IBGE estabeleceu uma definição geral de favela, sob o título de ‘aglomerado subnormal’”. (PICCOLO, 2006, p.131). Piccolo, inclusive, enfatiza que neste momento, aprofunda-se a discussão e a cisão entre parte da população que defendia a população carente que vivia nas favelas, como a Igreja Católica, e os que se uniram ao movimento “anti-favela”, como a campanha “A Batalha do Rio” lançada por Carlos Lacerda. (*Ibidem*) O primeiro censo de uma favela aconteceu em 1947, executado pelo Departamento de Geografia e Estatística da prefeitura do Distrito Federal. Foram identificados:

²² José Murilo de Carvalho em *A criança das Almas* expõe esse projeto de “embranquecimento” da cidade do início do séc.XX. Cf. CARVALHO,

²³ Cf. VALLADARES, 2000.

²⁴ *Ibidem*

A princípio foram identificados 119 núcleos, com uma população estimada em 280 mil habitantes. Tal estimativa já assinalava uma considerável redução das cifras — entre 400 mil e 600 mil favelados — que apareciam na imprensa carioca. No decorrer dos trabalhos o número de favelas reduziu-se de 119 para 105 e a população encontrada diminuiu para 138.837 habitantes, dos quais 68.953 do sexo masculino e 69.884 do sexo feminino. O levantamento predial realizado com o censo da Prefeitura acusou a existência de 34.567 habitações para os 138.837 favelados, o que corresponde à média de 4,01 pessoas por prédio. (VALLADARES, 2000, p.23)

Organização política na região

O resultado inicial das reformas de Pereira Passos foi o incremento de um conflito entre a classe trabalhadora e o governo, deixando o ambiente com características bastante inflamáveis. A questão da moradia na cidade do Rio de Janeiro, já era um velho conhecido. Na década de 1840, a cidade do Rio de Janeiro viveu uma epidemia de febre escarlatina, um dos diagnósticos dado pela Academia Imperial de Medicina apontava o superpovoamento como um dos fatores difusores da doença.

A partir do início do século XX, surgiram diversos jornais, revistas e outros periódicos semanais que também serviram como uma maneira de organizar as demandas sociais, assim como uma forma de exercer pressão sobre os governantes. Como um exemplo, o jornal *Gazeta de Notícias*, que denunciou, em uma de suas edições de 1900, o fato de que “Agora, porém, passadas as eleições”, o governo abandonou o povo: “Por diversas vezes temos reclamado da imundice em que se acham as vallas da rua Getúlio, em Todos os Santos, sem que tenham sido dadas providências”²⁵. O jornal *Jornal do Brasil*, em um a de suas primeiras edições informou que “segundo queixas que recebemos, os trens que fazem o subúrbio até Merety tiveram vários

²⁵ *Gazeta de Notícias*, de 1900 a 1919:
http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730_04&pesq=suburbio&pasta=ano%20190

atrasos por falta de água”²⁶. Já o periódico *O Fluminense*, em uma edição de 1901, anunciou, “após anos de reivindicações”, que “será, domingo próximo, inaugurada, na estação de Piedade, subúrbio do districto federal, uma escola noturna com a denominação de Quintino Bocayuva”²⁷.

Revolta da Vacina



Fonte: Jornal Vermelho, 1904.

Com o desenvolvimento e aumento da população no subúrbio, grandes empresas que até então não tinham interesse, começaram a enxergar na região o potencial da mão de obra que ali existia. Surgem assim muitas fábricas, oficinas, matadouros, no bairro de Piedade surgiu uma fábrica de tecidos de algodão. Devemos notar que este impulso no avanço do comércio e na produção fabril fizeram com que o subúrbio fosse reconhecido como o local onde moravam a classe trabalhadora, o proletariado. Conseqüentemente, a implementação da Vila Operária no começo do governo Marechal Hermes, na primeira metade da década de 1910, se tornou uma referência à caracterização deste aspecto do subúrbio.

“Da mesma forma, o ano de 1906 simboliza o início de um outro momento de organização social, que entretanto só viria a se concretizar plenamente vinte e quatro anos depois, com a Revolução de 30”. (ABREU, 2013 p.71) A medida que a aristocracia, historicamente formada pelos fazendeiros de café foi perdendo seu poder, devido à queda mundial do preço do café, que,

²⁶ *Jornal do Brasil*, de 1900 a 1909:
http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015_02&pesq=suburbio&pasta=ano%20190

²⁷ *O Fluminense*, de 1900 a 1909:
http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=100439_04&PagFis=2365&Pesq=suburbio

na verdade, desde 1906 era conservado em um patamar artificial pelo Estado, a organização social foi se fortalecendo. É importante notar que os maiores beneficiados com esta política-econômica eram os bancos, que ainda hoje, e mais do que nunca - com a financeirização da economia -, são os que mais lucram com o sistema capitalista. Devemos compreender o efeito desta política para o agravamento das condições de vida das classes mais baixas neste país. Esta política que garantia o pagamento acima dos valores de mercado aos “capitães do café”, fazia com que o custo das importações de mercadorias ficasse muito altas o que, conseqüentemente, aumentava o custo de vida da população, dado que a maioria dos produtos utilizados no dia a dia eram importados. Quer dizer, o Estado garantia a concentração de renda nas mãos de um pequeno número de pessoas enquanto a população vivia pressionada com os altos custos de vida. Era evidente que esta situação não poderia permanecer por tanto, posto que o clima de insatisfação geral só foi aumentando com o passar dos anos. Este descontentamento resultou em diversas manifestações populares e no fortalecimento de organizações anarquistas na cidade.

A primeira grande guerra 1914-1918, teve também um importante papel neste tema da organização social no país e na capital. A criação de indústrias e o aumento das que já existiam no Brasil, com o objetivo de suprir o aumento da demanda da guerra, ocasionou um melhoramento das organizações e dos sindicatos da classe trabalhadora. Novos locais de moradia populares surgiram em algumas regiões do subúrbios apenas para abrigar uma nova massa de trabalhadores que acompanharam o surgimento de indústrias nestes lugares. No entanto, o aumento da demanda de mercadorias no mercado mundial, fez crescer, ao mesmo tempo, a exportação de café e, assim, lançou os cafeicultores à última grande fase de ascensão do café. Assim como fez surgir novas famílias de industriais que passaram a exigir o fim dos privilégios da classe dos cafeicultores. Daí podemos conferir os “primeiros sinais de uma crise de estrutura, devido à contradição existente entre o desenvolvimento capitalista de uma parte da economia nacional e as condições arcaicas ainda vigentes na nossa estrutura agrária”. (BASBAUM, 1976, P.111) Esta conjuntura ocasionará, de certo modo, na Revolução de 1930.

Nesta esteira, também podemos entender as reformas iniciadas durante o governo Pereira Passos, no sentido em que estas mudanças refletiam as contradições inerentes ao sistema econômico do país. Os maiores prejudicados foram a classe trabalhadora que moravam no centro e as que, realmente, se favoreceram com as reformas (economicamente falando) foram os

grandes fazendeiros, industriais e a classe política aristocrata. Vemos aí, os primórdios da divisão quase que já no inconsciente coletivo da população do Rio entre Zona sul e Centro, e o Subúrbio.

Outro evento que não podemos esquecer se quisermos entender, de fato, os fatores e acontecimentos que estão nos primórdios da organização social na cidade do Rio de Janeiro, é a chamada Revolta da Vacina, “ocorrida num momento decisivo de transformação da sociedade brasileira, nos fornece uma visão particularmente esclarecedora de alguns elementos estruturais” (SEVCENKO, p.3) do desenvolvimento histórico brasileiro. Como vimos, nos primeiros anos do século XX, a capital do país era mundialmente considerada uma cidade insalubre, com verdadeiras epidemias de varíola, febre amarela e outras doenças infecciosas. As reformas prometidas por Rodrigues Alves e o prefeito Pereira Passos, de fato, operaram uma mudança radical no centro da cidade. Estas reformas ocorreram em direção de uma urbanização acelerada com fortes características burguesas em detrimento e negligenciando qualquer reivindicação popular. A campanha de vacinação compulsória com objetivo de extinguir a varíola, foi o estopim de uma revolta da população mais pobre cansada e descontente com o tratamento que o Estado lhe dava. Deste modo, em 15 de novembro de 1904, a população insurgiu-se contra a vacinação forçada, mas todavia, se quisermos entender a Revolta da Vacina, temos que encarar a vacinação não como a causa principal da revolta, mas como um estopim de um descontentamento de décadas de descaso do poder público. Por exemplo, outras práticas, além da vacinação compulsória, era o “bota abaixo”, que na prática consistiu na demolição de centenas de casas populares que faziam parte do “saneamento” e da renovação urbanística da cidade (o que obrigou a população carente a ocupar os morros da cidade, como Gamboa e Providência), o desemprego em alta etc. O jornal popular o Rio-Nú (RJ) - 1898 a 1916. Da sua edição de 1904 publicou sobre a vacinação:

Fragmento que trata sobre a Revolta

Vá ses plicândo; o que tu que?
 Antonces o home disse que era
 dotô da giene e que queria **vaciná**
 nois.
 — **Vaciná!** Tu tá maluco; creatura!
Vaciná nois tudo!
 — Si tu não quizé nois mandemo te
 segurá e amarrá.
 — Amarrá! Tu pensa que Juca
 Gallinha é porco seu! Tu não mette
vacina nem em mim nem na Nas-
 tacia.

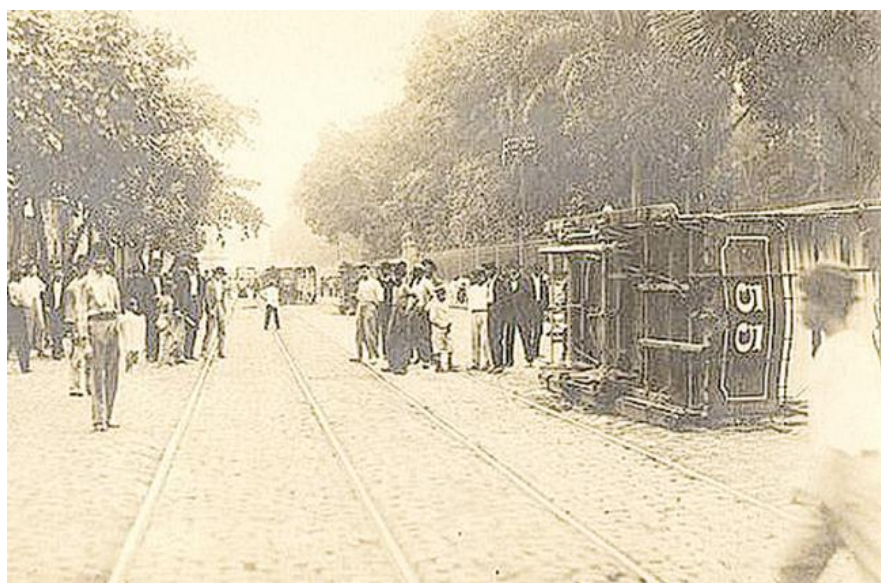
Fragmento que trata sobre a Revolta

Mas o governo não tomou a sério o
 grito de revolta.
 A **vaccina** obrigatoria é a causa dessa
 hecatombe prestes a desabar sobre todos
 nós. Eu também estou disposto a rea-
 gir. Reagirei como homem e até mesmo,
 para tal fim, passarei por cima de meu
 proprio cadaver.
 A revolução vai ser hedionda. Duzen-
 tos batalhões á paisana estacionarão na
 Praça do Mercado, armados até os den-
 tes e munidos de peixe-espada, para um
 combate a f:rrro frio.

Fonte: *O Rio-Nú*

Fonte: *O Rio-Nú*

A Revolta da Vacina



Fonte: *O Rio Nú*, 1904

O SUBÚRBIO E O “RAPTO IDEOLÓGICO”

Se analisarmos o termo “subúrbio” em toda América Latina veremos que em geral essa palavra é associada com um lugar pobre, rural, afastado dos grandes centros e muitas vezes definida pela ausência de serviços públicos. Sobre o tema, Leonardo dos Santos, no artigo intitulado *Os subúrbios do Rio de Janeiro no início do século XX* pretende investigar como o conceito *subúrbio* passa por um processo de transformação semântica desde a virada do século XX. Deste então, os moradores destas regiões buscaram mudar essa visão, querendo reafirmar uma identidade do subúrbio como uma região integrada à cidade e não apartada dela.

Como vimos, um dos objetivos principais destas transformações foi segregar a população mais carente do centro. O subúrbio passou a ser entendido como um local onde pessoas pobres

moravam. “Daí é possível que se pense que a divisão da cidade entre zonas urbana, suburbana e rural tenha ganhado contornos mais nítidos”. (SANTOS, 2011, p.258) É importante notar que até o final do século XIX o termo subúrbio não carregava uma noção pejorativa em nenhum sentido, dado que nestas regiões normalmente viviam a elite da cidade em suas enormes casas e chácaras, esta ideia só surge no imaginário coletivo no início do século XX.

Quando o governo começou a divisão do território para destinar à construção de casas residenciais, o “subúrbio” passou a ser ocupado por pessoas de classes mais baixas. Regiões como São Cristóvão, Vila Isabel e o bairro de Piedade, que começou a ser ocupado, neste sentido, depois da década de 1860. José de Oliveira Reis afirma que no final dos anos de 1880,

começou um surto descontrolado de abertura de ruas e consequentes loteamentos, de maneira irregular e tumultuada. Ruas mal traçadas, abertas em terrenos acidentados, em terra, sem meios-fios, iam surgindo por todos os lados. Construções novas eram feitas nos lotes inadequados e desprovidos de alinhamentos. (REIS, 1977, p.53)

Neste sentido, o termo subúrbio foi se desfazendo da ideia de um lugar onde viviam pessoas nobres, barões etc., porém conservou ao longo do tempo a aura de um ambiente rural, com muitas árvores e vastos campos abertos. E, devemos notar que nos últimos anos do séc. XIX, o Rio de Janeiro passou por um aumento populacional significativo, devida a nova onda de imigração portuguesa e escravos libertos que migraram do interior do Estado para a capital. Desta maneira, as pessoas mais pobres tiveram que procurar lugares cada vez mais afastados dos centros devido à especulação imobiliária.

Nos primeiros anos do século XX, tivemos então a combinação dos fatores aumento populacional, o início dos projetos de “revitalização” de Pereira Passos somada à onda de epidemias que se alastrava na cidade. À época, iniciou-se as discussões sobre a questão das moradias, milhares de pessoas ficaram sem casa devido a uma série de demolições, enquanto outras milhares de pessoas recém-chegadas ainda não possuíam residência própria e vagavam pela cidade. Primeiramente, viram nos morros do Rio de Janeiro uma solução para o problema e

assim surgiram primeiras favelas da cidade. Todavia, ainda assim, mesmo com a ocupação dos morros ainda restava uma grande parte da população sem moradia. O termo *subúrbio* começa a ser cada vez mais associado à parcela da sociedade que, sem condições financeiras de morarem acerca do centro, precisa morar longe – “lá no subúrbio”. Para “identificar as relações entre a palavra subúrbio e a realidade material subúrbio (o espaço), foi preciso que o autor esquadrinhasse a importância, as funções e o significado que o subúrbio desempenhou na história da cidade em geral e do Rio de Janeiro”. (NÓBREGA, 2011, p.16)

No entanto, este processo de transformação do significado da palavra não descrevia corretamente a região, porque o subúrbio continuou sendo o lugar onde vivia uma classe de pessoas ricas, que possuíam terras, propriedades, bens etc. Obviamente, essa ocupação ficou restrita a alguns lugares do subúrbio. Ainda por volta da década de 1920 não era considerado nada barato o transporte de trem, apenas com a “unificação das tarifas de trem, a própria eletrificação das linhas da Central do Brasil, a expansão viária da região (a construção da Avenida Brasil), o que permitiu, entre outras coisas, a própria expansão do serviço de ônibus”. (SANTOS, p.263) A partir de então houve um recrudescimento da população mais carente nas regiões mais afastadas, pessoas que antes não tinham sequer a possibilidade de trabalhar no centro e arcar com as despesas diárias de transporte, do mesmo modo, regiões cada vez mais distantes puderam ser ocupadas.

Estação de Trem do Méier



Fonte: Revista Suburbana, data desconhecida.

Enquanto o Rio de Janeiro passou por longos períodos de obras e reformas com o intuito de melhorar a vida da população que ali vivia, o subúrbio foi crescendo de maneira desorganizada, sem a presença do Estado, com valas abertas, sem o mínimo saneamento básico. Neste sentido, a região foi se tornando um lugar feio, abandonado, ou seja, foi adquirindo as características opostas às reformas e melhorias que Pereira Passos iniciara no centro da cidade. Enxergavam ali, ou melhor, ali projetavam tudo o que não queriam que fosse assimilado ao novo Rio de Janeiro, àquele prometido ainda por Rodrigues Alves.

Ao subúrbio, durante quase todo século XIX, foi assimilado a noção de uma região rural em oposição ao urbano dos grandes centros. Com o início do século XX, essa concepção passa por um processo de mudança, ao subúrbio, em geral, também como parte de uma estratégia do governo para enaltecer a cidade, estas regiões começam a ser assimiladas como um lugar sujo, de mal gosto, onde só vivia quem necessitava, posto que se pudessem, morariam mais perto dos centros. Uma terceira região da cidade adquire aspectos tantos rurais como urbanos – as favelas, “em um texto do cronista Benjamim Costallat sobre a favela do Pinto: aqui novamente vemos a ênfase na mistura de usos rurais e urbanos, o convívio quase íntimo entre pessoas e animais” (SANTOS, p.266)

A região e o uso da palavra subúrbio, todavia, não era utilizada no dia a dia como um adjetivo subjetivo, o termo era utilizado para descrever um local, específico, determinado por tais características que, reais ou não, foram socialmente construídas. E parece que estas noções negativas perseveraram na história da região. Como Santos expõe, em uma reportagem de 1919, do jornal *Gazeta Suburbana* reivindicando providências por parte do Governo Federal contra a febre que se alastrava pelo subúrbio. Inclusive, esta ação de se reivindicar constantemente melhores condições de vida esteve sempre na vida da população da região. Com o tempo, ficou evidente que existia uma política de Estado que tratava de maneira desigual determinadas regiões, enquanto o centro recebia quase toda atenção e investimento do poder público, o subúrbio ficava praticamente abandonando. Este fato despertou uma óbvia questão – por que as pessoas que moravam no subúrbio pagavam os mesmos impostos que as pessoas que moravam em áreas com mais investimentos do Estado? A própria imprensa incorporou esta pauta com o tempo.

Lima Barreto expôs, em 1922, este deslocamento do significado da palavra, “causado pela intensa ocupação do solo, e criticava ‘o insólito aspecto urbano que actualmente têm os nossos subúrbios – coisa que não espera topar em paragens de tal nome’”²⁸. Nóbrega revela que o termo subúrbio reside no fato de representar um espaço geográfico localizado à margem da cidade. Um espaço tão antigo quanto a cidade “oficial” mas que não representa, de “verdade”, a imagem da cidade. A primeira característica da palavra subúrbio reside no seu sentido geográfico, sua posição em relação ao centro. A posição periférica de acordo com Lima Barreto é a característica essencial do modo como a palavra é utilizada no Rio de Janeiro. (*Ibidem*) A segunda característica que descreve o conceito *subúrbio* é a referência da linha do trem - os bairros onde passam a linha férrea. A relação entre subúrbio e linha férrea é, de certo modo, fundamental para compreendermos o conceito que estamos tratando, relação que, sem dúvida, é uma das causas desta pesquisa. A terceira característica que podemos analisar é a utilização do termo para designar a população mais carente da cidade. Inclusive, já nas primeiras décadas do século XX, começaram a evitar utilizar o termo subúrbio para se referir a pessoas de classes altas que moravam longe dos centros, como até então se costumava fazer. Por exemplo, utilizavam a palavra subúrbio para designar regiões como Catumbi, Botafogo e Catete, considerados à época como um subúrbio apenas pela certa distância que existia entre estes bairros e o centro.

De maneira geral, a perspectiva que ainda temos do subúrbio parte de uma interpretação histórica retida naquela tradição de enxergá-lo sob o “desprestígio social”, ou como diz Nóbrega, como um local que não tem direito à cidade. “Depois dos primeiros anos desse mesmo século, a palavra subúrbio foi ganhando um sentido de desprestígio social e passou a ser representação única e exclusiva dos bairros e subúrbios ferroviários ocupados por classes médias e baixas”. (*Ibidem*)

Podemos notar que esta segmentação da cidade entre centro, zona sul, zona oeste e subúrbio tem como objetivo principal criar uma categoria ideológica, que funciona como uma espécie de mito, essencial para a organização urbana e o controle social, assim como as políticas de criminalização da pobreza - “um mapa social onde as pessoas se definem pelo lugar que moram” (VELHO, 1978, P.39).

²⁸ Revista Suburbana, 3 set. 1922, p.6

CONCLUSÃO

Por fim, concluímos que a inauguração da Estrada de Ferro Central do Brasil (1858) e a gestão do prefeito Pereira Passos (1902-1906) são temas fundamentais para compreendermos a gênese da história e do conceito do *subúrbio*. De algum modo, quando ouvimos a palavra *trem*, aqui no Rio de Janeiro, associamos automaticamente à pobreza e as classes mais baixas. Que por sua vez, nos lembra da palavra *subúrbio*. De acordo com Soares, de uma perspectiva geral o termo subúrbio pode ser definido por três noções: “o trem como meio de transporte, predomínio da população menos favorecida e dependência e relações íntimas e frequentes com o centro da cidade” (SOARES, 1960, p.19) Andréa Casa Nova Maia, por meio do exemplo da privatização da ferrovia de Minas Gerais, expõe o papel do Governo e da mídia no processo de privatização das ferrovias nacionais, através de planos de publicidade organizados, quase militarmente, para transmitir a falsa imagem de que a privatização seria o melhor negócio para os trabalhadores (não muito distinto do que ocorre hoje em dia).

“Além do sucateamento da malha, a publicidade massiva que fora montada a partir de 1996 possuía por finalidade persuadir a sociedade, e em especial os ferroviários, das vantagens econômico-sociais que a desestatização propiciaria ao país. Contudo, o que ocorreu foi a redução de investimentos em áreas primordiais como as oficinas e a desativação de estações e ramais sem a análise dos custos sociais provocados por tais ações”. (MAIA, 2009, p.151)

Maia nos mostra que o sucateamento das estradas de ferro serviram, em grande medida, para o favorecimento dos empresários donos de grandes montadoras de carros no país²⁹. Deste modo, o desenvolvimento do conceito de *subúrbio*, já imbuído da palavra *trem*, serviu como uma fantasmagórica ferramenta de controle social escondida em propagandas enganosas, cujo objetivo era favorecer a elite do país. Este fato assemelha-se às falsas propagandas que

²⁹ Cf. PICCOLO, 2006, p.151.

justificaram as milhares de ações de despejo que o Governo do então Distrito Federal executou durante as reformas de Pereira Passos. Favorecendo, no fim das contas, muito mais as classes altas do que as classes baixas.

Por este motivo, necessitamos desenvolver, nas diferentes áreas do saber, um novo conceito para a palavra subúrbio, que, de certo modo, possa suplantar todos os adjetivos negativos, que foram atribuídos propositadamente no conceito para tratá-lo apenas como uma ferramenta de controle social. Atualmente, *subúrbio* faz parte do conjunto de palavras que funcionam como dispositivos - quase mitopoéticos - essenciais para a conservação da sociedade tal como a conhecemos: desigual, violenta e miserável. Ainda hoje no século XXI, sua conservação como tal serve para justificar a aprovação de verbas públicas, por exemplo, para a “guerra às drogas”, que, por si só poderia ser todo o tema desta investigação. “Esta proposta visa à desconstrução da íntima relação estabelecida, por diversos atores, entre favela e pobreza, pois, ”só assim deixaremos de confundir favela e pobreza”. (VALLADARES, 2003) Desta maneira, poderemos, quiçá, novamente incentivar o desenvolvimento da linha férrea no Rio de Janeiro e em todo Brasil, desfazendo-se desta ideia que associa o trem ao transporte que conecta a cidade ao subúrbio, e, assim, à pobreza.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO; Zahar, 1987.

BARRETO, Lima. *Clara dos Anjos*. Rio de Janeiro. Editora Escala. 1948

CRULS, G. *Aparência do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, RJ, Olympio, 1949

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

Museu Universitário Gama Filho. *Um bairro chamado Piedade. Rio de Janeiro..* Editoria Central da UGF, 1991.

OLIVEIRA, Márcio Piñon de Oliveira, FERNANDES, Nelson da Nobrega (org.). 150 anos de subúrbio carioca. Rio de Janeiro: UFF/ Lamparina, FAPERJ, 2010.

SEVCENKO, Nicolau. *A revolta da vacina - mentes insanas em corpos rebeldes*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

BIBLIOGRAFIA SECUNDÁRIA

BASBAUM, Leônico. *História Sincera da República*. São Paulo, Afa-Ômega, 1976.

BERNARDES, Lysia M.C. *Rio de Janeiro: Cidade e região / Lysia M C Bernardes, Maria Therezinha de Segadas Soares*. Rio de Janeiro: Secr. Mun. Cultura: Dep. Geral de Doc e Inf. Cultural, 1990.

BENCHIMOL, Jaime Larry. “Pereira Passos: um Haussmann tropical: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX”. Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural. Rio de Janeiro. 1990. 328p.

BORGES, Barsanufó. “Ferrovia e Modernidade”. Revista UFG, v. 13 n. 11. 2011.

BRASIL. Decreto n. 641, de 26 de junho de 1852. Autoriza o governo para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do Município da Corte, vá terminar nos pontos das Províncias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenientes forem. Coleção das leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro, tomo 13, parte 1, p. 5-7, 1853.

CARVALHO, José Murilo. *A Formação das Almas*. Rio de Janeiro: Cia. das Letras, 1990.

CUNHA, Euclides da. *Os Sertões*. Rio de Janeiro: Editora: Martin Claret. 2017.

FURTADO, Celso. *A Formação Econômica do Brasil*. São Paulo, SP. Companhia das Letras, 2008.

IMPRESA NACIONAL. *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro. 1908

LESSA, Carlos. O Rio de todos os Brasis: uma reflexão em busca de auto-estima. Editora Record, 2001.

MAIA, Andréa Casa Nova. “Memória(s) e Identidade(s) nos trilhos: História de Ferroviários brasileiros em tempos de neoliberalismo”. Locus: Revista de História, Juiz de Fora, v. 15, nº1, 2009, p.143-152.

MATOS, Odilon Nogueira de. Vias de comunicação. In HOLANDA, Sérgio Buarque de. O Brasil Monárquico: declínio e queda do império. História geral da civilização brasileira. t. 2, v. 4. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

MAX, Vasconcellos. *Regimento Inerno. Vias Brasileiras de Comunicação Linha Estrada de Ferro Central do Brasil Linha do Centro e Ramaes*. 5ª edição. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1934.

PICCOLO, Fernanda Delvalhas. “Sócio-historiografia de uma categoria: as favelas e suas representações sociais”. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, nº 38, julho-dezembro de 2006, pp.128-134.

PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas. Rio de Janeiro: cinco séculos de história e transformações urbanas. Casa da Palavra, 2010.

ROCHA, Oswaldo Porto / CARVALHO, Lia de Aquino. A Era das Demolições: Habitações Populares. Editora: Coleção Biblioteca Carioca. 1995.

STILGOE, Jhon R. Bordeland: origins of the american suburb. Yale University Press. New Heaven and London, 1988.

TÂNGARI, Vera Regina. “Paisagem urbana da zona norte do rio: o caso do Méier”. Paisagem Ambiente Ensaio São Paulo n. 8 p. 47 - 66 dez. 1995.

VALLADARES, Licia. “A gênese da favela carioca. A produção anterior às ciências sociais”. RBCS Vol. 15 no 44 outubro/2000, pp. 5-35.

VALLADARES, Licia. e MEDEIROS, Lídia. 2003. “Pensando as favelas do Rio de Janeiro, 1906-2000: uma bibliografia analítica”. Rio de Janeiro, Relume-Dumará, Faperj, Urbandata.

VALLADARES, Licia do Prado. 1978. *Passa-se uma casa: análise do Programa de Remoção de Favelas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Zahar.

VELHO, Gilberto. *A utopia urbana*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1978

Revistas e Periódicos

O Echo Suburbano. Rio de Janeiro. 1911-1976.

O Suburbano. Rio de Janeiro. 1907-1908.

O Penha-Jornal. Rio de Janeiro. 1919-1921. Disponível no site:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=818747&pesq=suburbio&pasta=ano%20190>

Gazeta de Notícias. 1900-1919. Disponível no site:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730_04&pesq=suburbio&pasta=ano%20190

O Fluminense. Rio de Janeiro. 1900-1909.

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=100439_04&PagFis=2365&Pesq=suburbio

Jornal do Brasil. Rio de Janeiro. 1900 -1909. Disponível no site:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015_02&pesq=suburbio&pasta=ano%20190

Gazeta de Notícias. Rio de Janeiro. 1900-1910. Disponível no site:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730_04&pesq=suburbio&pasta=ano%20190

O Rio-Nú. Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 1898-1916. Disponível no site:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=706736&PagFis=2331&Pesq=vacina>

Revista da Semana. Rio de Janeiro. 1930-1939. Disponível no site:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=025909_03&PagFis=15112&Pesq=cachamby

Biblioteca Nacional Digital

Disponível no site: <https://www.bn.gov.br/acontece/noticias/2015/05/rio-450-anos-bairros-rio-regiao-grande-meier>