

# RESENHA

## O RAPTO DO SUBÚRBIO

RUY MOREIRA

***O rapto ideológico da categoria subúrbio - Rio de Janeiro 1858/1945***  
**Nelson da Nóbrega Fernandes**  
***Rio de Janeiro. Editora Apicuri/Faperj***  
**2011**

Há certos trabalhos de pós-graduação que já nascem livros. Só que seus autores demoram a fazer o transpasso. É caso de *O rapto ideológico da categoria do subúrbio – Rio de Janeiro 1858-1945*, de Nelson da Nóbrega Fernandes, em boa hora transformado em livro por seu autor.

O objetivo do estudo “é restituir a polissemia do subúrbio na história da cidade”, sua diversidade de formato geográfico dentro e na comparação das cidades nas formações sociais capitalistas, em particular as nossas e as cidades europeias e as norte-americanas, as primeiras vazadas no caráter classista – lugar de operários –, como no caso exemplar da cidade do Rio de Janeiro, e as segundas – lugar comumente da classe média fugida da cidade barulhenta e insegura – como no caso de Paris, a que Fernandes, juntando-se a Lefebvre, se remete com frequência. Com esse intuito, Fernandes explora a diferença traçada por Henri Lefebvre para Paris e Lewis Mumford para as cidades norte-americanas, tomando para referência do Rio de Janeiro os estudos de Maria Therezinha Segadas Soares, pioneira na visão de vanguarda da Geografia urbana no Brasil, e formadora nos anos 1960 e 1970 de uma plêiade de geógrafos em que se incluem o próprio Fernandes, Mauricio de Almeida Abreu, Roberto Lobato Correa e este resenhista. E ainda com atenta passagem por José de Souza Martins, em seus estudos sobre os subúrbios da Grande São Paulo. Já por isso se vê a importância e qualidade do livro.

O tema da comparação por excelência é o conceito e realidade do subúrbio. No Rio de Janeiro, o subúrbio, dir-se-ia, segue a peculiaridade

das cidades européias. Ledo engano, que Fernandes aqui e ali desmente. Há diferenças, fruto, diríamos, da contrarrevolução burguesa em formações sociais transformadas por uma revolução burguesa como a nossa, revolução e contrarrevolução seguindo um mesmo compasso. A geografia urbana da cidade do Rio de Janeiro sendo disso uma bela exemplificação.

O fato é que as características de condição periférica e de espaço extramuros do conceito geral do subúrbio praticamente perdem valor e validade nas condições específicas do subúrbio carioca, mais marcado pela densidade, eixo ferroviário e conotação proletária que pela presença daquelas características espacial e locacional, tidas por invariáveis, e cuja dinâmica de movimentos difere dos fluxos e ordenamentos da cidade europeia ou norte-americana. Sobretudo no efeito de sua cartografia social.

Celebrizou-se tomar o eixo ferroviário por elemento de identidade do conceito carioca de subúrbio. Propriedade que não se aplicaria às áreas residenciais da linha da praia e dos bondes. Trem e bonde separando numa divisão que distinguiria zona norte e zona sul, respectivamente. No entanto, o âmbito suburbano da zona norte é muito mais socialmente diversificado e territorialmente mais amplo que o que acompanha a linha do trem, o mesmo se dizendo do âmbito urbano da zona sul. E, teoriza Fernandes, embora o eixo ferroviário dê o traço identitário, é o traçado da malha dos bondes que dá os limites territoriais do âmbito e marco de limite do subúrbio carioca até os anos 1950. As leituras da cidade, recortando-a nas caracterizações de centro, bairro e subúrbio com que se distinguiriam os diferentes segmentos que, no tempo, vão se estendendo da cidade do começo da formação à região metropolitana em que esta se transforma, como se fossem recortes urbanos estanques.

E é nesse trajeto que, desconhecendo seu caráter polissêmico, o conceito de subúrbio vai social e territorialmente se moldando, a ideologização configurando uma completa inversão do seu significado na cidade do Rio de Janeiro. Entretanto, já começa que não é o mesmo o que se entende por subúrbio antes e depois da industrialização da cidade. Instituído-se precisamente aí um raptó ideológico da categoria.

Subúrbio no Rio de Janeiro era no longo do século XIX o todo indistinto e socialmente indiferenciado do entorno da cidade. Lugar de frequência da nobreza e da família real e onde a classe abastada residia em suas chácaras, longe do burburinho e do cotidiano comezinho da corte. A virada do século XIX para o século XX, marcada pela reforma Passos e a expansão ferroviária rumo à periferia mais distante tudo altera. Expulso das áreas da imediação circundante para as da periferia seguidamente mais

distantes, o proletariado vai ter aí seu lugar de morada, acompanhado da migração das indústrias. Surge assim um entorno distinto e distante do centro e dos bairros mais próximos e socialmente identificados como o subúrbio do Rio de Janeiro. E que a atenção diferenciada da administração pública, generosa nos investimentos urbanos com os lugares que vão surgindo na zona sul, e pouco ou nada prestigiosa com os que vão surgindo na zona norte-oeste, marca e ocasiona a diferença e o cunho social respectivos, traçando o quadro das que assim vão se tornando as áreas socialmente opostas da cidade. A zona sul se tornando o Rio de Janeiro dos bairros nobres e a zona norte-oeste a do Rio de Janeiro do subúrbio proletário e pobre – a imaginação fazendo o resto, num raptó ideológico da categoria do subúrbio. Lugar de pobre. Repto que se desdobra na multiplicação simultânea e conjugada da favelização da nova periferia sub-urbana – tema fora do escopo do livro – e que se reforça com a industrialização dos anos 1950. Subúrbio e favela surgem assim como dois estratos de pobreza sobrepostos territorialmente numa mesma imagem de relação no espelho. E usada para a consolidação do conceito de subúrbio carioca que ao tempo que o deprecia, valoriza na contrapartida os bairros de classe média e da burguesia da outra metade da cidade. Essa ideologização serve para obnubilar o caráter polissêmico que a rigor faz a paisagem, seja da zona sul, seja da zona norte-oeste e, assim, de todos os cantos da cidade.

Fernandes está nisso seguindo o modelo teórico de Hoyt, o economista norte-americano que rompe, em 1939, com o clássico dualismo centro-periferia do modelo teórico do sociólogo norte-americano Burgess (de 1925, os pobres vivendo nos bairros do centro e os ricos nos subúrbios na periferia imediata, modelo típico das cidades dos países industrializados e de meios de transporte desenvolvidos, como os Estados Unidos). O Rio de Janeiro, mais correspondente ao modelo da urb e sub-urb espacialmente mistos, paisagisticamente polissêmicos e entrecruzados no todo da sua estrutura do modelo de Hoyt.

Formado por uma sucessão de círculos concêntricos, como no modelo centro-periferia, esgarçados em setores pela linha do trem e dos bondes a cada vez que o conjunto é desdoblado para a periferia mais distante pelas reformas urbanas, o modelo teórico do espaço urbano de Hoyt oferece um visual estrutural e cartográfico mais pertinente à realidade de todas as cidades. De que a cidade do Rio de Janeiro é um caso típico. No fundo, os três modelos – sobrepostos no plano evolutivo da constituição histórica espacial carioca –, captam nesse entrecruzamento o

visual conjunto da arrumação urbana da cidade, Fernandes aqui adotando o modelo reajustado de leitura das cidades latino-americanas de Yujnovsky.

O modelo de Yujnovsky, justamente uma superposição do modelo de Hoyt ao de Burgess, dá conta de uma forma teórica mais satisfatória da impressão no relance de retalhos sociais dissociados que vemos na contiguidade das áreas de obsolescência do centro, suburbana de elite como Copacabana, industriais do Jacarezinho e suburbanas proletárias da periferia, mostrando ser não mais que recortes do próprio modo combinado da evolução polissêmica da cidade, com seus entremeios de riqueza e pobreza visivelmente coabitantes do tecido social da cidade. O espaço urbano carioca assim se explicita num rearranjo que lembra os círculos concêntricos de Kohl e Burgess, entre si sucedidos e a seguir atravessados pelos eixos vetoriais da circulação dos trens e bondes, entrecruzados pela multiplicidade de setores com que os remanejamentos das reformas urbanas, que de trinta em trinta anos em média se sucedem na cidade, esgarçam num realinhamento redistributivo o redesenho que reformata e socialmente redefine o conteúdo do centro, bairros e subúrbios na cidade. Assim, se unirmos num mapa os bairros de São Cristóvão, Vila Isabel, Tijuca, Engenho Velho, Engenho Novo, Catete, Laranjeiras, Botafogo e Gávea, teremos, à moda de Kohl e Burgess, o anel dos subúrbios de elite que no período 1850-1930 cercavam o centro, este desde meados do século XIX já então uma área de obsolescência ocupada pelas moradas dos pobres, sucessivamente rompido e atravessado setorialmente em cunha pelos eixos de comunicação das reformas que desde a reforma Passos do começo do século XX tudo remaneja e dá origem ao *mix* de centro, bairros de classe média e burgueses (subúrbios-jardim, como Copacabana, Lagoa, Ipanema e Leblon), favelas, indústrias e subúrbios proletários do modelo de Hoyt, no geral enfim arrumados em centro, zona sul e zona norte-zona oeste de hoje. Tudo cartograficamente misturado, mas ideologicamente separado, a exemplo da Barra da Tijuca, uma zona territorial oeste que socialmente é zona sul.

É então que mesmo a função dos eixos viários do modelo teórico de Hoyt precisa ser teoricamente retemperada quando o modelo é aplicado ao real espacial da cidade do Rio de Janeiro, onde, a rigor, só genericamente se teve um arranjo histórico parecido com os modelos duais de Kohl e de Burgess, a evolução viária hoytianamente redesenhando seu traçado com os atravessamentos setoriais. Precisamente porque, seja para o eixo do trem, seja para o eixo dos bondes, o marco do redesenho é o *mix* dos recortes do espaço social já encontrado. Obtem-se, além disso, algo diferente do desenho mítico do bonde que faz a zona sul das classes média

e burguesa e do trem que faz a zona suburbana proletária. Uma vez que a cartografia verdadeira é a do complemento do trem e do bonde, Fernandes realiza a crítica da literatura dominante nos estudos da cidade, vazada, de Maria Therezinha Segadas Soares a Carlos Nelson F. dos Santos, passando por Maurício Abreu, na leitura da dualidade. Até porque se a zona suburbana da elite vincula-se explicitamente à linha do bonde, a zona suburbana proletária, justamente, conhece antes de tudo o complemento. A cidade assim evoluindo ao longo da segunda metade do século XIX e primeira do século XX, quando, sobretudo com as reformas urbanas que se iniciam nos começos do século XX, a circulação embaralha, à moda de Hoyt-Yujnovsky, o arranjo do modelo de Kohl-Burgess por ventura existente.

E é assim que no longo do eixo do trem – que antecede as linhas dos bondes por cerca de duas décadas, o trem urbano datando de 1858 e o bonde de 1869 –, dos núcleos tornados chave do sistema de circulação ferroviária, como o Engenho Novo, depois o Méier e Cascadura, saem os ramais de bonde que vão internalizar para os confins das margens o fluxo da irradiação – o Engenho Novo/Méier interligando pelo bonde o centro da cidade ao subúrbio ferroviário e Cascadura alongando por meio dele o raio da ação ferroviária no rumo de Jacarepaguá. O Méier é esse núcleo de integração e redistribuição em particular, aí se casando não só o vínculo modal da ferrovia e dos bondes, mas igualmente das linhas dos próprios bondes em demanda das diferentes partes da cidade em expansão. Essa rede leva à formação seja do arco dos subúrbios de elite em sua fuga do centro congestionado e em decadência para a periferia imediata, deixando as antigas residências do centro para a ocupação dos pobres, como num ensaio do modelo de Kohl passando para o modelo de Burgess, seja a carta ampliada do espaço dos subúrbios proletários, que as reformas hausmanianas irão remodelar rumo ao *mix* espacial hoytiano-Yujnovskiano do presente.

Um traçado de que diferirá o desenho urbano que os bondes traçam em paralelo nas áreas da cidade não servidas do trem, sobretudo as que rodeiam o sopé do maciço da Tijuca, a linha de bairros composta pela Tijuca, Engenho Velho, Laranjeiras, na vertente norte, e Botafogo, Copacabana, Jardim Botânico e Gávea, na vertente sul-litorânea, num começo de modelização da cidade do que em breve ideologicamente será a dicotomia zona norte-zona sul, a zona sul diametralmente oposta socialmente à zona norte-zona oeste dos anos 1950. Aqui é o subúrbio de elite que irá se formar. E talvez seja este o ponto de partida para a mitologia da geografia social do Rio de Janeiro que irá associar a zona

tijucana e a zona litorânea às classes média e burguesa e os bairros da zona norte e zona oeste ferroviárias às classes proletárias naquilo que, seguindo Lefebvre, Fernandes designará de o raptó ideológico do subúrbio. Isto não fora a inserção discordante da indústria, símbolo da presença proletária que, em busca da água e da facilidade de escoamento, vai espriar-se indiferentemente, seja pelos sopés do maciço da Tijuca, aí confundindo, aninhada na linha dos bondes, suas chaminés e vilas operárias ao casario das mansões da elite numa mesma conformação de paisagem, seja pelo longo trecho dos subúrbios da margem ferroviária e seus prolongamentos para dentro, via linha de ferro-carris dos bondes, onde os bairros de elite em busca de áreas salubres, como os ares benfazejos de Jacarepaguá, em contraste, igualmente vão se fazer presentes.

O modelo de Hoyt-Yujnovsky, não assim tão dispensante dos modelos concêntricos de Kohl e Burgess, antes com eles se superpondo como numa sequência evolutiva e reestruturante do arranjo espacial da cidade do Rio de Janeiro na linha sucessiva que leva da fase pré à fase industrial, desse modo emerge como a teoria da forma estrutural mais desenvolvida, mostrando-se uma referência analítica validamente forte.

É então por esses olhos que a cidade se remodela com a chegada dos trens e dos bondes, inicialmente para amoldar-se na concentricidade de Kohl-Burgess: “do Caju à Gávea, passando pelo Engenho Novo, o que temos é o anel de residências das classes superiores em seus diversos matizes, conspurcado por fábricas e áreas operárias”. Trens e bondes assim deslocam as elites para fora do então centro da cidade, levando-as para a periferia ao tempo que contrariamente empurram os pobres para ir concentrar-se nas áreas do centro abandonado, com as indústrias e vilas operárias formando uma guirlanda coincidente com a linha dos subúrbios da elite então formados. Mas a própria vetorização dos trens e bondes já corta esse anel de subúrbios das elites em setores transversais, rumo às áreas mais distantes que encaminham o território da cidade para periferias seguidamente mais externas, para onde as reformas urbanas, explorando o rumo do vetor ferroviário, justamente, vão empurrar também as indústrias e vilas proletárias como áreas de assentamento mais definitivo, numa espécie de remodelização hoytiana apoiada sobre a base burguesiana seminal. Caminha-se, desse modo, para o *mix* expacial socialmente mais diferenciado do espaço urbano-metropolitano de hoje da cidade. Assim se formando o misto de anéis e setores que então servem de suporte aos olhares da ideologização simplificadora dominante.

O horizonte temporal de 1945, a que Fernandes se impõe em seu estudo da cidade – um estudo que se concentra, todavia, na fase das

mudanças viárias da segunda metade do século XIX –, demarca justamente, nos parece, o momento da arrancada industrial que mudará a face do país e da cidade. E propiciará o quadro social que irá colar a imagem dos trens, subúrbios, indústrias e proletários numa mesma identidade geográfica dentro das cidades (não só do Rio de Janeiro). É a década dos anos 1940-1950, precisamente a referência de virada que marcará o processo da metropolização das cidades brasileiras. O movimento de expansão apoiado na irradiação para além do trem que – ao igual que as outras – levará os contornos da cidade carioca até os confins da Baixada. E assim a ambiência real, creio eu, da ideologização proletária do subúrbio analisada por Fernandes. Da sinonímia que vincula trem-subúrbio-proletário. No fundo, por isso mesmo, terminologia de exclusão. Todavia, acertadamente, Fernandes data tal ideologização retroativamente, já da primeira reforma urbana da cidade, a reforma Passos. Mais que um discurso da elite, o rapto ideológico nos parece soar um preconceito da classe média. Uma vez que, retomando o elo com Lefebvre, aparentemente deixado para trás, ao mergulhar na reflexão dos modelos, para Fernandes junto à ideologia do subúrbio vem a ideologia do hábitat.

A prática da exclusão completa-se, assim, na hábil estratégia de simultaneamente “segregar e integrar os trabalhadores na cidade capitalista”, via o ato de incorporá-los ao mundo dos proprietários imobiliários da cidade, alijando-os ao tempo que cooptando-os ao tecido urbano da cidade do Rio. O caráter social da diferença reside justamente no formato da vinculação à propriedade tal como sucedera na Paris da reforma Haussmann, denunciada por Lefebvre no clássico *O direito à cidade*, projeto que no espaço carioca se esvai, todavia, já na primeira fase do ciclo das reformas que a cidade vai conhecer ao longo do século XX. O centro da cidade é rasgado por longas e largas avenidas e os pobres são daí expulsos para a periferia, numa típica reforma no estilo de Haussmann, à guisa de remodelização do arranjo concêntrico da teoria de Burgess com vista a rearrumar o espaço da cidade nos termos da teoria de Hoyt. Mas enquanto em Paris a reforma de Hausmann (1853-1869) visa expulsar da área central e ao mesmo tempo incorporar na periferia a massa proletária ao sistema da propriedade privada imobiliária, abrindo a periferia da cidade para a ideologia do hábitat, no Rio de Janeiro a reforma de Pereira Passos (1903-1906) serve para escancarar a cidade à especulação imobiliária, numa ação que ao tempo que desloca o proletariado para fora da cidade, deixa seu mecanismo de sobrevivência social entregue a sua própria iniciativa e criatividade. É assim que a cidade vê-se um campo aberto à especulação – e, nessa medida, clivada entre a parte para a qual o poder público destina toda a sua atenção e a que acumula toda sorte de

precariedade urbana. Forma dupla de criação do sistema especulativo que irá governar a modelização urbana da cidade daí para diante, a especulação beneficiando-se seja da infraestrutura que generosamente se instala nos bairros de classe média e burguesa com dinheiro público, o capital imobiliário explorando o alto valor de terrenos e habitação que o próprio Estado incrementa nesses bairros com seus investimentos, seja da absoluta ausência desses investimentos, num abandono governamental cúmplice que deixa para o capital imobiliário a exploração carencial da infraestrutura e habitação à saciedade, através do sistema generalizado de loteamento de terras em terrenos de baixo valor.

É assim que toda uma política de valorização e depreciação social dos bairros da cidade daí decorre. A ideologia do subúrbio e a ideologia do hábitat se retroalimentam reciprocamente, nutridas no mesmo mecanismo de florescimento desigual da riqueza e da pobreza na cidade com a classe média urbana espremida no meio. É quando tem lugar a política urbana dos anos Vargas, apoiada nas grandes obras de blocos residenciais dos Institutos de Aposentadoria e Previdência, tal como uma ideologia do hábitat oficial de Estado. Trânsito de época que Fernandes detecta e sobrepassa, concentrando sua análise particularmente no casamento da geografia social com o arranjo hoytiano da circulação da cidade. Numa espécie de vinculação intelectual e teórica central com o modelo descritivo-explicativo de Hoyt-Yujnovsky-Lefebvre, a moderna teoria da renda fundiária urbana formando um pano de fundo. Tema pós-anos 1940-1950 e, assim, de um esperado – e por nós desejado – novo livro de Fernandes.

Do ano 1858, ano de instalação da primeira ferrovia na cidade, ao ano 1945, ano da deposição e fim do primeiro governo Vargas, toda uma trajetória da cidade tem, pois, lugar, determinando um quadro de realidade e de leitura que institui no olhar acadêmico toda uma tensão analítica e de discrepância no geral ocultada sobre o espaço urbano da cidade do Rio. Uma teoria da cidade do Rio de Janeiro que Fernandes dissecou com extenso detalhamento e perspicácia, oferecendo, ao lado do clássico *A evolução urbana do Rio de Janeiro*, de Mauricio Abreu, um estudo que doravante faz-se de conhecimento obrigatório para quem queira realizar qualquer outro estudo sobre a cidade. Se o Rio de Janeiro não é Paris, pelo simples fato de que o capitalismo brasileiro não é o capitalismo francês, não é por falta de uma instigante proposta de teorização da cidade que um olhar profundo e crítico deixará de haver.