

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – UNIRIO  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS – CCH  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM MEMÓRIA SOCIAL – PPGMS

LUCAS CARDOSO ALVARES

MEMÓRIAS SUBURBANO – FERROVIÁRIAS: FORMAS DE  
INSTITUCIONALIZAÇÃO NA “CIDADE PARTIDA”

RIO DE JANEIRO

2019

LUCAS CARDOSO ALVARES

MEMÓRIAS SUBURBANO – FERROVIÁRIAS: FORMAS DE  
INSTITUCIONALIZAÇÃO NA CIDADE PARTIDA

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em  
Memória Social da Universidade Federal do Estado do  
Rio de Janeiro como requisito parcial para a obtenção do  
título de doutorado em Memória Social.

Orientador: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Andrea Lopes da Costa Vieira

RIO DE JANEIRO

2019

Catálogo informatizada pelo(a) autor(a)

C473 Cardoso Alvares, Lucas  
MEMÓRIAS SUBURBANO - FERROVIÁRIAS: FORMAS DE  
INSTITUCIONALIZAÇÃO NA CIDADE PARTIDA / Lucas  
Cardoso Alvares. -- Rio de Janeiro, 2019.  
150

Orientadora: Andréa Lopes da Costa Vieira.  
Tese (Doutorado) - Universidade Federal do  
Estado do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação  
em Memória Social, 2019.

1. Rio de Janeiro. 2. Ferrovias. 3. Subúrbios.  
4. Espacialidades. 5. Ruínas. I. Lopes da Costa  
Vieira, Andréa, orient. II. Título.

LUCAS CARDOSO ALVARES  
MEMÓRIAS SUBURBANO – FERROVIÁRIAS: FORMAS DE  
INSTITUCIONALIZAÇÃO NA CIDADE PARTIDA

Área de Concentração: Memória Social

Linha de Pesquisa: Memória e Espaço

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Andrea Lopes da Costa Vieira (Orientadora)

---

Prof. Dr. Amir Geiger

---

Prof. Dr. José Jairo Vieira

---

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Ludmila Maria Moreira Lima

---

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Patricia Farias

RIO DE JANEIRO

2019

*Em memória de José Carlos Cardoso, Dalva Lazaroni e Ricardo Oiticica, três professores que tive  
e que perdi antes da hora.*

## AGRADECIMENTOS

Ao suporte inestimável dos docentes do PPGMS ao longo destes anos de caminhada, nas pessoas do coordenador do PPGMS, Prof. Dr. Francisco Ramos de Farias, da Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup> Andrea Lopes, minha orientadora de doutorado e do Prof. Dr. Amir Geiger, de mestrado.

À amizade de Marcos Barreto, Renée Maia, Erick Carvalho, Juliana Bonomo, Sabrina Dinola e tantos outros colegas de mestrado e doutorado. Aos sonhos que sonhamos juntos, aos eventos que organizamos e às publicações que compartilhamos em periódicos e nos seminários pelo país, todos inesquecíveis. À amiga Edylane Eiterer, que vivenciou tantos desses momentos.

Ao caminhar recente, mas não menos importante, ao lado dos companheiros da Frente Nacional Trabalhista, representada pelos ombros irmãos de Marcos Andrade, André Nunes, Ramez Maalouf, Erivaldo Jovino e Guilherme Ribeiro, e do Instituto da Brasilidade, semente de um novo Brasil, aqui lembrado nos nomes do Prof. Dr. Carlos Lessa, Prof. Dr. Darc Costa, Prof. Teodoro Buarque de Hollanda, Major-Brigadeiro Jorge Marones de Gusmão, do engenheiro Carlos Monte e dos colegas do PEPI-UFRJ, João Miguel Barcelos, Daniel Kosinski, Felipe Batista, Nikola Parizkova, Patrick Fontaine, Fernando Azevedo e Raisia Barbosa Dias. Ao amigo Celso Mattos, também do IB.

Ao ex-deputado federal Vivaldo Barbosa e ao ex-ministro Fábio Medina Osório pelo estímulo intelectual. Ao companheiros de sempre Mario Vasconcellos, Tiago Bandeira, Carla Rosa, Isabela de Sousa, Nathália Marsal, Saulo Machado, André Lobão, Edson Mattos, Renato Xavier, Isabela Corrêa, Letícia Signorelli e Luiz Magalhães, por comigo dividirem angústias e construções. À Jussara Martins e ao Carlos Newton, casal querido, pela companhia diária.

Com amor, aos meus pais e irmãos, pela compreensão que parece não ter fim. À Paula, que chegou no meio do caminho para não sair mais.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

*Na vida dos subúrbios, a estação da estrada de ferro representa um grande papel: é o centro, é o eixo dessa vida. Antigamente, quando ainda não havia por aquelas bandas jardins e cinemas, era o lugar predileto para os passeios domingueiros das meninas casadouras da localidade e dos rapazes que querem casar, com vontade ou sem ela. Hoje mesmo, a gare suburbana não perdeu de todo essa feição de ponto de recreio, de encontro e conversa [...] De resto, é em torno da 'estação' que se aglomeram as principais casas de comércio do respectivo subúrbio.*

A.H de Lima Barreto, 1921.

## RESUMO

Esta tese analisou de que formas o desenvolvimento das quatro principais linhas férreas de transporte de passageiros no município do Rio de Janeiro impactou as relações entre as espacialidades de beira a linha e a Memória, por meio da produção de ruínas, vestígios e da promoção de não-ditos e silenciamentos. Para tanto, foram observados elementos da composição social de subúrbios repletos de especificidades e distinções entre si, bem como observados os elos de memória compostos em espacialidades onde o operacional e o obsoleto coabitam, produzindo ruínas visíveis aos olhos de todos, em maior ou menor grau, ao mesmo tempo em que é exercido serviço essencial para a mobilidade urbana. Como base metodológica, levantamento bibliográfico, documental e de registros dos periódicos diários cariocas. Considerou-se a possibilidade de a privatização das ferrovias de passageiros, levada a cabo em 1998, ter contribuído para a ressignificação de tais espacialidades, com a reconfiguração das relações entre os subúrbios e a as expressões de memória, concluindo-se que a privatização promoveu silenciamentos e pausterizações em substituição à proliferação de ruínas e vestígios ressignificáveis que marcava o período anterior a 1998.

Palavras-chave: *Subúrbios, Rio de Janeiro, ferrovias, ruínas, Memória Social.*

## ABSTRACT

This thesis analyzes how the development of the four main passenger railways in the city of Rio de Janeiro impacted the relations between the borderline and the Memoria, through the production of ruins, vestiges and the promotion of non-sayings and silencing. For this purpose, this work observed elements of social composition of suburbs full of specificities and distinctions among them and Memory links composed in spaces where the operational and the obsolete cohabit, producing visible ruins in the eyes of all, to a greater or less degree, while at the same time an essential service for urban mobility is exercised. As methodological basis, a bibliographical, documentary and record survey of daily newspapers in Rio was used. The thesis considered that the privatization of the passenger railways, carried out in 1998, contributed to re-signification of such spaces with reconfiguration of relations between the suburbs and the expressions memory, and it was concluded that privatization promoted silencing and pasteurizations in place of proliferation of ruins and traces that there was before.

Keywords: *Suburbs, Rio de Janeiro, railways, ruins, Social Memory.*

## SUMÁRIO

|                                                                                                                                     |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>INTRODUÇÃO: PERCURSO DE VIAJANTES, SUBÚRBIOS DOS TRILHOS DE AÇO E SUAS FACES</b>                                                 | <b>15</b>  |
| <b>I. SUBÚRBIOS, ESPACIALIDADES DE MUITAS DEMARCAÇÕES</b>                                                                           | <b>27</b>  |
| 1.1. Alarga o espaço da tua tenda, estende as cordas, reforça as estacas: Território, Espaço e Espacialidade, um debate dimensional | 27         |
| 1.2. Espacialidade, lugar das desigualdades: uma compreensão sobre oportunidades e resultados                                       | 35         |
| 1.3. Rio de Janeiro, cidade partida? Análise de um território compartimentalizado                                                   | 40         |
| 1.4. Subúrbios: o rapto ideológico da palavra. Construção de estigma?                                                               | 44         |
| 1.5. A natureza do transporte ferroviário: um retrospecto                                                                           | 50         |
| <b>II – A COLMEIA E O BARRO: SUBÚRBIOS, TRAJETÓRIAS DE UM DESENVOLVIMENTO HETEROGÊNEO</b>                                           | <b>55</b>  |
| 2.1. Irajá e Inhaúma: Freguesias oriundas de uma mesma gênese                                                                       | 55         |
| 2.2 – Perfil demográfico de um par de velhas freguesias                                                                             | 58         |
| 2.3 – Inventário da precariedade: a E.F Rio D’Ouro e a Memória como preenchedora de lacunas historiográficas                        | 64         |
| 2.4 – Méier: uma nova espacialidade                                                                                                 | 68         |
| 2.5 – Algumas observações sobre a presença ferroviária na Zona Oeste                                                                | 72         |
| <b>III – QUESTÕES DE MEMÓRIA SOBRE AS ESPACIALIDADES FERROVIÁRIAS CARIOCAS</b>                                                      | <b>78</b>  |
| 3.1 – Restos e rastros da E.F Rio D’Ouro, mais de um século de vestígios                                                            | 78         |
| 3.2 – O caso do Ramal de Dona Clara: estigmatização no bairro de Madureira                                                          | 83         |
| 3.3 – “Estações-fantasma”: lembrar para esquecer, esqueletos urbanos                                                                | 89         |
| 3.4 – A problemática dos cemitérios ferroviários                                                                                    | 93         |
| 3.5 – Ruínas: distinções entre a E.F Central do Brasil e a Linha Auxiliar                                                           | 102        |
| <b>IV – UM LONGO PROCESSO DE DILAPIDAÇÃO: UM INVENTÁRIO DA PRIVATIZAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA DE PASSAGEIROS</b>                     | <b>112</b> |

|                                                                                                                         |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 4.1 – Observações sobre o desprestígio ao modal ferroviário: a perda de um projeto nacional de integração pelos trilhos | 112        |
| 4.2 – A metrolização da E.F Rio D’Ouro e seu impacto social                                                             | 116        |
| 4.3 – Exclusão social e a performance ferroviária: o curioso caso dos surfistas ferroviários                            | 120        |
| 4.4 – Flumitrens e Supervia: apagamento de especificidades, arrasamento de vestígios                                    | 129        |
| <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>                                                                                             | <b>138</b> |
| <b>REFERÊNCIAS</b>                                                                                                      | <b>141</b> |

## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Índice de Desenvolvimento Humano nos subúrbios da Central do Brasil, referente ao ano 2000, único levantamento feito na cidade. Dados retirados de INSTITUTO PEREIRA PASSOS. Coleção Estudos Cariocas - Desenvolvimento Humano e condições de vida na cidade do Rio de Janeiro. (Estudo N° 2352). Rio de Janeiro: IPP, 2000.

Tabela 2: Índice de Desenvolvimento Humano nos subúrbios da antiga Linha Auxiliar, referente ao ano 2000, único levantamento feito na cidade. Dados retirados de INSTITUTO PEREIRA PASSOS. Coleção Estudos Cariocas - Desenvolvimento Humano e condições de vida na cidade do Rio de Janeiro. (Estudo N° 2352). Rio de Janeiro: IPP, 2000.

Tabela 3: Índice de Desenvolvimento Humano nos subúrbios da antiga Leopoldina, referente ao ano 2000, único levantamento feito na cidade. Dados retirados de INSTITUTO PEREIRA PASSOS. Coleção Estudos Cariocas - Desenvolvimento Humano e condições de vida na cidade do Rio de Janeiro. (Estudo N° 2352). Rio de Janeiro: IPP, 2000.

Tabela 4: Índice de Desenvolvimento Humano nos subúrbios da antiga E.F Rio D'Ouro, referente ao ano 2000, único levantamento feito na cidade. Dados retirados de INSTITUTO PEREIRA PASSOS. Coleção Estudos Cariocas - Desenvolvimento Humano e condições de vida na cidade do Rio de Janeiro. (Estudo N° 2352). Rio de Janeiro: IPP, 2000.

Tabela 5: Breve observação dos investimentos realizados na malha ferroviária carioca. Dados retirados de RODRIGUEZ, Hélio Suevo. A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

Tabela 6: Número de habitantes de Inhaúma e Irajá com menos de 21 anos e mais de 21 anos nos recenseamentos de 1856, 1870, 1872 e 1890. Dados retirados de PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. O Censo de 1906 do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPP, 2012.

Tabela 7: Evolução demográfica do Rio de Janeiro e dos subúrbios de Inhaúma e Irajá registrado nos recenseamentos do século XIX. Dados retirados de PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. O Censo de 1906 do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPP, 2012.

Tabela 8: Proporção da evolução demográfica nos subúrbios de Inhaúma e Irajá e no Rio de Janeiro como um todos do Rio de Janeiro (azul) e dos subúrbios de Inhaúma (vermelho) e Irajá (verde) registrado nos recenseamentos do século XIX e no primeiro recenseamento do século XX. Dados retirados de PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. O Censo de 1906 do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPP, 2012.

Tabela 9: Profissionais das três profissões mais numerosas presentes nos recenseamentos de 1870, 1890 e 1906. Dados retirados de PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. O Censo de 1906 do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPP, 2012.

Tabela 10: Evolução demográfica dos subúrbios da Zona Oeste entre a Reforma Passos e o período Amaro Cavalcanti. Dados retirados de PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. O Censo de 1906 do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPP, 2012.

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Anúncio de casa na estação do Encantado. Retirada de Jornal do Brasil. Sábado, 11 de janeiro de 1930. P. 25.

Figura 2: Anúncio de chácara na estação de Piedade. Retirada da Gazeta de Notícias. Terça-feira, 5 de janeiro de 1892. P. 3.

Figura 3: Tarifas da E.F de Dom Pedro II em 1857. Retirada do Diário do Rio de Janeiro. Terça-feira, 9 de março de 1858. P. 2.

Figura 4: Malha ferroviária da Região Metropolitana do Rio de Janeiro em 2017. Retirada da página oficial da concessionária Supervia na internet.

Figura 5: Oferta de trens da Northern Railway, *circa* 1890.

Figura 6: Mapa do Rio de Janeiro em 1918, com a divisão por bairros, distritos e zonas. Dados retirados de BORGES, Marília Vicente. O zoneamento na cidade do Rio de Janeiro. Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ. Rio de Janeiro, 2007.

Figura 7: Ruínas da antiga estação da Rio D'Ouro em Del Castilho.

Figura 8: Negócio de Ocasão. Dados retirados de Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, 31 de agosto de 1924. P. 22.

Figura 9: Anúncio de Professor. Dados retirados de A Manhã. Rio de Janeiro, 20 de outubro de 1926. P. 6.

Figura 10: Traçado da Circular Dona Clara, em Madureira. As ruas Agostinho Barbalho e Alcina ligavam a linha férrea à E.F Central do Brasil. Dados retirados do Google Maps em 29/01/2018, às 14h.

Figura 11: Trens da Série 100 (Metropolitan Vickers) abandonados em maio de 1983 em desvio da estação Santíssimo. Foto cedida por Hugo Caramuru ao autor desta tese.

Figura 12: Trens da Série 100 (Metropolitan Vickers) e da Série 200 (Metropolitan Vickers, com a numeração 1000, com a qual operou até setembro de 2018) abandonados em maio de 1983 em desvio da estação Santíssimo. Foto cedida por Hugo Caramuru ao autor desta tese.

Figura 13: Trens da Série 100 (Metropolitan Vickers) abandonados em maio de 1983 em desvio da estação Santíssimo, já com os bancos retirados. Foto cedida por Hugo Caramuru ao autor desta tese.

Figura 14: Trens da Série 100 (Metropolitan Vickers) abandonados em maio de 1983 em desvio da estação Santíssimo, sobre trilhos enferrujados. Foto cedida por Hugo Caramuru ao autor desta tese.

Figura 15: Trens da Série 100 (Metropolitan Vickers) abandonado em 2010 na antiga estação de Francisco Sá, convertida em cemitério ferroviário. Foto gentilmente cedida por Antonio Pastori ao autor desta tese.

Figura 16: Trens de aço inoxidável abandonados no cemitério ferroviário do Engenho de Dentro, no ano de 2002. Foto cedida por Carlos Latuff ao autor desta tese.

Figura 17: Passarela em Pilares, na altura da rua Luís de Castro, é o único vestígio de que ali possa ter havido uma estação. Imagem extraída do Google Street View em 29/01/2019, às 18h15.

Figura 18: Vestígios descaracterizados da estação de Engenheiro Leal no ano de 2008, nas proximidades da favela do Dendê, naquela localidade. Ainda nos dias atuais permanece em estado similar, havendo sido cimentada a janela que aparece na foto.

Figura 19: Ruínas de uma passarela na Rua Conselheiro Galvão sobre a ferrovia no bairro de Turiaçu, em localização relativamente distante à da antiga estação, cuja posição na estrada de ferro é atualmente ocupada pelo Parque de Madureira. Imagem do Google Street View referente a janeiro de 2018. Imagem extraída em 29/01/2019 às 18h35.

Figura 20: Travessia do Rocha, antiga estação que batizou o bairro, em registro de junho de 2017. Imagem do Google Street View, extraída em 29/01/2019, às 18h45.

Figura 21: Travessia da Linha Amarela, antiga estação do Encantado, em registro de fevereiro de 2018. Imagem do Google Street View, extraída em 29/01/2019, às 19h.

Figura 22: Estação de Silva Freire em 2007, ao tempo de sua presença enquanto estação íntegra e desativada. Foto de Anderson Souza.

Figura 23: Estação de Silva Freire reinaugurada, plenamente adaptada ao transporte de passageiros. Imagem do Google Street View, extraída em 29/01/2019, às 19h15.

Figura 24: “Essa onda mata”, campanha da CBTU contra o surfe ferroviário. Peça de propaganda da Companhia de Trens Urbanos. Retirada do Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, sexta-feira, 16 de dezembro de 1988. P.7

Figura 25: “Os Dez Mandamentos do Pingente”, código informal de posturas apreendido em novembro de 1987. Dados extraídos de Esporte para trens. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, terça-feira, 17 de novembro de 1987.

Figura 26: Líder empresarial apresenta, sorridente, as “transformações” na ferrovia.  
Extraído de Jornal do Commercio. Quarta-feira, 19 de julho de 2000.

## **INTRODUÇÃO: PERCURSO DE VIAJANTES, SUBÚRBIOS DOS TRILHOS DE AÇO E SUAS FACES**

Havia certo *élan* empertigado embebido no olhar dos viajantes, em geral estrangeiros seduzidos por assuntos do Brasil, quando caminhavam em direção às paragens que excediam os limites da Corte. O Rio de Janeiro que se iniciava ao cabo dos fundos da Quinta da Boa Vista – com um interessante apêndice no rico casarão da Marquesa de Santos nos limites de São Cristóvão – era traduzido em um caminhar por vias tortuosamente enlameadas e na revelação, quase mística, de um “Ser suburbano” ainda imberbe, mas soberbamente fixado nos arrabaldes onde, na primeira metade do século XIX, o vento soprava sem os apitos dos trens, instalados a partir de uma fagulha criativa – quase um sopro de vida – nem tanto tempo depois.

É inadequado, portanto, afirmar que a vida colonial no Rio de Janeiro se restringia ao “vale” entre os morros centrais do Castelo, Santo Antônio, São Bento e Conceição, um equívoco talvez oriundo do breve recenseamento de 1799, que por falta de meios não passou daquele quadrilátero, resultando em omitir populações periféricas que se localizavam nas margens da Estrada Velha da Penha e da Estrada Velha da Pavuna, obras das missões jesuíticas, bem como alguma ocupação de perfil agrário no que hoje são os bairros das cercanias de Inhaúma.

No oitocentismo, um ainda jovem *Sir Oswald Walters Brierly*, cavaleiro da coroa britânica, pintor realista responsável por aquarelar a armada imperial da rainha Vitória, caminhou pelos arrabaldes cobertos de lama e mato, semipantanosos, por longas expedições entrecortadas no intervalo de 1842 a 1867, quando aportavam na Corte tropical os veleiros – e, por último, vapores – nos quais embarcava para pintar o cais, os marinheiros e os navios de outras bandeiras.

Brierly<sup>1</sup> legou importantes diários de viagem, escritos ao tempo de cada uma e revistados à guisa de um livro de memórias, onde descreveu com as minúcias de suas aquarelas os traços da presença humana ao redor de portos da Nova Zelândia, Chile, Peru e México, mas dedicou especial olhar sobre o Rio de Janeiro do Segundo Reinado, em notas e impressões dedicadamente recolhidas e revisadas pelo memorialista Pedro da Cunha e Menezes.

---

<sup>1</sup>BRIERLY, Oswald. *Diário de viagens ao Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson, 2006. P. 75.

O *marine-painter* inglês coletou seus espantos com as localidades lambidas pelas margens da Baía da Guanabara, em uma expedição que relatava certa contiguidade entre as paisagens suburbanas, onde o panorama visual de *Piedade* não se distinguia em vivos tons de uma ainda hoje muito rural *Margie* (sic), como Brierly se referia ao município fluminense de Magé. Há, em seus relatos, uma impressão geral da vida do Brasil, expressa em um gradiente não muito distinguível, talvez composto de “variações de uma mesma cor”. Descreveu o inglês, em 9 de fevereiro de 1842, com indisfarçado generalismo:

Passamos por *Margie* por volta da hora do pôr do sol e continuamos a cavalgar no escuro. No Brasil, logo após o crepúsculo, o país inteiro parece ser envolvido por enxames de insetos, que fazem uma variedade de sons. Sapos coaxam com um vigor absolutamente espantoso. Centenas deles ao mesmo tempo, enquanto uma espécie de gafanhoto grande produz um incessante e ruidoso *chirrrrrr*. O zunido dos mosquitos pode ser ouvido ao redor e o ar parece inteiramente iluminado por vagalumes. (BRIERLY, 2006, P. 75).

A análise de relatos de viajantes anteriores a *Sir Brierly* conduz às memórias do barão Georg Heinrich von Langsdorff (in SAINT-HILAIRE, 1975), diplomata a serviço do *czar*, e do botânico francês Auguste de Saint-Hilaire, dois outros curiosos pelos temas do Brasil a se embrenharem nos arrabaldes da corte para o registro da fauna, flora, clima e da talvez parca presença humana naquelas paragens.

Em um recuo ao período joanino, recordamos que, em setembro de 1819, Langsdorff e Saint-Hilaire caminharam pela Freguesia de Inhaúma, onde Saint-Hilaire, ao desfilar associações entre o nome da localidade e a ave brasileira inhuma (*Anhima cornuta*), deitou olhos sobre a presença humana naquele arrabalde, constatando que a “paróquia de Inhaúma, cujo raio não é maior que meia légua, conta com duzentos fogos (residências) e mil e seiscentos habitantes adultos” (SAINT-HILAIRE, 1975. P. 47), Saint-Hilaire constatou que as construções da localidade circundavam a igreja de São Thiago de Inhaúma, incluindo rudimentares tabernas que decoravam o caminho. “Artífices, mercadores, botequineiros, tratam também de se aproximar do local em que se reúnem os proprietários, e é assim que se formam, na maioria, as povoações do interior”<sup>2</sup>.

A amálgama entre o inóspito e o puramente interiorano, presente quer em 1819, quer em 1842, não expõe grandes diferenciações nesse espectro temporal que precedeu a inauguração das primeiras estradas de ferro da ambiência onde elas seriam elas depois instaladas. A compreensão do percurso histórico de completa transformação na paisagem urbana dos limites cariocas precisa observar, sem

---

<sup>2</sup>SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem pela Província do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. São Paulo: Itatiaia, 1975. P. 40.

titubeios, as expressões da cultura que acompanhavam tal andamento. A imprensa, por seu papel salutar e plena instalação no Rio de Janeiro desde o período joanino, oferece relevantes pistas.

Gilberto Freyre, em sua introdução de *O Escravo nos Anúncios de Jornais Brasileiros do Século XIX*, apontou para a relevância da observação dos anúncios comerciais em periódicos para a reconstituição e reinterpretação de trajetórias de sociedades e grupos sociais:

À utilização dos anúncios para reconstituições e avaliações sociais, no Brasil, continuei a aplica-la a sucessivas fases do desenvolvimento quer social, quer cultural, do nosso País, com resultados dos quais se pode dizer terem constituído a invenção, por brasileiro, de uma *Anunciologia* nada insignificante. Ao contrário: afirmação de um novo tipo de documentação social já cientificamente antropológico ou sociológico. (FREYRE, 2010. P. 22).

Para a finalidade de ilustrar a compartimentalização dos subúrbios, presente ao longo dos séculos e que nos permite uma ilustração não cronológica, incorporamos nesta introdução uma reveladora listagem de imóveis oferecidos para venda ou locação nos arrabaldes do Rio de Janeiro, então capital federal. Optamos, ainda à guisa de ilustração introdutória, pela escolha de um período localizado um século depois das referências legadas por Saint-Hilaire, Langsdorff e Brierly, em janeiro de 1930, com a licença deste salto temporal.

É um período, como se demonstrará mais tarde, vital para a popularização da categoria “subúrbio”. Trata-se de uma organização diferenciada dos lugares da *urbe* onde se localizavam estes imóveis. Ao invés da simples catalogação por bairros, o *Jornal do Brasil* agrupava estas construções ao curso de cada uma das quatro principais ferrovias que cortavam o tecido urbano carioca àquela altura: a E.F Central do Brasil, a E.F Rio D’Ouro, a E.F Leopoldina e a Linha Auxiliar. Mesmo quando em ruas distantes da altura de cada estação, estes imóveis são descritos tendo como “âncora” a estação do bairro em que ele estava localizado. Como exemplo<sup>3</sup>:

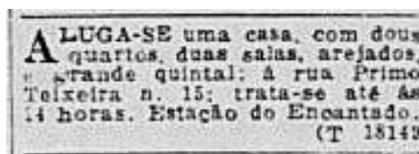


Figura 1: Anúncio de casa na estação do Encantado

É possível perceber, a partir desta exemplificação, a tentativa de organizar e descrever os arredores da estação do Encantado, apontada como pertencente aos “subúrbios da E.F Central do Brasil”, tanto para efeito de atração para as negociações – pela denotada oferta de transportes – quanto para uma efetiva ênfase do espectro espacial em uma área mais delimitada. Todavia observa-se, é

---

<sup>3</sup> *Jornal do Brasil*. Sábado, 11 de janeiro de 1930. P. 25.

possível considerar, um fenômeno mais abrangente: ao organizar bairros e localidades desta forma, contribuía-se para referendar a ideia de contiguidade. Isto é, a noção de que a sequência de bairros pertenceria a uma mesma ordem de coisas, onde a ferrovia seria o elo identitário entre bairros que se seguem. Esta contiguidade difere-se das generalizações sobre a ocupação dos subúrbios presentes na literatura oitocentista pré-ferrovias, bem como da ascensão paulatina e difusa de tais subúrbios na segunda metade do século XIX, fenômeno a ser analisado no capítulo II desta tese.

Como aspecto mais aparente do status de contiguidade, apresentam-se quatro termos do léxico popular: a ideia de que há “subúrbios da Central”, “subúrbios da Leopoldina”, “subúrbios da Rio D’Ouro” e “subúrbios da Auxiliar”. Como exemplificação, observa-se uma das primeiras ocasiões em que o termo dos “subúrbios da Central”, utilizado para designar não apenas os bairros que contam com estações como os que margeiam a ferrovia<sup>4</sup>:

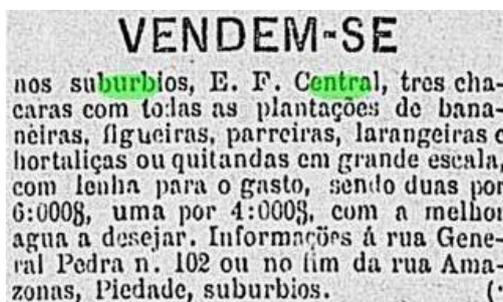


Figura 2: Anúncio de chácara na estação de Piedade

Em um recuo cronológico, observemos um anúncio de imóveis publicado na Gazeta de Notícias, em 5 de janeiro de 1892, pouco mais de dois anos após a mudança de nome da ferrovia, de E.F Dom Pedro II para E.F Central do Brasil, promovida em 22/11/1889, em ato contínuo à Proclamação da República. Como é possível observar no anúncio, não são explicitados os bairros em que se localizam as três chácaras (apenas o endereço de contato, na também suburbana Piedade), mas sim – novamente em um exemplo de contiguidade, o longo percurso de pelo menos 62 km – extensão do atual Ramal de Japeri – em que elas se encontravam.

A nomenclatura “subúrbios” pode ser encontrada nos acervos hemerográficos da Biblioteca Nacional desde muito antes da inauguração da primeira ferrovia brasileira, a E.F Mauá, em 1854. Sua presença se refere, habitualmente, a especialidades no estrangeiro. Nos escritos oitocentistas coletados, assinados pelos já mencionados Brierly, Saint-Hilaire e Langsdorff, tal terminologia não aparece. Todavia, a dicotomia Corte/interior dos bairros periféricos cortados por linhas férreas é explicitada nos anúncios publicados pela E.F de Dom Pedro II nos jornais cariocas desde o início de suas atividades, na medida em que esta se apresentava como ação integradora entre a “corte” e o

---

<sup>4</sup> *Gazeta de Notícias*. Terça-feira, 5 de janeiro de 1892. P. 3.

“interior”, como pode ser observado neste comunicado que informava taxas e impostos do frete ferroviário<sup>5</sup>:

| FRETES POR PESO.                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |               |          |               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|----------|---------------|
| Art. 1.º Primeira classe: generos de importação (regulamento de 26 de abril de 1857, art. 103 § 1.º). Reputam-se taes todos os que percorrerem a estrada de ferro em direcção da corte para o interior; e pagarão os seguintes fretes por arroba (exceptuados os que estão classificados em outros artigos desta tarifa.) |               |          |               |
| Da corte a                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Engenho Novo. | 45 réis. | 1 1/2 leguas. |
| » » »                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Cascadura.    | 90       | » 3 »         |
| » » »                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Machambomba   | 150      | » 3 »         |
| » » »                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Queimados.    | 240      | » 8 »         |
| » » »                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Belem.        | 300      | » 10 »        |

Figura 3: Tarifas da E.F de Dom Pedro II em 1857

Na pequena listagem de estações acima, apenas Corte (atual Central do Brasil), Engenho Novo e Cascadura ficavam no Município Neutro. Maxambomba (atual Nova Iguaçu), Queimados e Belém (Japeri), iniciavam o prolongamento da estrada de ferro em direção à Baixada Fluminense, tendência que se intensificou ao longo do restante do século XIX com o espraiamento das linhas ferroviárias aos atuais municípios de Duque de Caxias, São João de Meriti, Magé, Guapimirim, Belford Roxo, Paracambi, Mesquita e Nilópolis.

É preciso compreender o rastro de institucionalização promovido por este processo de espraiamento. Nas espacialidades de beira a linha, surgiram cidades inteiras, bem como clubes recreativos, bandas musicais, instituições voltadas para práticas festivas, equipes esportivas e associações de ajuda mútua. A respeito deste fenômeno oitocentista, José Geraldo Vinci de Moraes afirma:

Vilas e cidades surgiam em torno das estações ferroviárias. Nos grandes centros urbanos, os bairros populares também se organizavam à sua volta. A importância das ferrovias chegou a tal ponto, que a locomotiva a vapor tornou-se o símbolo do progresso durante o século XIX. (MORAES, 2001. P. 13).

Para principiar a compreensão sobre as ferrovias cariocas, observemos o atual alcance ferroviário do município do Rio de Janeiro e de seu entorno, excetuando a malha metroviária:

---

<sup>5</sup> *Diário do Rio de Janeiro*. Terça-feira, 9 de março de 1858. P. 2.

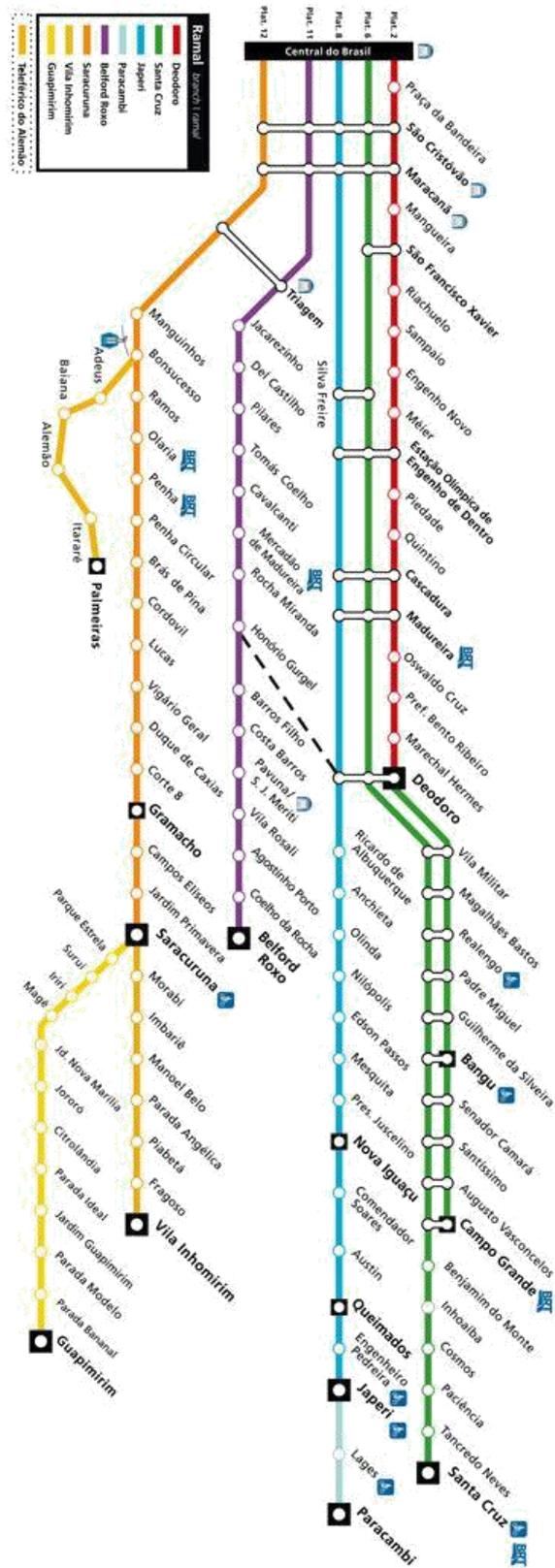


Figura 4: Malha ferroviária da Região Metropolitana do Rio de Janeiro em 2019

Serão objeto de análise desta tese os subúrbios ferroviários localizados na capital fluminense. Isto é, os trechos que compreendem Central do Brasil – Anchieta, Central do Brasil – Santa Cruz, Central do Brasil – Pavuna e Central do Brasil – Vigário Geral. Isto ocorre na medida em que é necessário demonstrar o gradiente de distinções entre tais espacialidades de beira-a-linha, distinções estas fortemente impactadas pela desigualdade nos investimentos públicos e privados nas ferrovias E.F Central do Brasil, E.F Leopoldina e E.F Linha Auxiliar, que compõem tais ramais. Para efeito comparativo, também serão apresentados os bairros que margeiam o leito da antiga E.F Rio D’Ouro, atual Linha 2 do Metrô, no trecho Central do Brasil – Pavuna em percurso que “serpenteia” o Ramal de Belford Roxo, encontrando-o em São Cristóvão, Maracanã, Triagem, Del Castilho e na Pavuna.

Para início de discussão a respeito da problemática da desigualdade nos índices de desenvolvimento social dos bairros cortados por estas ferrovias, seguem os dados abaixo do Índice de Desenvolvimento Humano<sup>6</sup> (indicador aqui escolhido por, em sua única publicação no Rio de Janeiro, em 2000, ter capturado o panorama do desenvolvimento social logo após a privatização da malha ferroviária carioca de passageiros, ocorrida em 1998) de cada uma das localidades, de acordo com dados do Instituto Pereira Passos<sup>7</sup>. Esta problemática, levantada para efeito de introdução, serve muito mais como diagnóstico dos sintomas do que das causas de tal desigualdade, uma vez que o caráter metodológico do IDH dificulta estudos comparativos com dados de outrora, anteriores à sua única aferição no Rio de Janeiro, e mesmo a estudos com indicadores similares registrados em recenseamentos, por exemplo, que muito tardiamente se dedicaram a aferir a pluralidade das manifestações da desigualdade, restringindo-se, por décadas, aos quantitativos de habitantes habilitados ao exercício de suas profissões, aos graus de escolaridade e aos dados sobre a mortalidade, negligenciando, por exemplo, o não acesso a bens culturais, os graus de institucionalização das comunidades pesquisadas e os mecanismos de ascensão social de seus habitantes. Entretanto, à guisa de introdução ao diagnóstico do problema, cabe o registro aos índices registrados na única aferição, em 2000:

---

6 O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é um indicador desenvolvido em 1990 pelos economistas Amartya Sen e Mahbub ul Haq, e serve – em nível nacional – para categorizar países nas categorias “desenvolvido”, “sub-desenvolvido” e “em desenvolvimento”, considerando não apenas dados da ordem do capital econômico como a renda *per capita* mas, também, elementos como a longevidade e o índice de educação, contribuindo para revelar um panorama não puramente economicista da realidade social.

7 INSTITUTO PEREIRA PASSOS. *Coleção Estudos Cariocas - Desenvolvimento Humano e condições de vida na cidade do Rio de Janeiro. (Estudo N° 2352)*. Rio de Janeiro: IPP, 2000.

| ESTAÇÃO             | FERROVIA DE ORIGEM | IDH DO BAIRRO |
|---------------------|--------------------|---------------|
| CENTRAL DO BRASIL   | EFCB               | 0,894         |
| PRAÇA DA BANDEIRA   | EFCB               | 0,873         |
| SÃO CRISTOVÃO       | EFCB               | 0,833         |
| MARACANÁ            | EFCB               | 0,944         |
| MANGUEIRA           | EFCB               | 0,800         |
| S. FRANCISCO XAVIER | EFCB               | 0,800         |
| RIACHUELO           | EFCB               | 0,905         |
| SAMPAIO             | EFCB               | 0,839         |
| ENGENHO NOVO        | EFCB               | 0,858         |
| MÉIER               | EFCB               | 0,931         |
| ENGENHO DE DENTRO   | EFCB               | 0,857         |
| PIEIDADE            | EFCB               | 0,850         |
| QUINTINO            | EFCB               | 0,850         |
| CASCADURA           | EFCB               | 0,833         |
| MADUREIRA           | EFCB               | 0,831         |
| OSWALDO CRUZ        | EFCB               | 0,855         |
| BENTO RIBEIRO       | EFCB               | 0,814         |
| MARECHAL HERMES     | EFCB               | 0,851         |
| DEODORO             | EFCB               | 0,856         |
| VILA MILITAR        | EFCB               | 0,856         |
| R. DE ALBUQUERQUE   | EFCB               | 0,807         |
| MAGALHÃES BASTOS    | EFCB               | 0,802         |
| ANCHIETA            | EFCB               | 0,788         |
| REALENGO            | EFCB               | 0,803         |
| PADRE MIGUEL        | EFCB               | 0,804         |
| G. DA SILVEIRA      | EFCB               | 0,794         |
| BANGU               | EFCB               | 0,794         |
| SENADOR CAMARÁ      | EFCB               | 0,768         |
| SANTÍSSIMO          | EFCB               | 0,780         |
| A. VASCONCELLOS     | EFCB               | 0,802         |
| CAMPO GRANDE        | EFCB               | 0,810         |
| BENJAMIN DO MONTE   | EFCB               | 0,747         |
| INHOAÍBA            | EFCB               | 0,747         |
| COSMOS              | EFCB               | 0,759         |
| PACIÊNCIA           | EFCB               | 0,751         |
| TANCREDO NEVES      | EFCB               | 0,742         |
| SANTA CRUZ          | EFCB               | 0,742         |

Tabela 1: Índice de Desenvolvimento Humano nos subúrbios da Central do Brasil, referente ao ano 2000, único levantamento feito na cidade.

Nota-se IDH abaixo de 800 conforme a E.F Central do Brasil avança de Deodoro em sua bifurcação até Santa Cruz, com exceção dos bairros de Vila Militar, Magalhães Bastos, Realengo, Padre Miguel e das estações Augusto Vasconcellos e Campo Grande, ambas localizadas no bairro último. Nos bairros que compõem o chamado “Ramal de Deodoro”, observa-se IDH de nível “Muito alto”, segundo os indicadores adotados pelo IPP. Problematiza-se, aqui, o caráter contemporâneo de tal indicador, não cabendo especulações sob sua metodologia a fatos anteriores a 2000. Porém, neste único levantamento realizado no município do Rio de Janeiro é possível observar índices que podem denotar, de fato, que a desigualdade caminha com os trilhos do trem, mais ou menos da Central do Brasil em direção aos subúrbios mais distantes, e mais aparentemente privilegiando com indicadores mais salutares bairros que obtiveram melhores investimentos em sua malha ferroviária.

Em seguida, observemos o mesmo gráfico tomando como base as estações que compõem o trecho carioca da E.F Linha Auxiliar, o atual Ramal de Belford Roxo<sup>8</sup>:

| ESTAÇÃO           | FERROVIA DE ORIGEM | IDH DO BAIRRO |
|-------------------|--------------------|---------------|
| CENTRAL DO BRASIL | EFCB - AUXILIAR    | 0,894         |
| SÃO CRISTOVÃO     | EFCB - AUXILIAR    | 0,833         |
| MARACANÃ          | EFCB - AUXILIAR    | 0,944         |
| TRIAGEM           | EFCB - AUXILIAR    | S/N           |
| JACAREZINHO       | EFCB - AUXILIAR    | 0,731         |
| DEL CASTILHO      | EFCB - AUXILIAR    | 0,860         |
| PILARES           | EFCB - AUXILIAR    | 0,831         |
| THOMÁS COELHO     | EFCB - AUXILIAR    | 0,802         |
| CAVALCANTI        | EFCB - AUXILIAR    | 0,807         |
| MADUREIRA (MAGNO) | EFCB - AUXILIAR    | 0,831         |
| ROCHA MIRANDA     | EFCB - AUXILIAR    | 0,815         |
| HONÓRIO GURGEL    | EFCB - AUXILIAR    | 0,804         |
| BARROS FILHO      | EFCB - AUXILIAR    | 0,750         |
| COSTA BARROS      | EFCB - AUXILIAR    | 0,713         |
| PAVUNA            | EFCB - AUXILIAR    | 0,790         |

Tabela 2: Índice de Desenvolvimento Humano nos subúrbios da antiga Linha Auxiliar, referente ao ano 2000, único levantamento feito na cidade.

Nota-se, explicitamente, que os índices de IDH dos subúrbios cariocas do Ramal de Belford Roxo são inferiores aos dos subúrbios que compõem as linhas da antiga E.F Central do Brasil. Dadas, possivelmente, as antigas e já expiradas presenças da fábrica de tecidos Nova América e de outras indústrias, proporcionando o *status* de bairro operário, há melhores índices nas estações de Del Castilho, que é compartilhada com o leito de outra ferrovia e de Madureira, onde os dois extremos geográficos do bairro são cortados por uma ferrovia cada e os índices obtidos, obviamente, são do bairro como um todo. Seguem agora os dados de IDH dos subúrbios da E.F Leopoldina, que compõem o trecho carioca do atual Ramal de Gramacho<sup>9</sup>:

| ESTAÇÃO           | FERROVIA DE ORIGEM | IDH DO BAIRRO |
|-------------------|--------------------|---------------|
| CENTRAL DO BRASIL | EF LEOPOLDINA      | 0,894         |
| SÃO CRISTOVÃO     | EF LEOPOLDINA      | 0,833         |
| MARACANÃ          | EF LEOPOLDINA      | 0,944         |
| TRIAGEM           | EF LEOPOLDINA      | S/N           |
| MANGUINHOS        | EF LEOPOLDINA      | 0,726         |
| BONSUCESSO        | EF LEOPOLDINA      | 0,861         |
| RAMOS             | EF LEOPOLDINA      | 0,857         |
| OLARIA            | EF LEOPOLDINA      | 0,853         |
| PENHA             | EF LEOPOLDINA      | 0,804         |
| PENHA CIRCULAR    | EF LEOPOLDINA      | 0,826         |
| BRÁS DE PINA      | EF LEOPOLDINA      | 0,835         |
| CORDOVIL          | EF LEOPOLDINA      | 0,791         |
| PARADA DE LUCAS   | EF LEOPOLDINA      | 0,745         |
| VIGÁRIO GERAL     | EF LEOPOLDINA      | 0,763         |

Tabela 3: Índice de Desenvolvimento Humano nos subúrbios da antiga Leopoldina, referente ao ano 2000, único levantamento feito na cidade.

8 INSTITUTO PEREIRA PASSOS. *Coleção Estudos Cariocas - Desenvolvimento Humano e condições de vida na cidade do Rio de Janeiro. (Estudo N° 2352)*. Rio de Janeiro: IPP, 2000.

9 Idem. Ibidem.

Neste caso, há a formação de subúrbios mais estruturados, com níveis perceptíveis de melhoria no desenvolvimento humano como Bonsucesso, Ramos e Olaria. Ao final da linha, há favelas constituídas muito após a introdução da ferrovia, mas é notável o quanto o IDH da maior parte dos bairros cobertos se encontra acima dos remanescentes da E.F Linha Auxiliar, embora ainda abaixo da E.F Central do Brasil. Para encerrar a apresentação dos gráficos, observemos os dados dos bairros cobertos pela atual Linha 2 do Metrô, formada com base nos subúrbios da E.F Rio D'Ouro<sup>10</sup>:

| ESTAÇÃO             | FERROVIA DE ORIGEM | IDH DO BAIRRO |
|---------------------|--------------------|---------------|
| CENTRAL DO BRASIL   | EF RIO D'OURO      | 0,894         |
| CIDADE NOVA         | EF RIO D'OURO      | 0,867         |
| SÃO CRISTOVÃO       | EF RIO D'OURO      | 0,833         |
| MARACANÃ            | EF RIO D'OURO      | 0,944         |
| TRIAGEM             | EF RIO D'OURO      | S/N           |
| MARIA DA GRAÇA      | EF RIO D'OURO      | 0,860         |
| DEL CASTILHO        | EF RIO D'OURO      | 0,860         |
| INHAÚMA             | EF RIO D'OURO      | 0,810         |
| ENGENHO DA RAINHA   | EF RIO D'OURO      | 0,835         |
| THOMÁS COELHO       | EF RIO D'OURO      | 0,802         |
| VICENTE DE CARVALHO | EF RIO D'OURO      | 0,773         |
| IRAJÁ               | EF RIO D'OURO      | 0,798         |
| COLÉGIO             | EF RIO D'OURO      | 0,762         |
| COELHO NETO         | EF RIO D'OURO      | 0,806         |
| ACARI               | EF RIO D'OURO      | 0,720         |
| ENG. RUBENS PAIVA   | EF RIO D'OURO      | 0,790         |
| PAVUNA              | EF RIO D'OURO      | 0,790         |

Tabela 4: Índice de Desenvolvimento Humano nos subúrbios da antiga E.F Rio D'Ouro, referente ao ano 2000, único levantamento feito na cidade.

É notória a quantidade de bairros com IDH abaixo de 800, bem como próximos desta marca ao longo dos antigos subúrbios da E.F Rio D'Ouro. Observados os números, é possível demarcar algumas questões de memória que a contiguidade destes subúrbios proporciona, na medida em que há proporção entre o relativo desenvolvimento dos bairros da E.F Central do Brasil e da E.F Leopoldina em contraponto com as duas ferrovias restantes no que diz respeito aos processos de institucionalização, isto é, a capacidade que tais comunidades têm de se fazer representadas culturalmente. Este tema dos graus de institucionalização nos subúrbios cariocas, embora não seja objeto de análise na presente tese, é um provocativo fenômeno a ser dissecado por pesquisadores das relações culturais.

Como ilustração da desigualdade nos investimentos nestas quatro ferrovias, é necessário mencionar, para efeito de parâmetro, o período de suas eletrificações, quando ocorridas, ocasião em que foi

<sup>10</sup> Idem. Ibidem.

substituída a tração por locomotiva a vapor pela ação de trens elétricos. A tabela seguinte revela a discrepância nos processos de duplicação e eletrificação dos trechos ferroviários<sup>11</sup>:

| FERROVIA                  | INAUGURACÃO | DUPLICAÇÃO | ELETRIFICAÇÃO |
|---------------------------|-------------|------------|---------------|
| EFCB (CENTRALxDEODORO)    | 1858        | 1871-75    | 1937          |
| EFCB (DEODOROxSANTA CRUZ) | 1878        | 1947       | 1938-45       |
| EFCB (DEODOROxANCHIETA)   | 1858        | 1896       | 1939          |
| EF LEOPOLDINA             | 1886        | N/A        | 1967          |
| EF LINHA AUXILIAR         | 1898        | 1923       | 1945          |
| EF RIO D'OURO             | 1883        | Não dup.   | Não eletr.    |

Tabela 5: Breve observação dos investimentos realizados na malha ferroviária carioca.

Como é possível observar, a estrada de ferro que menos recebeu investimentos é aquela margeada pelos subúrbios mais pobres, mesmo após sua transformação em Linha 2 do metrô a partir dos anos 1980, a E.F Rio D'Ouro. Já o trecho entre a Central do Brasil e Deodoro da E.F Central do Brasil foi o primeiro a ser inaugurado, duplicado e eletrificado, e mantém os subúrbios de maior IDH.

Observada a lógica da desigualdade que se reproduz nos indicadores socioeconômicos dos subúrbios ferroviários, apresenta-se uma questão para o campo da Memória Social: por se tratar de meio em que ruína e obsolescência convivem com a modernidade, é preciso ressaltar a quantidade de ruínas urbanas que compõem os trechos de ferrovia acima mencionados. No trecho entre a Central do Brasil e Deodoro, há ruínas de uma estação (Todos os Santos) e vestígios de duas outras que, extintas, foram transformadas em passagens subterrâneas (Rocha e Encantado). Entre Deodoro e Santa Cruz, há a estação João Ellis. Entre a Central e Pavuna, uma estação inteira (*Walmart*) e vestígios de diversas outras extintas ao longo do século XX. Chama atenção, sobretudo, a relação entre as ruínas e a memória, na medida em que, dada a pouca dificuldade de acesso pedestre à via férrea, estes espaços são, muitas vezes, frequentados e ressignificados, propiciando novas relações entre a memória e as comunidades servidas.

Esta tese está dividida em quatro capítulos, nos quais nos dedicaremos a compreender a dinâmica sociocultural das espacialidades de beira a linha, contribuindo para a apreensão de suas relações com a memória.

No primeiro capítulo desta tese, será especialmente questionada a categorização do Rio de Janeiro como uma “cidade partida”, leitura essa que pasteuriza, em nosso entendimento, as relações sociais na cidade-espacialidade como se fossem distinções cristalizadas, e não as dinâmicas permeáveis e porosas, embora embebidas em desigualdades, que de fato são. Compreensões sobre espaço, cidade,

---

11 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004. P. 212.

ferrovia e a própria categoria de subúrbio, alvo de controvérsia e a respeito da qual, consideramos, houve um “rpto” ideológico, esvaziando-a de seu sentido inicial.

No segundo capítulo, o tema será o processo histórico de formação dos subúrbios cariocas, bem como a desigualdade social nos quatro subúrbios ferroviários cariocas, iniciando pelo “par de serpentes de aço” composto pela E.F Rio D’Ouro e a E.F Linha Auxiliar da Central do Brasil, uma trajetória quase sesquicentenária de precariedade, assim como abordagens sobre a formação dos subúrbios da E.F Leopoldina e da E.F Central do Brasil, observando o impacto do aparecimento das ferrovias sobre suas demografias e seus perfis socioeconômico.

No terceiro capítulo da tese serão observadas as relações entre as estradas de ferro cariocas e a Memória Social, no que diz respeito à produção de ruínas e sua significação pelas comunidades de beira a linha em diversas manifestações, como os cemitérios ferroviários, as estações abandonadas, os ramais extintos – mas presentes imaterialmente na organização das espacialidades – e a ressignificação das estações que, tendo perdido tal *status*, se transfiguraram em equipamentos urbanos de outras naturezas.

No capítulo quarto, finalmente, será feito um levantamento dos vinte anos de privatização das ferrovias fluminenses, com as reconfigurações proporcionadas nesse período, como a desativação dos cemitérios ferroviários – importantes, embora descuidados, espaços de salvaguarda – o apagamento da memória de uma série de localidades, com a troca de nomes de estações (Cintra Vidal por Pilares, Magno por Mercadão de Madureira, Vieira Fazenda por Jacarezinho, por exemplo), pontuando que a Supervia – concessionária dos transportes ferroviários de passageiros do Rio de Janeiro desde 1998 – substituiu a lógica de produção de ruínas e vestígios pela ascensão de um programa de silenciamento das memórias ferroviárias.

Isto é: esta tese tem como objeto as linhas férreas do município do Rio de Janeiro em seu sentido estrito, quanto à formação e desenvolvimento de suas operações, mas também as contempla no campo simbólico, onde são travadas as relações de memória e ressignificação das espacialidades. Mais do que o tema ferrovias, é abordada a vida que as anima, bem como ao entorno de suas vias.

Quanto à metodologia, esta tese foi escrita com base em levantamento bibliográfico e documental, valendo-se tanto de documentos oficiais quanto do noticiário da imprensa carioca ao longo de século e meio. Como principal ferramenta de pesquisa, foi utilizada a Hemeroteca Digital Brasileira da Fundação Biblioteca Nacional, na qual foi feito o levantamento hemerográfico em mais de uma centena de periódicos editados e publicados no Rio de Janeiro entre 1808 e os dias atuais, propiciando o levantamento de conteúdo noticioso, iconográfico e fotográfico relativo ao tema da presente tese.

## CAPÍTULO 1: SUBÚRBIOS, ESPACIALIDADES DE MUITAS DEMARCAÇÕES

### 1.1 - “Alarga o espaço da tua tenda, estende as cordas, reforça as estacas”: Território, Espaço e Espacialidade, um debate dimensional

A abrangência da palavra espaço, conceito de múltiplas definições que está abarcado em uma das mais polissêmicas palavras da língua portuguesa, pode para princípio de reflexão sistematizar as formações naturais litológicas e hídricas, os ecossistemas a estas envolvidas – tão complexas que são tais formações quanto a superfície de uma rocha ou a totalidade da crosta terrestre – bem como, em sua dimensão na teoria social, conceptualizar as relações socioculturais exercidas entre os seres humanos, destrinchadas nas muitas áreas do conhecimento a partir das interações desfechadas pela economia, religiões, expressões artísticas, relações de trabalho e produção, na diplomacia, nas guerras e em todos os outros campos do exercício das criações humanas. Isto é: espaço, em uma interpretação abrangente, dá nome ao que nos antecede e o que por nós foi criado, o mundo em que estamos inseridos e aquilo que dele fazemos.

É preciso, entretanto, restringir nesta tese a noção de espaço pela perspectiva da teoria social, de modo que seja possível compreender sua dimensão na dinâmica das práticas sociais. Assim, poderemos perpassar o conceito para apresentar, em diálogo entre autores, as correlações entre o espaço e suas origens, que aqui optamos por apresentar no conceito de território e a síntese, por nós formulada, entre as duas noções, a espacialidade.

Milton Santos deu formas próprias à conceptualização do espaço no debate geográfico ao vincular, em sua obra, tal noção à percepção de função, que dota ao espaço carga social, transformando-o em expressão da interação humana em sociedade (a referida função) por meio das relações culturais estabelecidas na permanente interface com o outro que é inerente à vida em grupos.

Na teoria de Santos, habita o espaço a primazia das relações produtivas de caráter socioeconômico, muito embora a dinâmica espacial não se restrinja à dialética entre os possuidores dos meios de produção e os da força de trabalho, ao abarcar no espaço também as relações históricas, de memória, sociológicas e antropológicas que balizaram a constituição de tal ambiente socioprodutivo. Ou seja, trata-se de uma concepção que assimila as transformações da cultura em interação com os processos socioprodutivos sem descartar, todavia, a primazia destes últimos na formatação do *modus vivendi*. Isto é: a perspectiva materialista é flexibilizada, mas de modo algum renegada. Segundo Santos, “a sociedade se exprime através de processos que, por sua vez, desdobram-se através de funções enquanto estas se realizam mediante formas”. (SANTOS, 2008. P. 59). Economia e cultura coabitam, se retroalimentam e, ainda que de modo assimétrico, produzem desdobramentos que configuram, de modo permanentemente híbrido, a vida que anima o espaço.

Para destrinchar este gradiente entre processos, funções e formas apresentamos, segundo as concepções de Milton Santos, a presença humana espacializada na dimensão espaço-temporal de seus processos, no *modus vivendi* de suas formas e no *modus operandi* de suas funções, com o objetivo de compreender primeiramente o “lugar do lugar” até o produto final, a totalidade, que aqui interpretamos como a compreensão de que o mundo é – ou seria – um grande espaço de interações culturais e socioprodutivas calcadas em fundamentos históricos e memoriais.

Perpassam as três esferas espaciais definidas por Milton Santos, como já colocado, as questões socioprodutivas, para o autor resultantes na consolidação de formas geográficas, ambiências mensuráveis em seus conflitos socioeconômicos e identificáveis nas sociedades de matriz ocidental.

Para Milton Santos:

*Formas, sem as quais nenhuma função se perfaz, são objetos, formas geográficas, mas também podem ser formas de outra natureza [...]. No entanto, mesmo essas formas sociais não geográficas terminam por espacializar-se, geografizando-se, como é o caso da propriedade ou da família. Assim, as funções se encaixam, direta ou indiretamente, em formas geográficas. (SANTOS, 2008. P. 59)*

É indispensável rememorar, por outro lado, o caráter fortemente interacional que possuem tais formas, que se aglutinam, na compreensão do autor desta tese, para conceber processos, oriundos de uma ação contínua e conjunta. Família e propriedade, enquanto instituições, por exemplo, são indissociáveis na lógica de acumulação e perpetuação do capital, fator que permeia as relações socioprodutivas que são basilares na dinâmica macroespacial. Deste modo, formas geográficas, suas funções e a lógica dos processos em que estão incluídas não seriam fórmulas-estaque de compreensão espacial da vida em sociedade, e sim três vertentes – de dimensões diferenciadas e capilaridades, talvez, proporcionais – de uma lógica maior que regeria as relações sociais, uma espécie de tridimensionalidade dos modos de expressão social que são, ao mesmo tempo, produtores de uma infinidade de *modus operandi* e de um mesmo processo central, que orienta a vida no espaço moderno – a produção e acumulação de riquezas.

Tais percepções, a da aglutinação e permanente interação entre as diferentes dimensões espaciais, se relacionam com a compreensão de Milton Santos expressa em outra obra, “Espaço e Método”, na qual o geógrafo compreende “o espaço como uma instância da sociedade, ao mesmo título que a instância econômica e a instância cultural-ideológica. Isto significa que, como instância, ele (o espaço) contém e é contido pelas demais instâncias, assim como cada uma delas o contém e é por ele contida.” (SANTOS, 1985, P.1). É possível, portanto, apreender daqui os processos geográficos como a própria explicitação maior da vida em sociedade, em permanente interface com a lógica macroeconômica e com a instância cultural-ideológica. Desta maneira, analisamos formas, funções e as referidas instâncias como manifestações em múltiplas frequências e modulações de uma mesma

lógica, produtora e reprodutora de desigualdades ao mesmo tempo em que produtora e reprodutora de riquezas: há desigualdades explícitas nas manifestações da vida em sociedade, nas relações socioprodutivas e nas expressões culturais e ideológicas, bem como é observável a presença de todas estas expressões de ação humana na permanente lógica de reprodução do capital.

Possivelmente, um das melhores percepções acerca da sintomatologia das funções na vida moderna pertence a Walter Benjamin, que exprimiu do traumático desenrolar da Primeira Guerra Mundial (1914-1918) a significação da “pobreza de experiência” advinda da aparente fratura geopolítica e espacial representada na noção em um conflito global. Ao discutir em “Experiência e Pobreza” (1933) a pobreza de experiência dos veteranos do conflito, provavelmente oriunda dos traumas desenvolvidos na guerra de trincheiras, Benjamin pontuou que:

Uma geração que ainda fora à escola num bonde puxado por cavalos, viu-se abandonada, sem teto, numa paisagem diferente em tudo, exceto nas nuvens e, em cujo centro, num campo de forças e correntes e explosões destruidoras, estava o frágil e minúsculo corpo humano. (BENJAMIN, 1993. P. 115).

Não é hercúleo inferir que a fragilidade inerente à condição de indivíduo nos permite explicar a concretude e mensurabilidade de seus espaços, única saída para a manutenção dos significantes que compõem o elo comum. Da Grande Guerra, é possível observar como processo geográfico o rearranjo geopolítico em prol da sofisticação da lógica de reprodução do capital, via aceleração do processo industrial e de readequação do contrato social nos novos “espaços-estados-nação” que substituíam paulatinamente as velhas colchas de retalhos do absolutismo ou da monarquia constitucional pela democracia liberal.

Também é possível depreender como formas geográficas as instituições replicadoras dos “espaços-estados-nação” como, por exemplo, as forças militares em seu *modus vivendi* e as funções por elas exprimidas, no *modus operandi* de formas sociais não-geográficas, porém plenamente espaciais, como a propriedade – no sentido de sua permanente salvaguarda – a família – de perpetuação de seus valores tradicionais, fragmentada pelo morticínio inerente a uma guerra daquelas proporções – e o subproduto das forças militares – no culto metalinguístico que fazem às suas próprias ações.

Tais instâncias, como a valoração da salvaguarda da propriedade, em nosso entendimento, contribuíram para a retirada da centralidade da percepção social da denúncia do processo de coisificação do ser humano, uma perversidade muitas vezes ocultada, e consequente empobrecimento da experiência oriundo do conflito global, em contraponto ao fortalecimento dos processos, formas e funções que reconfiguraram o espaço global após 1918 sem aparentemente arranhar, a lógica central em que o espaço global esteve inserido, de reprodução quase incontestado

capital, a despeito das experiências revolucionárias do período, como a Revolução Russa. Aprofundou-se, deste modo, a distinção entre as formas de valoração do ter e do ser.

Entretanto, a compreensão da terminologia espaço na língua portuguesa nos permite observar que tal palavra não contém apenas sua dimensão espacial, mas também sua dimensão temporal, e que os processos histórico-memoriais nela contidos não são meros suportes, linhas auxiliares da compreensão da lógica socioprodutiva que direciona sua organização e perpetuação. Espaço, sob certa interpretação, também pode significar a duração temporal em que se dão as interações sociais<sup>12</sup>.

Deste modo, é possível compreender o espaço não apenas como a dimensão física das relações sociais, mas também como sua memória, neste caso a duração compreendida entre dois pontos temporais. Portanto, o espaço é vinculado a uma lógica que é, concomitantemente, sociológica e de memória, também no sentido em que a memória se manifesta a partir das múltiplas reinterpretações de acontecimentos passados no decorrer, passo após passo, do interregno entre dois pontos temporais. Não há disputa de memória sem o distanciamento que o tempo proporciona, nem dúvida que não nasça da transmissão, parcial ou completamente, distorcida das informações sobre fatos passados.

Tal percepção é, uma vez que a memória é uma potência humana, socialmente posta em ação. Desta maneira é possível observarmos, finalmente, a dimensão temporal do espaço como função geográfica, como *modus operandi* de memória, acima das instituições, mas cuja dimensão temporal é, ao mesmo tempo, reflexo e manifestação das esferas institucionais. Afinal, quem estabelece a temporalidade do espaço nas referências no período joanino no Brasil, por exemplo, é o Estado, ao explicitar uma cronologia de fatos (e versões) institucionalmente chancelada. Ainda sobre a dimensão de memória do espaço, onde se correlacionam passado e presente:

O espaço deve ser considerado como uma totalidade, a exemplo da própria sociedade que lhe dá vida (...) o espaço deve ser considerado como um conjunto de funções e formas que se apresentam por processos do passado e do presente (...) o espaço se define como um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que se manifestam através de processos e funções. (SANTOS, 1978. P. 122).

---

12Um levantamento feito pelo autor desta tese nas páginas do Correio Braziliense, de Hipólito José da Costa, editado em Londres e que circulava no Rio de Janeiro do período joanino, revela que nos dois volumes referentes ao ano de 1809 na hemeroteca da Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro, há 29 menções ao termo “espaço”, nas quais 7 se referem ao espaço físico e 22 ao espaço temporal, em uma mostra de que a nomenclatura possui múltiplas apropriações na língua portuguesa, e que sua dimensão temporal foi muito correntemente utilizada. Levantamentos com base em coleções mais contemporâneas também podem ser feitos, com o indicativo de que tal significado ainda tem certa ocorrência.

A compreensão básica do espaço como dimensão de memória sociotemporal em que as relações humanas são travadas e exprimidas torna possível a derivação para a ideia de território, que pode ser interpretado como a dimensão estado-nacional de tais expressões. Deste modo, ao compreendermos o lugar do espaço como o das sociabilidades e de suas dinâmicas sociologicamente mensuráveis, é possível compreender o território não apenas em sua expressão nacional, mas em uma dimensão na qual o sujeito é agente da transformação social, ainda que em esfera demarcável em fronteiras e culturas. É importante observarmos, não obstante, a natureza estrutural do conceito de espaço para Milton Santos. Deste modo, a inclusão da ideia de nação no conceito de território e do papel do sujeito na sociedade, por consonância, necessita ser compreendida a partir da lógica estrutural. Para Santos em “Por uma geografia nova: da crítica da Geografia a uma Geografia crítica” (1978), afirma-se o território como um dos três componentes do estado-nação, ao lado do povo e da soberania, buscando-se deste modo diferenciar território de espaço<sup>13</sup>.

Não é a única, entretanto, compreensão de território a que vincula a nomenclatura ao caráter do estado-nação na obra de Milton Santos. Em “A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo” (1996), o geógrafo redefiniu sua interpretação da lógica territorial, inserindo-a no contexto dos conflitos da contemporaneidade. Segundo Santos, nesta revisão final de sua obra, o território é um compartimento do espaço definido historicamente. Tal compartimentalização é explicada do seguinte modo:

A configuração territorial é dada pelo conjunto formado pelos sistemas naturais existentes em um dado país ou numa dada área e pelos acréscimos que os homens superimpuseram a esses sistemas naturais. A configuração territorial não é o espaço, já que sua realidade vem de sua materialidade, enquanto o espaço reúne a materialidade e a vida que o anima (SANTOS, 1996. P. 51).

Desta outra maneira, é possível compreendermos o território como a consequência espacial. Território pode ser interpretado, portanto, como um dispositivo onde a criação humana reconfigura, a partir de valores socialmente postos, as prévias definições espaciais. Por esse motivo, é a partir da noção de território conceituada por Milton Santos na citada obra e em “O Espaço do Cidadão”, suas duas últimas contribuições, que dialogaremos, posteriormente, com a problemática das estradas de ferro na cidade do Rio de Janeiro. Uma concepção de território onde o que está socialmente posto e os agenciamentos coabitam e se retroalimentam.

---

13FUINI, Lucas Labigalini. *Território e territórios na leitura geográfica de Milton Santos*. Brazilian Geographical Journal: geosciences and humanities research medium. Ituiutaba, v. 6, n. 1, jan/jun 2015. P. 266.

A conceptualização de território para outros autores, como Giuseppe DeMatteis, David Harvey, Nestor Canclini, Manuel Castells e Henri Lefebvre é lugar de controvérsias. Portanto, é preciso sintetizá-la. Aqui, retratamos a ideia de território plenamente inclusa na lógica de reprodução do capital, como palco de disputas e contradições. Essa perspectiva materialista pode ser sintetizada, segundo DeMatteis, como “objeto de disputa e dominação (...) das relações sociais de produção”<sup>14</sup>. Portanto, há a adesão em Milton Santos, como observamos e com a qual concordamos, à leitura estruturalista da problemática territorial, da qual evocamos – como componentes da síntese de DeMatteis – as contribuições de Harvey, Castells e Lefebvre.

Retornando a Santos, “a utilização do território pelo povo cria o espaço” (SANTOS, 1978. P. 120). Nesta definição, é pouco preciso conceber se espaço e território são derivados um do outro ou se, ao fim, se retroalimentam.

A partir de tal reflexão, é possível atualizarmos os conceitos de Milton Santos observando-os para a análise da atual etapa da modernidade. Nos dias atuais, há a pretensão da constituição de um território global, um afã de plataforma material única composta por ação culturalmente diversa.

Em uma perspectiva contemporânea, Nestor Canclini, em “Globalização Imaginada” (2003), destrincha a realidade atual, ao afirmar que: “Há muito mais do que expansão por territórios antes ignorados. A intensificação dos intercâmbios, sobretudo com países próximos, põe em xeque os estereótipos que tínhamos em relação a eles” (CANCLINI, 2003. P. 31). Isto é, o território global, se assim podemos dizer, reconfigura permanentemente as práticas sociais e a vida que o anima, uma vez que a aproximação das distâncias possibilitaria uma maior visibilidade ao outro. Mas como restringir tal componente de visibilização em tempos de crises migratórias, onde a proximidade física e a redução de distâncias produziu, também, segregação?

É preciso compreender, todavia, que esta “promessa” de maior visibilização do outro que se avizinha não referenda o mito da chamada globalização como “uniformização do mundo”, que se traduziria, segundo Canclini, não apenas em um “mercado planetário”, mas também na consagração de um único modo de pensar, a referendar tal mercado sob a pena, se contestado, da desqualificação do posicionamento como nostalgia ou nacionalismo.<sup>15</sup> Isto é, podemos compreender tal uniformização, a nosso ver, como um projeto de unidade territorial, mas jamais espacial. A presença de dispositivos jurídicos transnacionais não se configurou, ao contrário do que era esperado, na homogeneização da cultura, a despeito da progressiva integração comercial. Canclini alerta para os

---

14DEMATTEIS, Giuseppe. *Geografia Democrática, território e desenvolvimento local*. Presidente Prudente: Formação, n.12, v.2, 2005. P. 15.

15CANCLINI, Nestor Garcia. *A Globalização Imaginada*. São Paulo: Iluminuras 2003. P. 41

espaços públicos institucionais borrados no mundo globalizado, e esta distorção de contornos pode ser exemplificada pelas políticas nacionais de memória às vítimas de conflitos globais, por exemplo, adaptando narrativas sobre um drama global à memória de cada povo. Os “fluxos que extrapolam o território” apresentam um potencial transformador de tais políticas e práticas de memória, na medida em que a “terceirizam” atribuições a acervos particulares e acabam proporcionando, como consequência, apropriações da memória de um conflito por parte da indústria cultural.

Como contraponto, Mike Featherstone, por outro lado, mantém uma ideia mais próxima da noção de mundo como “um só lugar” no âmbito territorial:

Um dos efeitos, portanto, do processo de globalização – o contato cada vez maior e o senso de finitude do mundo, a consciência de que o mundo é um só lugar – é levar à colisão de uma pluralidade de diferentes interpretações sobre o significado do mundo, formuladas a partir da perspectiva de diferentes tradições nacionais e civilizatórias. (FEATHERSTONE, 1997. P. 156).

Ou seja, as compreensões da memória estado-nacional são, agora, “representadas através de um conjunto de imagens mais ou menos coerentes e de memórias que lidam com as questões fundamentais de origens, diferença e aquilo que distingue um povo”, prossegue Featherstone. Deste modo, podemos reafirmar, ainda segundo a visão de Featherstone, que a globalização é um fenômeno potencialmente territorial, mas, no âmbito espacial, postula e reafirma as diferenças entre as práticas culturais. À tal fratura espaço-temporal, denomina-se “glocal”. Nela, há a reafirmação da diferença enquanto, aparentemente, a compressão das distâncias as reduziria.

No campo da comunicação, Cecília Peruzzo, que analisa os efeitos do “glocal” reconhece em tal dialética uma completa reconfiguração da problemática territorial na atual etapa da modernidade:

Para lá das dimensões geográficas, surge um novo tipo de território, que pode ser se base cultural, ideológica, idiomática, de circulação da informação etc. Dimensões como as de familiaridade no campo das identidades histórico-culturais (língua, tradições, valores, religião etc.) e de proximidade de interesses (ideológicos, políticos, de segurança, crenças etc.) são tão importantes quanto as de base física. São elementos propiciadores de elos culturais e laços comunitários que a simples delimitação geográfica pode não ser capaz de conter. (PERUZZO, 2005. P. 74).

Nessa leitura, há uma espécie de “embaralhamento” contemporâneo da noção de território. A aproximação de ordem física, concreta, pela aceleração dos meios de transporte, comunicação e circulação do capital, pareceria corresponder a uma espécie de borrão das fronteiras dos estados-nação. Tal configuração contemporânea do território tem características próprias, oriundas da aceleração dos referidos meios: os processos de aceleração e desregulamentação procedem a proliferação das riquezas associadas ao sistema financeiro internacional, enquanto o Estado

empobrece, reduzindo seu escopo de oferta de serviços públicos. Segundo Milton Santos, nesse mesmo íterim há a potencialização da apropriação da mais-valia, que torna-se globalizada, da desvalorização das funções públicas do Estado, extintas, desmobilizadas ou cedidas ao capital, e supervalorização dos recursos destinados às grandes empresas, especialmente nos países periféricos como o Brasil. Para o autor, “o território é o palco da proliferação do capital, espaço apropriado pelos agentes do capital através da divisão social do trabalho” (SAQUET e SILVA, 2008. P. 32).

Nesse sentido, consideramos que a aceleração e internacionalização dos meios de veiculação diz respeito ao debate territorial, enquanto um de seus inesperados efeitos, a glocalização (concepção na qual entende-se que a globalização impulsionou a valorização dos elementos locais) corresponde ao debate espacial, da vida animada nos territórios de fronteiras borradas onde, sobretudo e paradoxalmente, se fortalecem as práticas de valorização da identidade local. Stuart Hall denominou tal identidade de “híbrida”, ao desemaranhar os três efeitos da “globalização” sobre a identidade: a desintegração das identidades nacionais, associadas às delimitações territoriais, o reforço das identidades locais e mesmo nacionais como resistência à “globalização” e, finalmente, “As identidades nacionais estão em declínio, mas novas identidades – híbridas – estão tomando seu lugar” (HALL, 2006. P. 69).

Aqui, consideramos que tal processo de refluxo e difusão, embora tipicamente adequado à atual etapa da modernidade, se explicita em identidades próprias, que Hall definia, por exemplo, como “particularistas”, segmentadas, e que seriam reforçadas, curiosamente, pela resistência à globalização, concomitantemente ao reforço das identidades locais (HALL, 2006. P. 38).

Para testar uma hipótese, compreendemos território como palco de margens borradas pela “globalização”, espaço pelas contradições primeiras do sistema capitalista que a quase tudo permeia e define, por seu *modus operandi* de replicação do capital e das desigualdades e pelo *modus vivendi* de seus agentes, decididamente encaminhado pelos valores apregoados por tal sistema e, em termos nossos, espacialidade para a realidade contemporânea do fervilhar de identidades híbridas, glocalizadas, que sobrepõe a discussão sobre as cidades até mesmo à extrema fluidez do capital e da notória aceleração dos meios.

Para ilustrar tal fenômeno, é possível rememorar no Antigo Testamento a seguinte passagem do livro de Isaías 54.2: “Alarga o espaço da tua tenda, estende as cordas, reforça as estacas”. Tal orientação “divina” referia-se, sobretudo, à diáspora do povo de Israel. Nela, se explicita: quanto mais espalhados os israelitas pelo mundo, quanto mais fluidas as fronteiras, mais reforçado tornava-se o aspecto identitário. Deste modo, e reconhecendo que tal fenomenologia não é apenas restrita à problemática contemporânea, será possível compreender o elo que conecta o nosso tripé

dimensional, território, espaço e espacialidade (que são ao mesmo tempo derivações e permanentes aspectos a interagir, ao nosso objeto de pesquisa: a lógica socioprodutiva que estipulou fronteiras e divisas) animou as instituições e os sistemas de regras e códigos de condutas, bem como seus efeitos aparentemente contemporâneos de valorização do local são expressões mais ou menos explícitas da reprodução do capital e das variações táticas que se fazem necessárias a sua perpetuação.

Deste modo, reafirmamos, destrinchadas as bases teóricas destas três camadas das discussões dimensionais, que território, espaço e espacialidade são, de modo equânime e cada qual a seu modo, lugares de confronto e resistência, sendo tal compreensão básica para a conceptualização da desigualdade social, lógica que se manifesta seja em qual dos três enquadramentos analisarmos, presente onde quer que esteja e com nossas “lentes” a focalizando em grande angular ou teleobjetiva: em todas as dimensões ocupadas pelo ser humano se manifesta uma lógica social notadamente desigual.

## **1.2 – Espacialidade, lugar das desigualdades: uma compreensão sobre oportunidades e resultados**

A espacialidade, por definição um lugar de conflitos, é também um lugar de reprodução de desigualdades. É primordial, portanto, compreender de que modo se dá, em uma perspectiva macroanalítica, a reprodução das desigualdades na realidade social. Toma-se por base, aqui, a premissa de que a desigualdade é, sim, um problema a ser confrontado e que ambas suas vertentes, a desigualdade de oportunidades e a desigualdade de resultados são igualmente válidas como objeto de análise, pois mensuráveis.

É, na mesma medida, necessária a compreensão – por demais óbvia, mas imprescindível – de que a plena igualdade é um valor inatingível. Tratamos aqui, portanto, dos graus de desigualdade: seus excessos, respectivas causas e consequências, que produzem uma espacialidade típica da problemática nela inserida, espacialidade composta por permanentes e cada vez maiores tensões.

Para compreendermos a dimensão da problemática da desigualdade, outrossim, é primordial observarmos o valor moderno de igualdade, tão repleto de significados quanto é, e fundador da problemática do lugar do ser humano moderno.

É relevante destacar, sobretudo, que a compreensão da desigualdade como um problema para a coletividade é tão antiga quanto a própria noção de sociedade, como visto na percepção filosófica de Platão em, “A República”, que naturalizava as desigualdades sociais, conquanto os indivíduos fossem alocados, ao longo de suas existências, em atividades coerentes com suas capacidades. Aqui

abordamos Platão por sua contribuição basilar para o início da conceptualização da divisão social do trabalho e das desigualdades. Segundo a análise de Platão, a sociedade em que a divisão social do trabalho fosse condizente com as aptidões, por ele denominadas “tipos de trabalho”, seria a “sociedade política verdadeira”, “a sociedade política sadia”, onde a justiça residiria “em certo modo no qual esses agentes mesmos usam suas relações mútuas” de trabalho e produção<sup>16</sup>. Ou seja, a proposição de Platão para a divisão do trabalho e para a justeza de seus produtos, ao fim das contas, não se difere em muito da promessa liberal contida no proselitismo do capitalismo moderno.

No espaço contemporâneo, a discussão moderna sobre desigualdade, em seu sentido mais amplo, antagoniza duas percepções absolutamente distintas: a que naturaliza as desigualdades como mera consequência do trabalho humano, em parte seguindo a linha de pensamento apresentada por Platão, e a que percebe nas desigualdades o resultado das contradições sociais. Ao compreendermos tal debate como primordial para a discussão do próprio conceito de modernidade, afirmamos desde já que, para efeitos de filiação teórica, esta tese – sem desconsiderar evidentemente a justiça dos louros do esforço humano – se filia à segunda noção, e observa nas desigualdades o produto das contradições sistêmicas do capitalismo liberal.

Indubitavelmente, é na contribuição dos contratualistas na filosofia social que a discussão sobre a natureza da desigualdade ganhou consistência. Thomas Hobbes, John Locke e Jean-Jacques Rousseau, cada qual a seu tempo, observaram nos traços e contradições da sociedade ocidental pós-Renascimento (quando a divisão do trabalho se sofisticava cada vez mais e a urbanização da vida social se enfatizava, com toda a problemática dela derivada) a desigualdade como um problema a ser abordado.

Há de se ressaltar, entretanto, a natureza especulativa da filosofia social, inerente à impossibilidade de comprovação documental de maior lastro sobre a perspectiva histórica aventada por parte destes três pensadores. Em suas especulações sobre a composição inicial das sociedades humanas, Hobbes, Locke e Rousseau se dedicaram a compreender os gradientes de igualdade, sendo a igualdade um conceito apresentado em suas obras como um valor.

Numa breve comparação: em suas proposições, Hobbes, Locke e Rousseau chancelavam liberdade e igualdade como valores, e lançavam o olhar sobre como se manifestavam tais valores, antes da coletivização das relações transformar o ser humano de um ente isolado no componente de uma sociedade.

---

16PLATÃO. *A República*. Belém: Edufpa. 2017. P. 369-372.

Deste modo, enquanto Thomas Hobbes observa que há distinções entre os indivíduos e estas produzem conflitos, sendo estes agravados, paradoxalmente, quando as condições de igualdade os posicionam enquanto potência conflituosa, isto é, em iminente confronto, em “uma igualdade quanto à esperança de atingir os fins” (HOBBS, 2008. P. 216), para outro contratualista, Locke, especulava sobre o “estado natural”, isto é, um estado de plena liberdade quando da celebração tácita do contrato social, “no qual são recíprocos todo poder e toda jurisdição, ninguém tendo mais que qualquer outro”. (in KUNTZ, 1995).

A igualdade, seja como potência destrutiva para Hobbes ou especulação idílica de uma ambiência original, para Locke, era uma questão oriunda da vivência da liberdade humana. Isto é, se a liberdade advinda da equalização dos poderes – a atentar com destemor sobre o equilíbrio de forças – impor a mais absoluta belicosidade para Hobbes. Locke, por sua vez, ao prosseguir as ilações sobre a formação do contrato social pertinentes à sua geração filosófica, atrelava a liberdade absoluta à quebra das barreiras inatas do humano, os postulados que faziam dos indivíduos, por suas origens e atributos inatos, distinguíveis uns dos outros e afetos a privilégios subsequentes a esta ordem original.

É, certamente, com o terceiro e último contratualista, Jean Jacques Rousseau, que a ruptura com as teses de seus predecessores britânicos trouxe à tona não só a igualdade como questão atinente à formulação do contrato social como a abordou não em sua potência, mas sob os efeitos de sua ausência. É de Rousseau a primazia nas percepções, ainda de forte caráter especulativo, sobre as causas e efeitos da desigualdade.

Para Rousseau, ainda em inferências sobre o “estado natural” predecessor da formação das sociedades, é também interpretada a igualdade como potência oriunda da liberdade, entretanto o filósofo insere a desigualdade como “problema cultural”, desenvolvendo uma pedagogia para corrigir o desvio que fez com que a liberdade moderna, dada a sofisticação das relações de trabalho, se desvirtuasse da liberdade natural, onde o suposto baixo grau de complexidade das relações entre os seres humanos – ainda em tempos imemoriais – promovia a igualdade. Deste modo, para Rousseau, o mundo moderno é o mundo das desigualdades, e corrigi-las é o propósito para a formação cidadã da liberdade civil:

Enquanto se dedicavam a trabalhos que um só podia fazer, e a artes que não necessitavam do concurso de muitas mãos, eles viveram tão livres, sadios, bons e felizes quanto podiam ser por sua natureza, e continuaram a fruir, entre si, da doçura de um comércio independente. Mas, a partir do instante em que um homem precisou do socorro de outro, desde que se percebeu que era útil a um só ter provisões para dois, a igualdade desapareceu, a propriedade foi introduzida, o trabalho se tornou necessário, e as vastas florestas se transformaram em campos risonhos que precisavam ser regados com o suor dos homens, e nos quais logo germinaram e cresceram, com a colheita, a escravidão e a miséria (ROUSSEAU, 2015. P. 117-118).

Como é possível observar, Rousseau vincula o nascedouro das desigualdades à divisão do trabalho, à introdução do conceito de propriedade – discordância fundamental com Locke, que aludia à propriedade como existente no período predecessor à formação das sociedades – e a uma certa dose de perversidade na descoberta, pelas primeiras gerações a constituírem vida social, que era possível acumular mais bens estimulando um contexto onde outros acumulassem menos. Esta protoeconomia da reprodução das desigualdades, muito anterior ao desenvolvimento do capital, e sem esquecermos de seu caráter fortemente especulativo, denota que, nos postulados de Rousseau, há a gênese da interpretação de que as desigualdades são um produto das relações econômicas e, especialmente, de seus desvios e contradições.

A tradição filosófica orientada em Rousseau, posteriormente aperfeiçoada por um sem número de autores da Sociologia, foi basicamente lapidada na concepção de que as desigualdades sociais se dividem em dois grandes grupos: as desigualdades de oportunidades e as desigualdades de resultados.

É preciso, sobremaneira, conceptualizar esses dois grandes grupos para observar sua interdependência. Richard Tawney cunhou uma definição em sua obra “Equality” (1931). Ele postulou que todos os indivíduos idealmente seriam “igualmente capazes de fazer o melhor com as competências que possuem” (TAWNEY, 2015. P. 32). Esta definição, que ainda buscava a noção de igualdade dos cânones platônicos, de que haveria um “encaixe” entre habilidades para o trabalho e lugar do indivíduo na divisão social do trabalho, e que tal “encaixe” deveria ser observado para a existência de justiça social, se enquadra muito melhor na definição das desigualdades de oportunidades, fartamente discutidas nas ciências econômicas. Grosso modo, desigualdades – para a literatura econômica – são as “circunstâncias” – a tal desigualdade de oportunidades – que estão fora do controle pessoal, como o caso da herança familiar, e os que se devem ao “esforço”, pelo qual um indivíduo pode ser responsabilizado, e que se traduz na desigualdade de resultados<sup>17</sup>.

---

17ATKINSON, Anthony. *Desigualdade: o que pode ser feito?* Rio de Janeiro: Leya, 2015.P. 32.

Correntes de orientação neoclássica da literatura econômica, todavia, se notabilizaram por tangenciar ou tratar como tema menor o da desigualdade de resultados, creditando-o à mera ação individual ou relativizando as variáveis sociais nele inseridos.

Problematizarmos as condições prévias da vida econômica não perderá, muito embora indissociáveis da desigualdade de resultados, seu caráter fundamental. O que atestamos nesta tese é que a desigualdade de resultados e a desigualdade de oportunidades são duas expressões de um mesmo problema, expressões possivelmente oriundas de uma mesma gênese: as contradições decorrentes dos conflitos distributivos observados desde que se convencionou, nas sociedades, a noção de propriedade. Sem descartarmos o valor de tal convenção, indispensável para delimitar conflitos que, sem ela, tornariam a vida social ainda mais penosa, é importante observar, não obstante, que permanece atual a visão de Rousseau: da propriedade, enquanto valor, e da pirâmide de sua distribuição advém as desigualdades.

Acrescentamos aqui, em caráter basilar para os preceitos analíticos que nortearão esta tese, que as duas expressões da desigualdade se retroalimentam, tal qual a estrutura representada na já clássica noção de *habitus* de Pierre Bourdieu. Para Bourdieu, *habitus* representa a subjetividade socializada<sup>18</sup>, a permanente capacidade da coletividade orientar o indivíduo e o indivíduo orientar a coletividade, em contínua retroalimentação. Neste caso, consideramos que a desigualdade de oportunidades, pela predisposição de obstáculos sociais ao desenvolvimento dos indivíduos, alimenta a desigualdade de resultados. Esta última, por sua vez, muito embora observada por dadas linhas de pensamento como “produto da mera ação dos indivíduos”, é também capaz de orientar a sociedade, uma vez que o ciclo vicioso de maus resultados em uma família à qual foram oferecidas poucas oportunidades é capaz também de alimentar menos oportunidades para as gerações futuras, por razões muito aparentes, como a restrição ao acesso a bens de consumo relacionados ao capital cultural por filhos de pais que, em virtude das condições materiais adversas, tiveram cerceado o acesso a tais bens, resultando por saciar as premências materiais. Aqui, consideramos que desigualdades coletivamente mensuráveis produzem e reproduzem novas desigualdades, e são pelas desigualdades entre os indivíduos, socialmente potencializadas.

Deste modo, as manifestações das desigualdades presentes nas comunidades de beira a linha, embora fortemente influenciadas pela dinâmica de reprodução do capital típica da organização das espacialidades em torno de um meio de transporte de massa, foram também encharcadas pela dinâmica de reprodução das desigualdades típica das grandes cidades, e que independente da

---

18BOURDIEU, Pierre; WACQUANT, Loïc. *An invitation to reflexive sociology*. Chicago: Chicago University Press, 1992. P. 101.

presença ou não de ferrovias. Há, neste caso, manifestações inerentes aos subúrbios ferroviários, como serviço de passageiros de melhor ou pior qualidade, bem como as consequências da ocupação desordenada das espacialidades urbanas, não necessariamente associada à construção de ferrovias, como observaremos no Capítulo II desta tese.

É preciso compreender de que modo os fluxos, refluxos e interpenetrações dos grupos sociais que ocuparam os subúrbios do Rio de Janeiro contribuíram para a manutenção ou enfraquecimento de uma lógica de desigualdades. Não há resposta pronta para tal questionamento, devendo ser observada na dinâmica da ocupação da própria cidade do Rio de Janeiro radicais de suas fissuras, que – a nosso ver – nem se consolidam, nem partem integralmente em fraturas sociais, tendendo a certo grau de acomodação.

### **1.3 – Rio de Janeiro, “Cidade Partida”? Análise de um território compartimentalizado**

O sangue mancha a encosta verde do Rio  
As cidades tratam de suas misérias  
Como quem trata uma praga  
Que não pára de crescer  
(Cidade Negra, Cidade Partida, 2000)

O jornalista Zuenir Ventura popularizou com o termo “cidade partida” a definição de uma metrópole, o Rio de Janeiro, desenvolvida em vias e percalços segregados. A Reforma Passos, no apogeu da República Velha, ao supostamente descentralizar as moradias e iniciar um percurso em direção aos limites da cidade e a seus municípios adjacentes – senso comum que trataremos de problematizar nos próximos capítulos desta tese – teria proporcionado um desenvolvimento urbano absolutamente difuso, em duas vias sem contramão, de “duas cidades em uma só”: a espraiada pelos bondes elétricos em direção à Zona Sul e aquela consagrada aos limites Norte e Oeste da cidade, bem como dos municípios da posteriormente denominada Baixada Fluminense, por meio das linhas férreas que fizeram surgir, o que também não é dado concreto, bairros polvilhados em suas margens, tendo sido tal fluxo na realidade descontínuo.

Certamente, a principal contribuição de Ventura reside no caráter de denúncia representado em sua obra. Ao inventariar a “política da exclusão” e classificá-la como “um desastre”, o autor toca em um ponto nevrálgico do desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro: o ato de excluir foi um projeto, e não obra do acaso. Aprofundar desigualdades foi algo meticulosamente planejado e deliberado: as remoções de favelas – e bairros inteiros – e o extermínio de pobres são dois emblemas do processo de urbanização do Rio de Janeiro.

Zuenir Ventura apresentou, por exemplo, um interessante painel de Vigário Geral, bairro carioca próximo à divisa com o município de Duque de Caxias, e mundialmente reconhecido pela chacina onde, na madrugada de 29 de agosto de 1993, 21 moradores daquela comunidade foram executados pela ação de um grupo de extermínio formado, entre outros, por policiais:

Os dois muros altos que cortam o bairro ao meio, isolando a linha do trem, servem também para dar a impressão de que a população vive confinada. Há uma maneira de se chegar à favela de carro, atravessando Parada de Lucas, mas nesse dia ainda era um caminho com algum risco para estranhos (VENTURA, 1994. P. 31).

A principal discordância da presente tese em relação à ideia de “cidade partida” reside em um aspecto essencial. Nela, consideramos dois caracteres de distinção indispensáveis: as porosidades entre os campos supostamente opostos e a diversidade contida na “cidade dos excluídos”, onde as manifestações das desigualdades são tão diversas que aglutinamos Méier e Acari, mesmo em suas localidades de maior similitude das condições materiais de vida, em um mesmo campo analítico pareceria irresponsabilidade acadêmica.

Para conceber distinção, este autor considera mais adequada concepção bourdiana<sup>19</sup> que vincula as desigualdades a uma miríade de especificidades (no pensamento de Bourdieu, a distinção não se dá apenas pelo capital econômico, mas também pelo simbólico, cultural e social), pelas quais indivíduos são reconhecidos e valorados (ou subalternizados) ante o campo de lutas simbólicas que é a sociedade. Tal concepção parece mais apropriada do que o economicismo que essencializa as condições materiais de vida como únicos determinantes para a aferição da existência dos indivíduos em uma cidade tão diversa quanto o Rio de Janeiro.

Certo há que trata-se aqui da problemática dos subúrbios de uma espacialidade permeada por lutas simbólicas: lutas por reconhecimento, institucionalização, atenção do Estado e dos agentes econômicos.

O pensamento de Gilberto Velho, pelo valor que ofertou às teorias da mediação em sua obra, é compatível com a noção de que as porosidades da espacialidade urbana fazem florescer lugares de trânsito calcados em muito maior diversidade do que o binarismo contido na noção de “cidade partida”. Em sua obra “Antropologia urbana: cultura e sociedade no Brasil e em Portugal” (1999), Velho defendeu a compreensão não estática das regiões da cidade, a partir de suas especificidades e disputas identitárias, e não de estanques de fundamentos economicistas. Como curiosidade,

---

19BOURDIEU, Pierre. *A distinção: crítica social do julgamento*. São Paulo: Edusp; Porto Alegre, RS: Zouk, 2007. P. 38.

ressalvadas as quase três décadas de percurso da cidade entre uma obra e outra, é importante precisar como Gilberto Velho analisava a ambiência carioca da década de 1970. Segundo Velho:

Os bairros, as “regiões morais”, as diferentes áreas da cidade precisam ser compreendidas por suas identidades, não de modo estático, mas através dos trânsitos e das diferentes representações que geravam comunicação e também impasses com conflitos que poderiam colocar em questão a própria continuidade dos processos de interação social básicos (VELHO, 2002, P. 176).

Salta aos olhos em tais conflitos, para Velho, o problema clássico da violência urbana, em sua expressão mais aparente, a opressão de comunidades inteiras por parte do crime organizado e da ação de gangues. Entretanto, é possível inferir a replicação de tal fenômeno também no campo das violências simbólicas, como a ação deliberada de privar uma região inteira da cidade, deliberadamente, de transporte de massa minimamente adequado, dificultando a mobilidade urbana em nome da segurança pública, como o processo de “racionalização” das linhas de ônibus cariocas, em 2016, parece ter demonstrado<sup>20</sup>.

Sobre o conceito de violência simbólica, de Pierre Bourdieu, afirma aquele autor: “A violência simbólica é uma violência que se exerce com a cumplicidade tácita daqueles que a sofrem e também, frequentemente, daqueles que a exercem na medida em que uns e outros são inconscientes de a exercer ou a sofrer” (BOURDIEU, 1989. P. 16). Interpretamos: sem determinar a precariedade de maneira explícita, materializada, são violentados os que sofrem por decorrência de ações estruturantes (ou desestruturantes, como queiram), tornando a precariedade uma paisagem naturalizada, quase perfeitamente integrada ao cotidiano dos desvalidos, uma espacialidade onde a negação ao pleno exercício de um direito fundamental, como o de ir e vir, transcenderia o impacto material de tal desencaixe. Isto é: ainda que porosas as relações sociais no Rio de Janeiro, também tais porosidades estão repletas de conflitos e violências de cunho simbólico.

Estas violências simbólicas, para além da negação dos serviços mais básicos, foram empreendidas em um trajeto histórico pesadamente dotado de um caráter “civilizador”<sup>21</sup>, no possível intuito de homogeneizar as especificidades da vida na cidade e substituí-las por preceitos “pausterizantes”,

---

20Racionalização acaba com mais sete linhas de ônibus no Rio. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/01/racionalizacao-acaba-com-mais-sete-linhas-de-onibus-no-rio.html>. Visitado em 28/12/2018, às 10h30.

21Já em 1790, o vice-rei D. Luís de Vasconcelos queixou-se em carta a seu sucessor, José Luís de Castro, o segundo Conde de Resende, da insuficiência das medidas governamentais para *civilizar* os cariocas: Havendo em toda a parte muita casta de vadios, que cometem insultos e extravagâncias inauditas, não é de admirar que o Rio de Janeiro, aonde o maior número de seus habitantes se compõem de mulatos e negros, se pratique todos os dias grandes desordens, que necessitam ser punidas com demonstrações severas, que sirvam de exemplo e de estímulo para se coibirem, ainda que de nenhum modo se deva esperar que o sejam na sua totalidade. Fonte: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Edição de 1860. Rio de Janeiro: IHGB. P. 242.

afetos aos interesses de “docilização dos corpos”, como evocava Michel Foucault<sup>22</sup>, dos modos dos indivíduos e seus instrumentos de ação. Estes preceitos serviram, ao longo dos tempos, para prevenção e repressão de qualquer revolta organizada contra as contradições da vida urbana no Rio de Janeiro.

O projeto de compartimentalização do município Rio de Janeiro, enquanto estrutura e enquanto território, isto é, em sua dimensão sociológica e também física, é o projeto da compartimentalização das desigualdades. Ao compartimentalizar sem plena segregação, resultou-se em uma espacialidade fragmentária. O controvertido planejamento urbano carioca, combinado com dinâmicas sociais de difícil mensuração prévia, conduziu a muitas cidades partidas, e não a uma só polarizada, que ao mesmo tempo em que partidas, são porosas nas interações entre si. Há enormes muros que separam os subúrbios cariocas e, ao mesmo tempo, engenhosas fendas em suas estruturas que promovem, de formas mediadas, as interações e deslocamentos entre seus sujeitos no campo das lutas simbólicas.

A linha de análise que considera o território (qualquer território) como o lugar de reprodução das desigualdades e contradições do sistema capitalista, inerentemente propício às disputas inerentes a estas desigualdades, traz à tona uma questão primordial que pauta a reflexão sobre o caldo de cultura urbano: a equação que, estruturalmente, explicitaria como reduzir desigualdades sem dilapidar as diversidades. Há uma multiplicidade de cidades em uma só, muitas cidades partidas pela violência simbólica exercida pelas esferas de poder públicas e privadas. Estas cidades partidas, fragmentárias, têm em seus estilhaços os signos da convivência e da interpenetração.

O semiconfinamento, observável no desenvolvimento das linhas férreas cariocas por meio dos muros, desvios e outros equipamentos que segregavam a linha do que a beirava, reforça a ideia de compartimentalização. As mediações que tornam possível a um iniciado no contato com aquela espacialidade alcançar, por caminhos alternativos, o trânsito entre duas comunidades *a priori* segregadas, traz à tona a reflexão sobre as mediações que proporcionam porosidades. Ambos os elementos são presentes e indissociáveis: para cada ação segregacionista, há uma solução de caráter interacional. Nos subúrbios ferroviários do Rio de Janeiro, há lugar para a identidade com o território em que se vive e para o trânsito mediado de expressões culturais, ora aproximando, ora distanciando cultura e território.

Conhecer maneira como se formaram os subúrbios ferroviários do Rio de Janeiro, longo percurso que será tema no Capítulo II desta tese, reforça a necessidade de compreensão deste fenômeno: houve o rapto ideológico, como pioneiramente afirmou Nelson da Nóbrega Fernandes, da categoria

---

22FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. Rio de Janeiro: Vozes, 2009. P. 218.

subúrbio para fins de estigmatizar, de modo expressivamente engendrado, bairros e comunidades. As especificidades produzidas pelos diferentes graus de desigualdades – e, aqui, não nos referimos apenas às de caráter econômico – produziram sucessivas ressignificações de tais estigmas, conduzindo parte destes subúrbios a um processo de valoração de suas características formadoras, e outros ao aprofundamento das desigualdades com base na sua própria condição suburbana.

#### **1.4 – Subúrbios: o rapto ideológico da palavra. Construção de estigma?**

Iniciando por uma perspectiva contemporânea, Loic Wacquant observa na modernidade tardia, ou como ele costuma se referir, do “pós-fordismo”, o crescimento do precariado nos subúrbios franceses, onde o Estado neoliberal se ausenta das políticas públicas de assistência social para se acentuar no encarceramento dos marginalizados. Os “subúrbios em declínio”<sup>23</sup> de Wacquant se traduzem na polifonia babilônica de um território de muitas etnias, “ausente de uma linguagem comum”, congênere nas violências sofridas e no afã da cidadania econômica e social. Este afã, perceptível ao longo dos tempos, representa certa linha mestra do comportamento social dos subúrbios, carentes do Estado e de instâncias de reconhecimento.

No Brasil, há similaridades. O percurso da noção de subúrbio reflete a problemática da exclusão social, ainda que em construção mais sofisticada do que a palavra parece apontar, cabendo reconhecermos as especificidades que uma espacialidade não homogênea oferece. Há a associação com o declínio, com a obsolescência, também observável na realidade francesa, todavia a “linguagem comum” se manifesta no Brasil nas formas de institucionalização e resistência, em maior ou menor grau observáveis em todas as espacialidades de beira a linha, onde a obsolescência convive com vínculos identitários com as ferrovias. Trata-se, aqui, de mensurar tais graduações partindo do pressuposto de que há certo componente identitário capaz de tornar aparente tal “linguagem”.

O termo subúrbio, como já mencionado anteriormente, dizia respeito no alvorecer do Império do Brasil ao limite proto urbanizado do Município Neutro, desconsiderando o que havia para além como tal, estas localidades – como as visitadas por Saint-Hillaire, Langsdorff e Brierly – sendo nomeadas arrabaldes. Em 1821, ainda antes da Independência, o Saco do Alferes, antiga localidade litorânea nas encostas do Morro da Gamboa, era designado como subúrbio do Rio, mesmo em se tratando de uma região central da cidade<sup>24</sup>. O mito da centralidade da ocupação carioca, que

---

23WACQUANT, Loïc. Entrevista concedida a Susana Durão. *Etnográfica – Revista do Centro em Rede de Investigação em Antropologia*. vol. 12 (2), 2008. Disponível em <https://etnografica.revues.org/1811>. Acessado em 24/06/2017 às 16h.

24 *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 30 de junho de 1821. P. 5.

tentaremos relativizar nos próximos capítulos desta tese, parece ter excluído, por algum motivo, a ocupação de espacialidades suburbanas – e de seus arrabaldes – no período colonial, o que se choca com a notável presença das missões jesuíticas – e de seus derivados – no entorno da Estrada Velha da Penha e da Estrada Velha da Pavuna, além da também colonial Estrada Real de Santa Cruz.

Como aqui defendemos, portanto, a ideia de subúrbio no Rio de Janeiro abrange dimensão específica, apropriada pela tessitura sociocultural da cidade, e adquire sentido distinto do empregado em outras espacialidades, embora delas guarde algumas similaridades, como algum grau de periferização que está presente, ainda que do ponto de vista do capital simbólico, em muitos subúrbios do mundo. A apropriação do termo, no caso carioca, reflete uma problemática mais diversa, repleta de especificidades, composta de fragmentos e fissuras.

Na crônica suburbana do oitocentismo, analisada por Maurício Abreu, as críticas dos moradores das espacialidades de beira a linha inventariadas entre as décadas de 1880 e 1920, quando postas em comparação com as intervenções urbanísticas promovidas neste mesmo período, dificultam em um Rio de Janeiro que já contava com ferrovias de passageiros a distinção entre urbano e suburbano tomada por base apenas na precariedade das condições de vida:

[...] a verdade é que a qualidade de vida na área urbana também deixava muito a desejar. A exceção, talvez, seria o bairro de Botafogo, zona “chic” da cidade, mas que também sofria os efeitos, por exemplo, da falta d’água. O importante a notar aqui é que, até a reforma urbanística, a crítica suburbana não particularizava locais da cidade como beneficiários das ações da municipalidade. (ABREU, 1987. P. 18).

Deste modo havia, em certo grau, exclusão de acesso aos serviços públicos nas mais variadas espacialidades do Rio de Janeiro, o que tornaria a noção de subúrbios, em um primeiro momento, desconectada do signo da precariedade, sendo ela àquele tempo um traço de toda a cidade. Nesse ponto, o que distinguiria, na gênese do processo, a noção de subúrbios do Rio de Janeiro à presente em outros países onde a nomenclatura também aparece? Maurício Abreu creditava tal distinção à Reforma Passos, ocorrida na primeira década do século XX, quando houve desencanto nas regiões periféricas pelas intervenções urbanísticas da Prefeitura do Distrito Federal favorecerem as áreas centrais da cidade e a então quase deserta zona sul. Abreu localiza este ponto de inflexão no editorial de “O Subúrbio”, jornal que circulava nas espacialidades de beira a linha sem houvesse interligação entre seu *ethos* suburbano e a precariedade das condições de vida até ali. No editorial, publicado em setembro de 1904, Abreu reproduz:

A predileção pela parte central, comercial, é justificadíssima [...] Entretanto, uma vez que os deveres e as obrigações são os mesmos tanto para o operário, o modesto funcionário que mora nos subúrbios de Vila Isabel, como para o representante da haute gomme que mora na paróquia da Lagoa. Não se compreende que este no bairro em que reside, seja beneficiado com melhoramentos que aumentam o valor da propriedade sobre a qual paga 6% de imposto predial, enquanto aquele, pagando a mesma contribuição, presencie o abandono em que se encontra a localidade onde tem propriedade (ABREU, 1987. P. 18).

Deste modo, se antes o léxico subúrbio designava apenas o que estava fora da pequena circunscrição entre os quatro morros (Castelo, Santo Antônio, São Bento e Conceição) que deram origem à ocupação colonial da cidade, passou a ser progressivamente associado à ideia da precariedade das condições de vida, em contraponto com regiões da cidade que se urbanizavam favorecidas por políticas públicas. Entretanto, tanto a primeira designação quanto a segunda, embora abrangessem as espacialidades de beira a linha, as aglutinava a bairros desservidos de linhas férreas, como a supracitada Vila Isabel (cuja primeira ocupação, no entorno da Companhia de Fiação e Tecidos Confiança Industrial, distava da estação de Derby Club, no Maracanã, estando mais próxima do bairro de Aldeia Campista) e até mesmo bairros da zona sul que foram tardiamente contemplados pelas reformas urbanísticas como Copacabana, que só no último ano da Reforma Passos, 1906, teve a Av. Atlântica inaugurada, recebendo melhorias em anos posteriores<sup>25</sup>. Nelson da Nóbrega Fernandes, em “O rapto ideológico da categoria subúrbio”, localiza nestas reformas posteriores a Passos a “remoção” dos bairros tardiamente modernizados da Zona Sul da categoria de subúrbios, justamente quando “Copacabana se tornará um dos lugares onde o Estado mais investirá em infraestrutura urbana na cidade” (FERNANDES, 2011. P. 61). Tal concepção não deve ser tomada, todavia, sem contextualização e abertura ao contraponto. Fernandes baseia-se em uma percepção pautada em referencial europeu, ao comparar os subúrbios cariocas aos subúrbios de Paris, cujo imaginário foi construído após a Reforma Haussmann. Tal imaginário, que vincula o subúrbio a um ideário de não precariedade, possui dimensão de construção discursiva, e não deve ser tomado sem a compreensão de quem – e sob quais bagagens e interesses – empunhara tal construção.

Uma definição mais precisa do rumo tomado pela categoria subúrbio cabe, em um salto histórico, à ficcionalidade do romance social<sup>26</sup> de Affonso Henriques de Lima Barreto. Nela, há definições impregnadas pela subjetividade do escritor, capturadas nas viagens de trem entre a Central do Brasil

---

25ABREU, Maurício de Almeida. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLAN-Rio/Jorge Zahar, 1987. P. 19.

26Romance social é um gênero literário pautado no destrinchamento dos padrões de conduta, observando suas causas e influências. Os costumes e as motivações comportamentais são socialmente referenciados, com algum grau de influência do antigo *naturalismo*. Assim, as liberalidades importadas pervertem Clara dos Anjos em Lima Barreto, e a falta de higiene, Jeca Tatu em Monteiro Lobato, seus dois maiores expoentes no Brasil.

e Todos os Santos que Lima Barreto realizava diariamente. Em “Clara dos Anjos” (1922), Barreto nos legou uma interessante descrição de tal espacialidade:

O subúrbio propriamente dito é uma longa faixa de terra que se alonga, desde o Rocha ou São Francisco Xavier, até Sapopemba (Deodoro), tendo para eixo a linha férrea da Central. Para os lados, não se aprofunda muito, sobretudo quando encontra colinas e montanhas que tenham a sua expansão; mas, assim mesmo, o subúrbio continua invadindo, com as suas azinhagas e trilhos, charnecas e morrotes. Passamos por um lugar que supomos deserto, e olhamos, por acaso, o fundo de uma gruta, donde brotam ainda árvores de capoeira, lá damos com um casebre tosco, que, para ser alcançado, torna-se preciso descer uma ladeira quase a prumo; andamos mais e levantamos o olhar para um canto do horizonte e lá vemos, em cima de uma elevação, um ou mais barracões, para os quais não topamos logo da primeira vista com a ladeira de acesso (BARRETO, 2009. P. 82).

O que abordamos neste momento é a necessidade de compreender as filigranas expostas no interregno entre esses três pontos temporais: subúrbio como mero limite da ocupação urbana do Rio de Janeiro, subúrbio como regiões desfavorecidas pela Reforma Passos e subúrbio como contiguidade de um dos ramais ferroviários. Muito embora as três narrativas sejam comprováveis na crônica da cidade, todas pertencem à construção de uma narrativa maior, que visou à associação entre espacialidades que eram, ao mesmo tempo, menos prestigiadas pelos serviços públicos, distantes do centro e servidas por trens, à ideia da precariedade das condições de vida, ainda que ela – de fato – não fosse observável.

Este “rpto ideológico”, como conceptualizou Nelson Nóbrega Fernandes, configurou a apropriação de uma nomenclatura para encaixá-la em uma quebra de contexto, numa realidade outra, em uma proposição de “inversão do real”.

Porém, nem mesmo a definição literária de Lima Barreto dava conta do universo suburbano carioca de seu tempo. Há quatro subúrbios ferroviários significativamente distinguíveis, e não apenas as espacialidades de beira a linha entre São Francisco Xavier e Deodoro. E mesmo sobre os bairros que antecederiam São Francisco Xavier, como São Cristóvão, Maracanã e Mangueira, há como enquadrarmos elementos de sua vida social também em encaixe com os demais citados, bem como nos posteriores a Deodoro, como Anchieta e Ricardo de Albuquerque, já havia significativa ocupação nos anos 1920, como será apresentado no próximo capítulo da presente tese. A respeito do fenômeno do rpto ideológico, Nelson da Nóbrega Fernandes produziu fundamental análise ao compreender a dinâmica de tal apropriação em um espectro temporal que, em sua obra, compreendia de 1858 – inauguração da E.F Central do Brasil – à consolidação de sua eletrificação, em 1945. Isto é, contemplando as inaugurações das demais ferrovias e o desenvolvimento nada equânime de seus subúrbios, que floresceram, como também será visto posteriormente, cada qual a seu tempo, de modo não linear.

Compreender subúrbio, neste caso, impõe a multiplicidade de fatores observáveis no processo de apropriação, ou “rpto ideológico” desse termo. Terá sido mesmo ao cabo da Reforma Passos que o termo subúrbio passou a designar a precariedade? Por que de sua associação aos ramais ferroviários? Por qual motivo a outras regiões limítrofes do Rio de Janeiro, não cortadas por ferrovias de passageiros – como é o caso de Sepetiba – terminologias como “zona rural” substituíram a noção de subúrbio ou arrabalde? Por qual razão tal nomenclatura designou, em algum momento – como a leitura de Lima Barreto parece demonstrar – apenas o principal dos ramais ferroviários? Tais são questionamentos vitais, nem todos passíveis de respostas em um primeiro momento.

Dotar a palavra “subúrbio” de centralidade é tornar possível interpretar seu contexto, as relações de poder nela imbricadas e, particularmente, seu propósito primordial, que aqui é possível afirmar, deliberadamente criar uma associação simbólica entre a vida no entorno dos ramais ferroviários e a precariedade das condições de sobrevivência.

Subúrbio, no caso carioca, tornou-se um termo de uso corrente, presente 11.772 vezes nos 115 jornais cariocas disponíveis na Hemeroteca Digital Brasileira entre 1910 e 1919, 21.002 nos 85 periódicos disponíveis entre 1920 e 1929 e 28.374 nos 88 veículos entre 1930 e 1939, por exemplo, período fundamental para o desenvolvimento suburbano pós Reforma Passos, como cancelado na já mencionada obra de Nóbrega. Segundo Bakhtin, a onipresença da palavra torna-a “o indicador mais sensível de todas as transformações sociais, mesmo daquelas que apenas despontam, que ainda não tomaram forma, que ainda não abriram caminho para sistemas ideológicos estruturados e bem formados” (BAKHTIN, 1981. P. 41).

Deste modo, antes ainda da apropriação do transporte ferroviário de massa por um projeto de desenvolvimento nacional representado nas iniciativas estadonovistas de eletrificação e ampliação da malha recordadas na introdução desta tese, tornar corrente o termo subúrbio pode ter aberto as portas para um viés discursivo proporcionado pela maneira como a imprensa carioca, no caso, apresentava tal palavra, em uma espécie de agendamento da percepção social a partir do discurso midiático.

Não se trata aqui de estabelecer uma resposta para tal hipótese, que pode ser passo para uma análise mais acurada posterior. É fundamental, todavia, provocar o questionamento, uma vez que a construção de estigmas se dá de modo difuso, em caráter quase microfísico. Tanto instituições do Estado quanto formas de organização da sociedade civil podem reforçá-los em profusão, bem como agenciamentos oriundos de dinâmicas mais próximas ao indivíduo podem servir para a sua propagação, em um campo em que ambas as perspectivas, macroanalítica e microanalítica, podem

servir para a mensuração do estigma enquanto fenômeno, daí, fatalmente, a decisiva contribuição de Pierre Bourdieu – que reúne as duas perspectivas – à compreensão da temática da estigmatização.

Essa dialética entre indivíduo e sociedade, que a nosso ver promove reforço à estigmatização, à construção social que associa dada palavra a uma imagem construída, pode ser analisada à luz do conceito de “memória coletiva” de Maurice Halbwachs. Halbwachs tratou do “bailado” entre as percepções individuais e a memória coletiva, que aqui empregamos como propagadora de estigmas e até mesmo do *status* do que é apreciado, quando o estigma se transforma em instrumento de luta política, tornando-se atributo ao invés de depreciação:

No mais, se a memória coletiva tira sua força e sua duração do fato de ter por suporte um conjunto de homens, não obstante eles são indivíduos que se lembram, enquanto membros do grupo. Dessa massa de lembranças comuns, e que se apoiam uma sobre a outra, não são as mesmas que aparecerão com mais intensidade para cada um deles. Diríamos voluntariamente que cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva, que este ponto de vista muda conforme o lugar que ali eu ocupo, e que este lugar mesmo muda segundo as relações que mantenho com outros meios. Não é de admirar que, do instrumento comum, nem todos aproveitam do mesmo modo. Todavia quando tentamos explicar essa diversidade, voltamos sempre a uma combinação de influências que são, todas, de natureza social (HALBWACHS, 2004. P. 51).

Considera-se aqui, portanto, a dimensão da construção do estigma contida na esfera da palavra subúrbio, profundamente social, sem que haja, entretanto, absoluto desconsiderar dos agenciamentos fomentados pela ação individual, que podem ter servido para reforçar percepções pessoais por meio, por exemplo, de artigos na imprensa assinados por personalidades do quilate de Lima Barreto.

A noção de que um “rpto ideológico” de determinada palavra reside no anseio de instrumentalizá-la como memória que transcende o léxico foi fartamente observada na sociologia, com especial problematização por Henri Lefebvre, em seus estudos sobre a apropriação da categoria comunidade pela análise da realidade rural francesa no final do século XIX, bem como por José de Souza Martins, no Brasil dos anos 80, em seus estudos sobre a apropriação do termo periferia com vistas à análise dos bairros não centrais de São Paulo. Naturalmente, as análises de Lefebvre e Martins sobre o uso ideológico da palavra têm particularidades em relação às de Fernandes.

Compreender tal fenômeno na realidade carioca é, sobretudo, destrinchar de que maneira a construção de uma memória do que é ser subúrbio, socialmente posta em discussão e institucionalmente difundida (na medida em que a Prefeitura do Rio de Janeiro, de exclusão não-declarada às políticas públicas passou a seccionar as espacialidades periféricas pela categoria de subúrbios, e mais do que isso, distribuídas ao longo das quatro linhas férreas), de algum modo

exerceu peso sobre a estratificação social dos subúrbios. Isto é: até que ponto a memória influenciou a matéria? Retratar subúrbios como o lugar da precariedade sem que, necessariamente, o fossem não contribuiu, de certo modo, para que tornassem a sê-lo?

### **1.5 – A natureza do transporte ferroviário: um retrospecto**

O transporte ferroviário não fugiu à regra da precocidade na adesão às tecnologias que vicejavam na Europa quando introduzido no Brasil no que tange às promessas da modernidade. O que torna sua natureza distinta de outras tecnologias introduzidas em territórios outros é a noção de que, em nosso país, as terras rasgadas pelos caminhos de ferro eram, muitas vezes, inocupadas, havendo na construção de certas ferrovias, como a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, já no início do século XX, caráter de verdadeira hecatombe ambiental, com brutal tentativa de curvar a natureza à técnica.

Em 6 de setembro de 1853, Irineu Evangelista de Sousa conduziu jornalistas da imprensa carioca para a primeira viagem de trem da história do Brasil, ligando o Porto de Mauá à estação de Fragoso, no município fluminense de Magé. Este trecho, muito depois incorporado à Estrada de Ferro Leopoldina e hoje pertencente ao Ramal de Vila Inhomirim, foi percorrido por uma delegação de diplomatas em serviço na corte, entre os quais se destacavam os embaixadores do Reino Unido e da Áustria<sup>27</sup>.

O repórter apócrifo do “Jornal do Commercio”, convidado para a solenidade, registrou na edição do dia seguinte uma curiosa correlação entre o afã mecanicista da criação da primeira ferrovia e a ideia de superação da natureza pelas vias da ação da máquina:

Mais veloz do que uma flecha, do que o voo de uma andorinha, o carro enfiou-se pelas trilhas, embalançou-se, correu, voou, devorou o espaço e atravessando os campos, charnecas e mangues aterrados, parou enfim arquejante no ponto onde o caminho não oferece segurança. O espaço devorado foi de uma milha e três quartos. O tempo que durou o trajeto foi de quatro minutos incompletos. Que futuro para o Brasil estávamos vendo nas rodas daquela locomotiva! Felizes entre nós os que tiverem uma longa vida: estes passarão por grandes cidades, por grandes estabelecimentos rurais, recordando-se de que os sítios onde transitam foram paus e matas. Paz no entanto e descanso eterno à pobre raça luar! Vem o motor invisível substituí-la nos serviços, com as primazias e vantagens que uma bela manhã sucede a uma noite escura e feia (in CALDEIRA, 1995. P. 285).

A expectativa que a modernidade oferecia à máquina parecia buscar em seu afã similitudes no mundo natural, ora desejando sua suplantação, ora possivelmente desejosa do forjar de um novo instrumento que fosse espécie de simulacro da potência do que é natural na plataforma de um mundo novo, que acabaria, por fim, por superar o natural, não apenas simulando-o nas formas,

---

27LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2012. P. 67.

suplantando-o nas capacidades, mas também tornando-o obsoleto, como “uma bela manhã que sucede a uma noite escura e feia”.

A sociedade moderna, assentada na técnica, alcançava naquela ocasião uma nova perspectiva, uma nova promessa de modernidade. A subordinação da natureza aos interesses do capitalismo, mais do que a promessa do progresso técnico, formataria algo próximo da “prepotência imparável da técnica”<sup>28</sup>, na concepção de Martin Heidegger, um processo imparável e contínuo que jamais, a julgar por tal promessa inicial, poderia resultar justamente no oposto, a obsolescência.

O ser humano, componente frágil diante do progresso da técnica, posto em vagões sob o comando de um maquinista – aquele que domina a técnica – era posto a observar, fosse repórter da imprensa diária, fosse embaixador do Reino Unido, sob a égide de um novo “espírito do tempo”, onde a composição da experiência se refaria com base em novos suportes, em tecnologias antes não precedidas por outras tecnologias, a ponto de apenas a natureza a elas fazer paralelo.

A Revolução Industrial, de modo nem tão tardio, chegava ao Brasil por intermédio de uma indústria que, aqui, tomou as cores de verdadeira indústria de base, ainda que não esteja contida em uma definição estrita do conceito.

Inicialmente construídas exclusivamente para servir à agricultura e à exportação<sup>29</sup>, dadas as características da economia brasileira, pautada desde os tempos coloniais na cultura das “drogas do sertão”<sup>30</sup>, as ferrovias introduziam no Brasil preceitos da Revolução Industrial que, a julgar por teorias vigentes na Europa sobre o período, a ela estavam restritas enquanto célula-mãe, restando talvez questionar de que modo a introdução dos caminhos de ferro no Brasil tenha dotado nosso país de um embrião industrial “à brasileira”, distinto da realidade europeia e norte-americana. Ainda segundo Heidegger, sobre a Revolução Industrial:

O mundo aparece agora como um objeto sobre o qual o pensamento que calcula investe, nada mais devendo poder resistir aos seus ataques. A natureza transformase num único posto de abastecimento gigantesco, numa fonte de energia para a técnica e indústria modernas. Esta relação fundamentalmente técnica do homem com o todo do mundo surgiu pela primeira vez no século XVII, na Europa e unicamente na Europa (HEIDEGGER, 2001. P. 19).

Posteriormente, a compreensão que naturalizava este “posto de abastecimento gigantesco” e fazia da técnica ao mesmo tempo derivação, suplantação e superação, foi progressivamente sendo

---

28HEIDEGGER, Martin. *Serenidade*. Lisboa: Instituto Jean Piaget, 2001. P. 22.

29LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2012.P. 69.

30Por volta de 1853, quando da construção da Estrada de Ferro Barão de Mauá, a economia do café era responsável por pelo menos a metade das exportações brasileiras. In. LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2012.. P. 70.

substituída por duas novas perspectivas nas relações progresso técnico-natureza: a primeira, aquela que, enfim, seccionou a análise da realidade social dos ditames da mera observação empírica da natureza, contribuindo para a compreensão de fenômenos passados ou contemporâneos atribuindo à técnica uma espécie de “argamassa” pautada na cultura enquanto construção, e não mais na natureza. Segundo Carlos Walter Porto Gonçalves:

A ideia de uma natureza objetiva e exterior ao homem, o que pressupõe uma ideia de homem não-natural e fora da natureza, cristaliza-se com a civilização industrial inaugurada pelo capitalismo. As ciências da natureza se separam das ciências do homem; cria-se um abismo colossal entre uma e outra e tudo isso não é só uma questão de concepção de mundo (GONÇALVES, 1998. P. 35).

Paradoxalmente, o simulacro do que é natural converteu-se em uma promessa de suplantação e superação da natureza onde, sem vistas à obsolescência, haveria a secessão desses dois mundos, servindo-se a técnica apenas dos elementos necessários a “fazer a moenda girar”, tomando a técnica como obra quase apartada, ocultando sua indiscutível relação de dependência, fazendo da ferrovia promessa de tornar desnecessários os mares.

A segunda perspectiva inaugurada com a quebra de paradigma na entre relação natureza e técnica, bafejada pela primeira perspectiva, passou a observar o impacto da técnica na natureza não mais como mera narrativa de progresso, mas também como fenômeno social. Para Valter Caseti, sobre o processo de transformação da natureza:

As transformações sofridas pela natureza, através do emprego das técnicas no processo produtivo, são um fenômeno social, representado pelo trabalho, e as relações de produção mudam conforme as leis, as quais implicam a formação econômico-social e, por conseguinte, as relações entre a sociedade e a natureza (CASSETI, 1991. P. 17).

Assim, é possível concluir que a introdução das primeiras ferrovias no Brasil, estreitamente relacionadas com os interesses da agricultura de exportação<sup>31</sup>, coexistiu e intensificou o processo de expansão da fronteira agrícola<sup>32</sup>, aumentando o grau de controle sobre o escoamento da produção, antes precariamente realizado por meio da tração animal, e reconfigurou as espacialidades impactadas por tal processo, como não poderia deixar de ser, provocando novas formas de organização social, alterando as formas de produção e invertendo, paulatinamente, a centralidade da produção agrícola da então província do Rio de Janeiro – onde o café do Vale do Paraíba e o açúcar do norte fluminense escoado para o estrangeiro via Município Neutro começou a ser substituída paulatinamente pelo protagonismo de São Paulo, província da qual, pelos idos da inauguração de

---

31LAMOONIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2012. P. 68.

32Idem. *Ibidem*. P. 89.

nossa primeira ferrovia, 200 mil viagens de mulas eram feitas por ano entre o interior e o porto de Santos<sup>33</sup>, cabendo àquela província a expansão de suas linhas férreas ao longo da década de 1870.

No campo social, por sua vez, o afã de domínio da natureza pela técnica abarcou relações econômicas do comércio escravagista. Houve emprego da mão de obra escravizada para a construção da Estrada de Ferro Central do Brasil (então Dom Pedro II), na mesma década de 1850, onde até mesmo um mercado paralelo de aluguel de escravos surgiu, havendo relatado o cônsul suíço Johann Jakob Von Tschudi que os cafeicultores do Vale do Paraíba, àquela altura, interromperam o ciclo de produção, pois, segundo relatou um fazendeiro àquele diplomata, resultava vantajoso “alugar seus escravos a 1800 réis por dia nos trabalhos da ferrovia e na construção da estrada que ocupá-los no cultivo do café” (TSCHUDI, 1953. P. 109). Tais relações coexistiram com as especificidades oriundas da importação da mão de obra de imigrantes, cujas consequências já foram deveras exploradas em outras obras sobre o tema das ferrovias brasileiras, com destaque para “Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX”, de Maria Lúcia Lamounier.

Observando sob este prisma, é observável que, a despeito da promessa de progresso, a tríade que consolidou em camadas a perspectiva de fazer simulacro, suplantando e tornando obsoleta a natureza não serviu, sobremaneira, para fazer superados os conflitos sociais que precederam a construção das ferrovias.

Encharcado o seu processo de produção nas relações produtivas escravagistas e enriquecidos os escravocratas de seu tempo, servindo como possível plataforma ao incremento do tráfico interprovincial – embora faltem análises neste sentido – as ferrovias compuseram instrumento da reconfiguração das desigualdades nas espacialidades contidas no território do Brasil, semeando promessas da modernidade e provendo a colheita das contradições inerentes à modernidade, em nosso país também paulatinamente implementada, em caráter tardio.

A promessa de domínio da natureza, tampouco se efetivou como a utopia oitocentista alardeou, sendo atropelada pela própria expansão do ciclo do café por vias tradicionais, que parece ter corrido ao menos em São Paulo de modo ainda mais capilarizado do que a expansão das linhas férreas<sup>34</sup>. Deste modo, a reconfiguração das espacialidades deve ser adequadamente recomposta, sob pena de dotarmos um nexos causal exacerbado à presença das ferrovias no processo de desenvolvimento urbano do século XIX.

---

33TSCHUDI, J.J Von. *Viagem às províncias do Rio de Janeiro e S. Paulo*. São Paulo: Martins, 1953. P. 115.

34LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2012. P. 97.

No próximo capítulo, será analisado o impacto do surgimento das quatro linhas férreas citadas na introdução desta tese no Rio de Janeiro, então capital do Império do Brasil, onde ficará explicitada a nossa compreensão de que o senso comum que aponta para as ferrovias como “capilarizadoras do progresso”, progresso este “oriundo dos trilhos”, deve ser permanente relativizado, uma vez que é possível compreender o processo de urbanização também por outros meios, tendo sido tal processo fragmentado, paulatino e desigual, e não contínuo, célere e homogêneo como a promessa moderna parecia oferecer.

## CAPÍTULO 2: A COLMEIA E O BARRO: SUBÚRBIOS, TRAJETÓRIAS DE UM DESENVOLVIMENTO HETEROGÊNEO

### 2.1 – Irajá e Inhaúma: freguesias oriundas de uma mesma gênese

Trem sujo da Leopoldina  
correndo correndo  
parece dizer  
tem gente com fome  
tem gente com fome  
tem gente com fome  
Piiiiii

(Tem gente com fome, poema de Solano Trindade)

Como já apresentado na introdução desta tese, das quatro ferrovias originais da capital fluminense, a Estrada de Ferro Leopoldina (atual Ramal de Gramacho) é a que explicita a maior heterogeneidade na ocupação de sua espacialidade do ponto de vista do Índice de Desenvolvimento Humano de suas comunidades de beira a linha.

Tal caráter se deve, especialmente, à discrepância na realização de seus investimentos-chave, facilmente observável ao compreendermos que ainda na contemporaneidade processo de eletrificação não foi concluído e relevantes centros urbanos da Baixada Fluminense, como Magé, Imbariê e Piabetá ainda são servidos por trens movidos a diesel.

Por se tratar de objeto desta tese a análise dos subúrbios localizados nos limites do município do Rio de Janeiro, observaremos a heterogeneidade no espraiamento desta ferrovia em direção aos limites da cidade hoje representados em Vigário Geral e Parada de Lucas, bairros de grande adensamento populacional e proximidade com o município de Duque de Caxias, cuja região central é localizada contiguamente à divisa.

É importante observar, contudo, a limitação imposta pelo modo de organização espacial oferecido pela Prefeitura do Distrito Federal nos anos que se seguiram à inauguração da E.F Leopoldina (Originalmente, Estrada de Ferro do Norte), em 1886. Neste item, para efeitos de orientação sobre as espacialidades contidas nos subúrbios da E.F Leopoldina, serão observadas as composições das freguesias, posteriormente transformadas em distritos, de Inhaúma e Irajá, que continham originalmente os bairros cortados por esta estrada de ferro, em três pontos temporais: 1870, 1890 e 1906, quando foram realizados os recenseamentos e é possível observar as reconfigurações do tecido urbano, bem como algumas de suas consequências sociais. A primeira data, anterior à inauguração da Leopoldina, abrange – todavia – os primeiros impactos do surgimento da E.F

Central do Brasil, uma vez que Inhaúma e Irajá eram freguesias que continham bairros de ambos os subúrbios.

Tal observação é de suma importância, pois é a partir da “dissecação” das antigas freguesias cariocas, partindo de premissas à margem da oficialidade (por isso a suma importância dos registros da imprensa carioca), mas vinculadas às compreensões sociais, que se tornará possível mais ampla análise de seu tecido social. Isto é: em se tratando dos três recenseamentos mencionados, as formas de organização social de tais espacialidades se fizeram notar muito antes que o Estado oficializasse seu reconhecimento, desmembrando as freguesias (e posteriores distritos) de modo mais coerente com a relevância daquelas espacialidades<sup>35</sup>. Percepções da população sobre suas espacialidades chegaram, deste modo, mais rápido do que as instâncias de reconhecimento estatal.

De modo alegórico, é possível observar na tradução literal dos termos Irajá e Inhaúma da língua tupi, “que está repleto de mel”<sup>36</sup> e “água barrenta”<sup>37</sup>, respectivamente, a influência indígena (quase imemorialmente, tamoia, e posteriormente, pautada nas abordagens da cultura indígena recolhidas pela presença jesuítica) que ditou uma espécie de “ruralidade” da região que hoje compreende os subúrbios da Leopoldina. Brasil Gerson, em sua “História das Ruas do Rio”, por sinal, contesta a terminologia subúrbio ao reivindicar para aqueles arrabaldes a nomenclatura de “zona norte rural”, o que caberia fazer contestar a própria natureza suburbana da ocupação daquelas espacialidades.

Brasil Gerson, com certa imprecisão, pois não detalhou a natureza da entrada do capital britânico no negócio das ferrovias, descreveu desta maneira a origem dos trens de subúrbio na atual Zona da Leopoldina:

*A Northern* (ou estrada de Ferro do Norte) resultou de uma concessão obtida por Alípio Pereira da Silva em 1882 para ligar o Rio a Magé. Vendeu-a ele a um grupo inglês, que em 1886<sup>38</sup> fez correr seus primeiros trens entre S. Francisco Xavier e Meriti (hoje Caxias). A Leopoldina (pequena estrada em Minas) absorveu-a em 1898, a ela e à do falecido barão também. No governo Nilo Peçanha, ela recebeu autorização para estender seus trilhos até a Rua dos Cajueiros, na Saúde, mas por causa das obras do Porto ficou na praia Formosa numa estação improvisada perto da Linha auxiliar (do Dr. Frontin), havia pouco incorporada à Central do Brasil (GERSON, 2015. P. 424).

---

35Tal fenômeno, vale lembrar, se faz presente ainda nos dias de hoje, quando os “bairros” da Taquara, Anil e Tanque são prioritariamente lembrados por seus moradores, em detrimento à nomenclatura oficial “Jacarepaguá”.

36NAVARRO, E. A. *Dicionário de tupi antigo: a língua indígena clássica do Brasil*. São Paulo. Global. 2013. p. 570.

37Idem. *Ibidem*.

38O aprofundamento trazido pelas novas fontes evidenciadas pela Hemeroteca Digital Brasileira, porém, oferece a correção de algumas datas fornecidas pelo relato de Gerson. A edição de 21/05/1888 do *Jornal do Commercio*, por exemplo, noticia a formação da *Northern Railway Company Limited* dois anos após a afirmação do memorialista, talvez em uma confusão de nomenclaturas.

Os subúrbios da Leopoldina, iniciados na primitiva parada de Benfica, hoje desaparecida, foram servidos por estações inauguradas quase todas na mesma data, 23 de outubro de 1886, exceções feitas a Triagem, que substituiu Benfica em setembro de 1910, Penha Circular, inaugurada pelos idos de 1920 e a estação de Parada de Lucas, também bastante posterior à configuração original e cuja data de inauguração não foi possível localizar.

No quadro abaixo, observa-se a oferta de trens da *Northern Railway* aos domingos, curiosamente mais generosa que a contemporânea, com as ressalvas de que as estações de Jockey Club, Amorim, Kilometro 10 e Meriti foram renomeadas, respectivamente, como Maracanã, Manguinhos, Braz de Pina e Duque de Caxias.

|                                     |                                                             | AOS DOMINGOS |       |               |       |       |       |       |       |               |       |               |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------|--------------|-------|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------|-------|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| KILOMETROS<br>desde S.<br>Francisco | ESTAÇÕES                                                    | 11           |       | 13            |       | 15    |       | 17    |       | 19            |       | 21            |       | 23    |       | 25    |       | 27    |       | 29    |       | 31    |       | 33    |       | 35    |       |
|                                     |                                                             | A. M.        | P. M. | A. M.         | P. M. | A. M. | P. M. | A. M. | P. M. | A. M.         | P. M. | A. M.         | P. M. | P. M. | P. M. | P. M. | P. M. | P. M. | P. M. | P. M. | P. M. | P. M. | P. M. | P. M. | P. M. | P. M. | P. M. |
| .....                               | <b>Central</b> (E. F. C. do Brasil) <i>part.</i>            | 5.35         | 6.10  | 7.35          | 8.5   | 9.20  | 11.20 | 12.30 | 3.0   | 4.20          | 4.40  | 6.15          | 7.0   | 9.15  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| .....                               | <b>S. Francisco Xavier</b><br>(E. F. C. do B.) <i>cheg.</i> | 5.53         | 6.28  | 7.53          | 8.23  | 9.38  | 11.38 | 12.48 | 3.18  | 4.29          | 4.58  | 6.33          | 7.18  | 9.33  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| .....                               | S. Francisco..... <i>part.</i>                              | 6.3          | 6.40  | 8.8           | 8.32  | 9.48  | 11.50 | 1.0   | 3.30  | 4.39          | 5.8   | 6.42          | 7.28  | 9.45  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 1.000                               | Jockey Club..... <i>cheg.</i>                               | .....        | ..... | 8.11          | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | .....         | ..... | .....         | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| .....                               | »..... <i>part.</i>                                         | 6.6          | 6.43  | x. 16<br>8.13 | 8.35  | 9.51  | 11.53 | 1.3   | 3.33  | x. 24<br>4.42 | 5.11  | 6.45          | 7.31  | 9.48  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 1.795                               | Benfica..... »                                              | 6.9          | 6.46  | 8.16          | 8.38  | 9.54  | 11.56 | 1.6   | 3.36  | x. 28<br>4.45 | 5.14  | 6.48          | 7.34  | 9.51  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 3.000                               | Amorim..... »                                               | 6.13         | 6.50  | 8.20          | 8.42  | 9.58  | 12.0  | 1.40  | 3.40  | 4.49          | 5.18  | 6.52          | 7.38  | 9.55  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 4.470                               | <b>Boim Sucesso</b> ..... <i>cheg.</i>                      | .....        | ..... | .....         | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | .....         | ..... | 6.56          | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| .....                               | »..... <i>part.</i>                                         | 6.17         | 6.54  | 8.24          | 8.46  | 10.2  | 12.4  | 1.44  | 3.44  | 4.53          | 5.22  | x. 32<br>6.58 | 7.42  | 9.59  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 5.872                               | Ramos..... »                                                | 6.21         | 6.58  | 8.28          | 8.50  | 10.6  | 12.8  | 1.18  | 3.48  | 4.57          | 5.26  | 7.2           | 7.46  | 10.3  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 6.792                               | Olaria..... »                                               | 6.24         | 7.1   | 8.31          | 8.53  | 10.9  | 12.11 | 1.21  | 3.51  | 5.0           | 5.29  | 7.5           | 7.49  | 10.6  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 8.450                               | Penha..... <i>cheg.</i>                                     | 6.28         | 7.5   | 8.35          | 8.57  | 10.13 | 12.15 | 1.25  | 3.55  | 5.4           | 5.33  | 7.9           | 7.53  | 10.10 |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| .....                               | »..... <i>part.</i>                                         | .....        | ..... | .....         | 8.59  | ..... | ..... | 1.28  | ..... | 5.6           | ..... | 7.55          | 10.12 |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 10.000                              | Kilometro 10..... »                                         | .....        | ..... | .....         | 9.2   | ..... | ..... | 1.31  | ..... | 5.9           | ..... | 7.58          | 10.15 |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 11.060                              | Cordovil..... »                                             | .....        | ..... | .....         | 9.5   | ..... | ..... | 1.34  | ..... | 5.12          | ..... | 8.1           | 10.18 |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 13.480                              | Vigario Geral..... »                                        | .....        | ..... | .....         | 9.11  | ..... | ..... | 1.40  | ..... | 5.18          | ..... | 8.7           | 10.24 |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 14.650                              | Meriti..... <i>cheg.</i>                                    | .....        | ..... | .....         | 9.17  | ..... | ..... | 1.46  | ..... | 5.24          | ..... | 8.13          | 10.30 |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |

Figura 5: Oferta de trens da *Nothern Railway*, circa 1890.

A inauguração da Estrada de Ferro do Norte, de fato o primeiro nome da *Nothern Railway*, em 23 de outubro de 1886, contou com o préstimo de boa parte da imprensa da corte, além de autoridades e executivos da companhia, presidida de início pelo comendador Plínio de Oliveira<sup>39</sup>. Suas primeiras viagens foram destinadas à Festa da Penha daquele ano, quando, por exemplo, 8271romeiros tomaram o trem de passageiros na então estação inicial de São Francisco Xavier rumo ao centenário folgado, em uma viagem de 28 minutos<sup>40</sup>.

A inauguração pôs fim a uma série de conflitos e indecisões que fizeram a concessão ferroviária trocar de mãos, desde 1874, pelo menos três vezes. A concessão objetivava promover a ligação do Município Neutro com a Estrada de Ferro Mauá, em Raiz da Serra da Estrela, importante ponto de

39Diário de Notícias. Domingo, 26 de outubro de 1886. P. 1.

40Gazeta de Notícias. Domingo, 26 de outubro de 1886. P. 1.

contato com a região serrana fluminense, por onde se conectavam as vias de distribuição da produção agrícola e do trânsito de algumas das “drogas do sertão”, como o café<sup>41</sup>.

Em outros tempos, a espacialidade contida no caminho de ferro trasladava as riquezas das missões jesuíticas, nas estradas de terra que originaram, justamente, a Estrada da Penha, na freguesia de Nossa Senhora da Apresentação de Irajá (1644) e a Estrada da Pavuna. Esta última, localizada no desmembramento de Irajá promovido com a ascensão a freguesia da Paróquia de São Tiago de Inhaúma (1743), passou, a partir de 1883, a margear a Estrada de Ferro Rio D’Ouro em sua porção carioca.

Quase contemporâneas, *Nothern Railway* (fundida à companhia da Estrada de Ferro Leopoldina em 1898) e Rio D’Ouro (esta última será descrita adiante) margearam as velhas ligações com a Estrada Real de Santa Cruz, finalidade à qual se destinavam as estradas de Penha e Pavuna, e também serviram ao entorno dos portos de Maria Angu, em Olaria, e de Inhaúma, na freguesia homônima. Como é possível observar, uma espacialidade de certa disponibilidade de escoamento e oferta da produção agrícola, majoritária na economia brasileira oitocentista, o que contribui para relativizar a versão de que as ferrovias instaladas no século XIX “ligavam o nada ao lugar algum”, antigo objeto de controvérsia que não cabe a este trabalho esclarecer de modo definitivo, bastando considerar que havia certa efervescência na vida social destas espacialidades, e que esta “vida que anima” precedeu, de certo modo, a introdução das ferrovias.

## **2.2 – Perfil demográfico de um par de velhas freguesias**

A reconfiguração do tecido urbano concomitante ao surgimento das ferrovias foi, claramente, produto e – ao mesmo tempo – estímulo de uma explosão demográfica e urbana sem precedentes no Município Neutro nos anos que sucederam o fim da Guerra do Paraguai, com o salto de 191.002 habitantes (44.289 nas freguesias rurais como Campo Grande e Santa Cruz, estas últimas servidas pela E.F Central do Brasil) em 1870, primeiro recenseamento promovido após a inauguração de estradas de ferro na cidade, para 429.745 (92.906 nos já então distritos municipais rurais), no recenseamento imediatamente posterior ao início das operações da *Nothern Railway* e da Rio D’Ouro<sup>42</sup>.

---

41RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004. P. 95.

42FRIDMAN, Fânia. *Donos do Rio em nome do rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999. P. 213.

Restringindo tal observação da explosão demográfica às duas freguesias (e depois distritos municipais) que são objeto deste item, inserimos os dados dos recenseamentos de 1856 (“falho e incompleto”, segundo o relatório final do recenseamento de 1906), 1870 e 1890, como ponto de partida para a compreensão de alguns dos elementos que os proporcionaram concomitantemente ao surgimento das primeiras ferrovias.

Os dados destes recenseamentos preocupam-se em subdividir a população entre aqueles com menos de 21 anos de idade, provavelmente com o intuito de identificar fluxos migratórios típicos do oitocentismo, e os com mais de 21 anos, recorte que pode evidenciar a fixidez dos “novos cariocas”, aqueles que se estabeleciam na cidade em definitivo. Vale ressaltar, porém, que o recenseamento de 1890 apresentou o primeiro desmembramento do sistema convencional de freguesias da zona norte da então capital brasileira, com a primeira menção em recenseamentos ao distrito municipal do Engenho Novo, oriundo de Inhaúma, e cujos dados serão melhor analisados no item relativo à E.F Central do Brasil:

|             | <b>INHAÚMA</b>      | <b>IRAJÁ</b>  |
|-------------|---------------------|---------------|
| <b>1856</b> | <b>21- 2.412</b>    | <b>3.003</b>  |
|             | <b>+21 3.040</b>    | <b>3.697</b>  |
|             | <b>TOTAL 5.452</b>  | <b>6.700</b>  |
| <b>1870</b> | <b>21- 2.358</b>    | <b>2.532</b>  |
|             | <b>+21 4.831</b>    | <b>3.214</b>  |
|             | <b>TOTAL 7.189</b>  | <b>5.746</b>  |
| <b>1872</b> | <b>21- 2.797</b>    | <b>2.561</b>  |
|             | <b>+21 4.423</b>    | <b>3.218</b>  |
|             | <b>TOTAL 7.220</b>  | <b>5.779</b>  |
| <b>1890</b> | <b>21- 7.873</b>    | <b>6.258</b>  |
|             | <b>+21 9.301</b>    | <b>6.750</b>  |
|             | <b>TOTAL 17.174</b> | <b>13.008</b> |

Tabela 6: Número de habitantes de Inhaúma e Irajá com menos de 21 anos e mais de 21 anos nos recenseamentos de 1856, 1870, 1872 e 1890.

Abaixo, a totalidade de habitantes destas duas freguesias, em proporção ao crescimento populacional da cidade, com as devidas ressalvas quanto à precariedade do levantamento realizado em 1838, no qual certamente houve registro insuficiente do número de habitantes do Município Neutro e ao decréscimo registrado no recenseamento de 1856 devido a sua incompletude<sup>43</sup>,

---

43No recenseamento de 1856, não foram contabilizadas as freguesias do Sacramento (a mais populosa da cidade), de Jacarepaguá e de Paquetá. Anteriormente, o recenseamento local de 1849, organizado por Roberto Jorge Haddock Lobo (1817-1869), parece ter observado rigor metodológico, recordado e elogiado no relatório do Censo Federal de 1906, servindo este levantamento para reforçar a suspeita de “esvaziamento” da cidade por ocasião do recrutamento dos “voluntários da pátria” para a Guerra do Paraguai (1864-1870). A marca dos 250 mil habitantes registrada em 1849 só tornaria a ser atingida no recenseamento de 1872, após o conflito.

levando-se também em consideração algum acréscimo de população masculina entre 1870 e 1872, possivelmente decorrente dos retornados do Paraguai:

### Crescimento populacional no Rio de Janeiro (1838-1890)

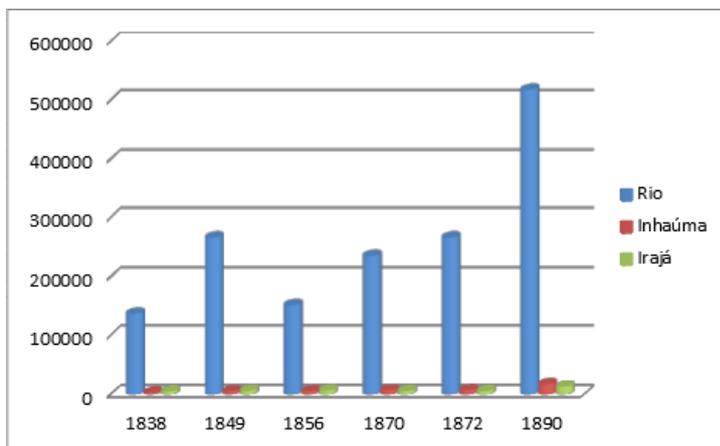


Tabela 7: Evolução demográfica do Rio de Janeiro e dos subúrbios de Inhaúma e Irajá registrado nos recenseamentos do século XIX.

Abaixo, gráfico demonstrando a proporção entre o total de habitantes recenseados na cidade do Rio de Janeiro e o dos subúrbios da Zona Norte, onde é possível observar que, entre 1890 e 1906, eles registraram maior crescimento do que o município como um todo, indicando a ocupação daquelas espacialidades em especial.

### Crescimento populacional Rio de Janeiro x Subúrbios (1849-1906)

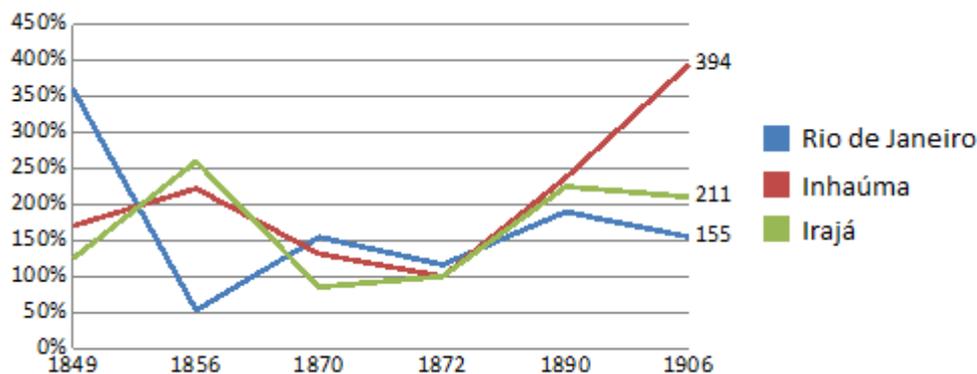


Tabela 8: Proporção da evolução demográfica do Rio de Janeiro e dos subúrbios de Inhaúma e Irajá registrada nos recenseamentos do século XIX e no primeiro recenseamento do século XX.

Há de se considerar com rigor dois pontos fundamentais para a interpretação dos recenseamentos oitocentistas: a natural precariedade na coleta dos dados, reconhecida oficialmente quando estes dados foram retrabalhados pelos recenseamentos nacionais promovidos a partir de 1872, e a falta de intervalo regular entre suas ações, denotando ausência de periodicidade, uma dificuldade definitivamente solucionada apenas em 1940, quando passou a ser respeitado o intervalo de uma década para o ato de recensear, com exceção do Censo 1991.

Os intervalos irregulares entre um recenseamento e outro, associados às dificuldades logísticas para a realização de suas ações, que contribuíram para que conclusões distorcidas sobre os primeiros recenseamentos do oitocentismo se propagassem (e incluem-se neste panorama dois breves recenseamentos promovidos em 1799 e 1821, de precária documentação, que serviram para a construção do mito de que o Rio de Janeiro só foi ocupado para além de seu núcleo formador após o Período Joanino), servem desde já para relativizarmos a fidedignidade de certos dados coletados, possibilitando apenas inferências sobre alguns dados que mais saltam aos olhos, como a retração populacional da população carioca entre 1849 e 1956 frente ao pós-guerra, 1872, o que pode ter acontecido em parte por conta desta mesma precariedade na coleta de dados, que não raras vezes excluía total ou parcialmente freguesias populosas da cidade, como a do Sacramento, que reunia boa porção do centro da cidade, como a Gamboa e o Rócio, entorno populacionalmente adensado da atual Avenida Presidente Vargas.

Todavia, o melhor apuro na coleta de dados observado nas ações de recenseamento a partir do primeiro Censo do Império de caráter nacional, em 1872, permite interpretações para além das advindas da pirâmide etária e da demografia pura, preocupações das experiências recenseadoras anteriores que visavam, em especial, a permitir interpretações sobre a “avultada mortalidade”<sup>44</sup> na corte.

A apresentação de dados consistentes sobre a imigração, a migração entre as províncias e quadros quantitativos bastante detalhados sobre os ofícios em que laboravam os cariocas permitem construir, concomitantemente ao surgimento das primeiras ferrovias, um verdadeiro painel social da cidade, registrando, por exemplo, um possível fluxo de mão de obra qualificada em direção aos subúrbios de Inhaúma e Irajá.

---

44TEIXEIRA, José Maria. *Causas da mortalidade das Criações do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Annaes da Academia de Medicina do Rio de Janeiro, 1887. Tomo 53. P. 279.

Como o relatório final do recenseamento não discriminou as freguesias e distritos em sua relação com os ofícios, nos restringiremos quanto ao “censo profissional” aos dados da cidade como um todo.

No gráfico abaixo, serão designadas três profissões, escolhidas por este autor, para registrar tal crescimento. Ao longo do século XIX, comerciantes, militares e empregados públicos foram dos ofícios mais numerosos e até hoje registram presença expressiva no tecido social da cidade. Tais categorias foram escolhidas pois são registradas desde o primeiro recenseamento realizado no Rio de Janeiro a se debruçar sobre o tema das profissões, em 1870:

### Profissões no Rio (1870-1906)

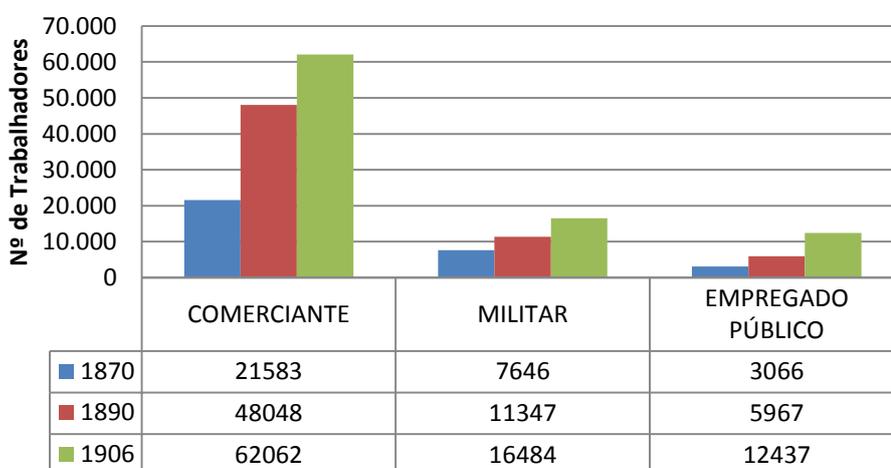


Tabela 9: Profissionais das três profissões mais numerosas presentes nos recenseamentos de 1870, 1890 e 1906. .

Embora não discrimine as freguesias ou distritos em que foram coletados tais dados, eles servem para registrar que a progressão das três profissões mais exercidas no Rio de Janeiro oitocentista não acompanharam, em seu crescimento, o mesmo ritmo da explosão demográfica ocorrida em 1906 frente a 1890, se dando em ritmo mais moderado, o que impõe ao menos duas hipóteses: maior especialização na divisão do trabalho social, com a ascensão de outras profissões, ou profusão de mão de obra não especializada.

Os recenseamentos de 1890 e 1906, por outro lado, oferecem um quadro detalhado do perfil profissional dos moradores dos distritos municipais de Inhaúma e Irajá, que embora não possa ser comparado com os recenseamentos anteriores, permite traçar um painel mais claro, por exemplo, de quantos moradores viviam direta ou indiretamente das atividades executadas no âmbito das ferrovias. Segundo o recenseamento de 1906, se ocupavam dos “transportes terrestres”, 406 moradores de Inhaúma e 309 no Irajá, frente a, respectivamente, 381 no novo distrito do Méier (entre 34.476 moradores) e 480 no Engenho Novo (entre 28.422 moradores), registrando presença

de trabalhadores das estradas de ferro (nesta categoria profissional, misturados aos dos bondes) nos bairros suburbanos, o que lança a possibilidade da ocupação dos subúrbios ter sido em pequena medida influenciada pela estabilidade profissional dos próprios trabalhadores das ferrovias.

O produto das contradições econômicas e sociais inerentes ao século XIX, com o sistema de reprodução de riquezas e desigualdades em vigor, refletiu-se em Inhaúma e Irajá da seguinte maneira em 1906: alto índice de analfabetismo, superior a 50%, entre as populações desses distritos municipais, mas com certo grau de especialização do trabalho. Em Inhaúma, 33.438 moradores não sabiam ler ou escrever, frente aos 32.481 alfabetizados. Os restantes 1.559, não declararam o grau de instrução. Em Irajá, tais números eram ainda mais expressivos: 17.033 não alfabetizados e apenas 9.367 alfabetizados, com outros 1.006 não declarados.

A especialização da mão de obra se explicita a partir da ascensão de um novo operariado naquelas localidades naquelas freguesias, pautado em atividades econômicas não mais restritas ao extrativismo de outrora, como o trânsito das “drogas do sertão” e a extração de minério das pedreiras. Em 1906, existiam em Inhaúma 1.077 metalúrgicos, 370 operários da indústria têxtil, 3.447 empregados na construção civil e 2.123 na indústria de embalagem e processamento de alimentos, além de 2.714 operários de “indústrias não especificadas”. O antigo complexo de pedreiras do Engenho da Rainha, que empregava a força bruta desde os tempos coloniais, mantinha àquela altura apenas 72 trabalhadores, mas outros 3.336 trabalhadores eram classificados como “braçais”. O somatório de trabalhadores do setor industrial, entre 1890 e 1906, registrou salto de 1.279%, com 11.240 operários sucedendo os 815 do recenseamento anterior, em proporção muito superior à explosão demográfica ocorrida no Rio de Janeiro como um todo<sup>45</sup>.

No distrito municipal de Irajá, ressalvada a população consideravelmente menor do que em Inhaúma (aproximadamente 40% da vizinha mais populosa), o grau de especialização do trabalho era muito menor: em 1906, existiam apenas 38 metalúrgicos, 73 operários na indústria têxtil, 13 empregados na construção civil, cinco na indústria de embalagem e processamento de alimentos, além de 507 operários não classificados. Havia alguma expressão manufatureira, com 239 trabalhadores da cerâmica nas tradicionais olarias da região, que deram origem ao bairro de Olaria. Outros 9.444 de seus habitantes não possuíam profissão declarada, e mais 1.407 foram classificados como “trabalhadores braçais”.

---

45MIYASAKA, Cristiane Regina. *Viver nos subúrbios: a experiência dos trabalhadores de Inhaúma (Rio de Janeiro, 1890-1910)*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2011. P. 53.

### 2.3 – Inventário da precariedade: a E.F Rio D’Ouro e a Memória como preenchedora de lacunas historiográficas

Vale ressaltar que a divisa entre Inhaúma e Irajá não se dava a partir de acidentes geográficos, uma vez que cortava a Penha ao meio (Como demonstrado no mapa nos anexos desta tese), tampouco por obra do surgimento de uma ferrovia houve o desmembramento de Inhaúma, seccionada de Irajá por ocasião da criação da Freguesia de S. Tiago de Inhaúma pelo padre Custódio Coelho, em 1864<sup>46</sup>.

Havia, na pronunciada distinção entre as duas freguesias do “Recôncavo Carioca”, como era conhecida a zona norte, razões de cunho eminentemente social. Ambas comungavam na dependência dos portos de subúrbio, em 1906 ainda existentes: Inhaúma e Maria Angu.

O serviço de trens abarcava Inhaúma e Irajá de modo quase equânime, embora em 1902 o jornal local “Commercio Suburbano: Tudo pelo Povo”, registrasse que os bairros da Penha e de Bonsucesso, limítrofes das velhas freguesias (a porção irajaense da Penha era o bairro mais populoso daquele distrito municipal), “poderiam estar muitíssimo adiantados, se houvesse um tráfego regular por aquela linha férrea em correspondência com a Estrada de Ferro Central do Brasil”, e que a condição de conservação do leito da Estrada de Ferro Rio D’Ouro estava “lastimável<sup>47</sup>”, percepção que fazia coro à de “Cidade do Rio”, diário de propriedade do republicano José do Patrocínio (1853-1905), que registrou no ano anterior que a Rio D’Ouro “quase não tinha carros de passageiros”, em reportagem sobre as condições precárias de seu funcionamento<sup>48</sup>.

A Estrada de Ferro Rio D’Ouro (1883), que em seu princípio nada tinha a ver com o escoamento da produção cafeeira, mas com a construção e manutenção de equipamentos adutores que abasteciam com as águas da Baixada Fluminense uma secularmente mal abastecida capital federal<sup>49</sup>, não enfatizava o transporte de passageiros, o que pode provocar a aparentemente paradoxal impressão de que bairros nascidos das duas citadas freguesias e distantes da baía, como o próprio bairro-sede do distrito do Irajá, a ela pouco deviam como causa de sua explosão demográfica registrada na virada do século XIX para o século XX.

---

46GERSON, Brasil. *História das Ruas do Rio*. Rio de Janeiro: Bem-te-vi, 2015. P. 417

47MIYASAKA, Cristiane Regina. *Viver nos subúrbios: a experiência dos trabalhadores de Inhaúma (Rio de Janeiro, 1890-1910)*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2011. P. 68.

48*Cidade do Rio*. Rio de Janeiro, sábado, 20 de janeiro de 1900. P. 1.

49RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004. P. 82.

Além disso, outras serventias estranhas ao transporte de passageiros foram propostas para o uso da Estrada de Ferro Rio D'Ouro por ocasião de seus primeiros anos, como a de servir de meio de transporte do lixo urbano a ser incinerado no Campo de Brás de Pina, proposição da Inspetoria Geral de Higiene do Ministério do Império em 1885, que englobava a construção de uma “estação especial” na rua da Alegria, no bairro portuário do Caju<sup>50</sup>.

Os precários serviços da Estrada de Ferro Rio D'Ouro, em uma linha férrea que mudou de traçado algumas vezes ao longo do século XX, foram iniciados em 1883, com quase nenhum destaque na imprensa oitocentista. O “Relatório da Receita e Despesa da União” registra um breve panorama da configuração desta ferrovia aos tempos de sua inauguração. Existiam apenas quatro estações nos limites cariocas de seus trilhos: a inicial, no Caju, duas estações intermediárias de localização indeterminada na zona norte carioca, nas antigas localidades de Botafogo (Engenho da Rainha) e José Bulhões, e uma estação de baldeação na Pavuna, ponto de bifurcação e ligação com diferentes localidades da Baixada Fluminense, notadamente, àquele tempo, São Pedro, Tinguá e a própria estação do Rio D'Ouro, onde eram coletadas as águas destinadas à Corte.

Todo o restante do traçado carioca da Rio d'Ouro era pontuado por simples “paradas”, vigiadas por um único “guarda-chaves”, em posições geralmente distintas das estações inauguradas posteriormente para servir às mesmas espacialidades. Entre estas paradas, simples plataformas por vezes descobertas, destacavam-se as que sediavam os bairros de Inhaúma, no distrito municipal do mesmo nome, e de Vicente de Carvalho, no distrito de Irajá<sup>51</sup>.

O traçado completo, que ligava da ponta do Caju à localidade de São Pedro, posteriormente Jaceruba, hoje paragem rural do município de Nova Iguaçu, possuía 61 km, percorridos em 3h30 de viagem – quando não aconteciam intercorrências<sup>52</sup>. Este percurso, ressaltado, cruzava com o traçado da então *Northern Railway* em um único ponto, onde hoje há o Viaduto de Benfica. Em seguida, passava a margear a atual Avenida Suburbana, encontrando-se na localidade da Venda Grande com a Estrada Velha da Pavuna, logradouro por onde os jesuítas faziam escoar “drogas do sertão” no período colonial, perpassando traçado similar a outras atuais avenidas da zona norte do Rio de Janeiro, como a Pastor Martin Luther King Jr e Ademar Bebiano<sup>53</sup>.

---

50Revista do Instituto Politécnico Brasileiro. Ano 37, Tomo XXVII, 1900. P. 88

51Balanço de Receita e Despesa da República no Exercício de 1903. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1906. P. 271.

52Almanaque Brasileiro do Garnier. 1903. P. 121.

53LOPES, Nei. Dicionário da hinterlândia carioca: antigos "subúrbio" e "zona rural". Rio de Janeiro: Pallas, 2012. P. 303.

Nei Lopes registra em seu “Dicionário da Hinterlândia Carioca” a abertura de um Ramal da Penha da E.F Rio D’Ouro em 1890, com cerca de 6km de extensão<sup>54</sup>, ligando Vicente de Carvalho, no distrito de Irajá, ao porto de Maria Angu. Esta linha colateral era utilizada especialmente nas celebrações da Festa de Nossa Senhora da Penha, quando a companhia fazia circular trens extras. Do ano de 1898 datava o Ramal de Inhaúma, em percurso conexo à antiga estrada Rio-Petrópolis, entre Venda Nova e Engenho do Mato. Este pequeno ramal contava com as paradas da Liberdade (Del Castilho) e de Inhaúma e a já citada estação de Botafogo, atual Engenho da Rainha<sup>55</sup>.

Sua trajetória foi marcada pela precariedade dos serviços e pelo caráter deficitário de suas operações desde o momento em que iniciou o ainda moderado tráfego de passageiros por seus ramais. Relatório do Ministério da Agricultura, produzido em 1896, aponta suas condições como sujeitas a “numerosas dificuldades para atender com regularidade o tráfego da zona que atravessa, que não tem outro meio de comunicação”<sup>56</sup>. O relatório atribui ao caráter deficitário da Rio D’Ouro a adoção de tarifas que estavam congeladas desde 5 de agosto de 1893, em consonância com as da E.F Central do Brasil – que embarcava muitos passageiros a mais. O Ministério da Agricultura registrou que, àquela altura, as estações funcionavam “na maior parte em casas alugadas e que não se prestam para esse fim”.

Em uma segunda e mais detalhada análise, dois anos depois, o mesmo ministério enumerou carências da E.F Rio D’Ouro, como a necessidade de isolar suas margens do tráfego de pessoas e animais, a manutenção de suas locomotivas, em parte imobilizadas, concluindo que:

Durante os 15 anos em que está franqueada ao tráfego público, pode-se, sem receio de contestação, afirmar que faltou-lhe sempre a devida conservação, bastando para comprová-lo apontar os numerosos acidentes que se deram anualmente, e que em 1897, atingiram a 371. Dos 10 chefes de tráfego que teve a estrada no decurso daquele período, alguns nem sequer trataram de conhecê-la, quanto mais indagar das suas necessidades e estudar os meios de gradual e economicamente melhorar a sua situação, dentro das forças dos créditos orçamentários (MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, 1898. P. 329-330).

Como ilustração da disparidade entre a demanda da E.F Rio D’Ouro e da E.F Central do Brasil, os balanços de circulação de passageiros nos anos de 1894 e 1895 registram que passaram pela E.F Rio D’Ouro 107.821 usuários no exercício de 1894 e 138.625 em 1895, contra contudentes 10.096.788 em 1894 e 11.209.936 em 1895 da E.F Central do Brasil (cujos bilhetes representaram apenas 28,5% das receitas totais da companhia, percentual superado pelo transporte de carga e

---

54MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. *Relatório do Ministério da Agricultura apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de estado dos negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Sebastião Eurico Gonçalves de Lacerda em maio de 1898*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898. P. 292.

55LOPES, Nei. *Ibidem*. P. 304.

56MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. *Ibidem*.

mercadorias) apenas em seus serviços suburbanos, descontados as linhas do interior e os ramais de São Paulo e Minas Gerais.

Tais dados impõem o seguinte questionamento: a precariedade dos serviços da E.F Rio D'Ouro provocava a rejeição da população a seus serviços? A hipótese de que suas estações e paradas cobrissem áreas de menor adensamento, embora verificável em espacialidades mais afastadas do distrito de Irajá, não se confirmaria, pois o serviço era oferecido ao bairro da Penha, àquela altura já bastante adensado, e prestigiado em 1906 com a primeira exibição de cinema promovida nos subúrbios.<sup>57</sup> O Ramal de Maria Angu da Rio D'Ouro, que cortava o bairro e foi posteriormente suprimido, foi impactado, segundo o pesquisador Nei Lopes, pelas melhorias naquele porto promovidas no mandato de Francisco Franco Pereira Passos (1902-1906), reiterando que havia algum grau de atendimento daquelas espacialidades por parte do poder público, o que as desvincularia, ainda que parcialmente, à noção de que os subúrbios eram detentores de tal categoria por serem excluídos da ação do Estado no oferecimento de serviços.

Por outro lado, não parece verificável o impacto das estações e paradas da Estrada de Ferro Rio D'Ouro em localidades específicas dos subúrbios por ela cortados, pois os dados de recenseamento condensavam os indicadores demográficos, como já dito, em freguesias e, posteriormente, em distritos municipais. Como recompor um panorama fragmentado, de muitos deslocamentos e reconfigurações das espacialidades, onde nem mesmo os dados demográficos são capazes de expor integralmente a realidade social?

Trata-se, aqui, de utilizar os mecanismos que a Memória Social oferece para cruzar tais informações e produzir um rastro, palpável e mensurável, que contribua para a compreensão de causas e efeitos do fenômeno social da explosão demográfica e precariedade das condições de vida nos subúrbios do Rio de Janeiro.

A respeito de uma suposta contradição entre as lacunas documentais e o espriamento analítico que as práticas da Memória permitem, Le Goff afirma que ambas se retroalimentam: “A memória, onde cresce a história, que por sua vez a alimenta, procura salvar o passado para servir o presente e o futuro” (LE GOFF, 1984. P. 471). Isto é, as lacunas que as referências de memória preenchem sustentam novas bases para a perspectiva historiográfica, que por sua vez é indispensável para ação do arcabouço teórico das teorias sociais. Nesse caso, a escassez documental sobre o impacto da Rio D'Ouro em suas comunidades de beira a linha não é um problema, mas a própria solução para que a

---

57LOPES, Nei. *Dicionário da hinterlândia carioca: antigos "subúrbio" e "zona rural"*. Rio de Janeiro: Pallas, 2012. P. 275.

capacidade analítica se debruce não apenas sobre o dito, mas sobre as causas e consequências do não dito.

Aqui, o papel do pesquisador é de promover o agenciamento que traduz a escassez documental em uma costura farta, buscando nas correlações teóricas e nas reflexões autorais elementos que façam o objeto emergir. Por exemplo: a busca pela referência Estrada de Ferro Rio D'Ouro na Hemeroteca Digital Brasileira compreende no período entre 1889 e 1899 e 1899 e 1909, marcos cronológicos da explosão demográfica ocorrida nos subúrbios de Inhaúma e Irajá, apenas 538 e 658 menções respectivamente, comparadas a 24.455 e 30.214 no mesmo período relativas à Estrada de Ferro Central do Brasil na imprensa carioca. Houve, por razões postas em discussão no terceiro capítulo desta tese, o “arruinamento” das memórias da Estrada de Ferro Rio D'Ouro em concomitância à sua atividade regular, processo intensificado após sua desativação.

O inventário da precariedade que norteou as quase oito décadas de atividades da Estrada de Ferro Rio D'Ouro, linha do tempo em que não houve alteração significativa no teor geral de seus serviços com exceção das já mencionadas mudanças no traçado e a supressão, por exemplo, do Ramal da Penha, permite compreender o fenômeno da disparidade, manifestação carimbada de uma impressionante desigualdade na oferta de um serviço público de primeira necessidade como o transporte de massa entre bairros tão próximos, oriundos das mesmas freguesias e formados por um tecido social que a maneira como o Estado brasileiro os subdividia, demarcando suas distinções, permite apontar para a existência de uma “memória de precariedade” comum a tais regiões da cidade, e cujo incômodo proporciona, ligando a outra ponta, o entendimento de um dos mecanismos de alimentação de tal lógica de desigualdade: o reforço de que a ideia de subúrbio, socialmente construída a partir de um raptó ideológico do termo, equivale à precariedade das condições materiais de vida e ao não alcance pelas políticas de Estado.

#### **2.4 – Méier: uma nova espacialidade**

A formação do distrito do “Meyer”<sup>58</sup>, com seu desmembramento da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Engenho Novo nos primeiros anos da República, foi – por outro lado – fortemente influenciada pela consolidação da Estrada de Ferro Central do Brasil, a ponto de podermos afirmar que a inauguração tardia da estação que batizou o bairro, em 1889, deu origem a uma nova centralidade, representando o primeiro grande impacto da ação das ferrovias nas subdivisões oficiais da cidade.

---

<sup>58</sup>Nome original da freguesia do Meyer, grafado posteriormente, em versão aportuguesada, como Méier.

A ocupação daquela espacialidade, inicialmente pertencente aos padres jesuítas, só se deu de fato muito após a ferrovia cortar seu terreno, e antes que fosse inaugurada sua primeira estação, uma rústica parada apelidada de “Parada do Perna de Pau”, em referência ao funcionário encarregado de nela cobrar passagens, veterano amputado na Guerra do Paraguai<sup>59</sup>.

Certamente, o grande impulso àquela espacialidade deu-se por volta de 1870, quando as terras jesuíticas foram adquiridas por Augusto Duque Estrada Meyer, camarista do Império. Esta primeira forma de ocupação, precária, não fugiu da rusticidade das formas de ocupação das freguesias da zona norte, como será visto no próximo item. Nei Lopes registra que mesmo nos anos seguintes após a inauguração da estação que deu nome ao bairro, havia apenas um pequeno arruamento em seu entorno, devendo-se a expansão do bairro a reformas urbanísticas posteriores à Reforma Passos, realizadas especialmente no mandato de Amaro Cavalcanti (1917-1918), ocasião em que foi aproveitada a melhoria das condições da estrada de ferro para iniciar a capilarização do comércio e do setor de serviços, processo consumado na consolidação do Méier, já abasileirado, como “capital dos subúrbios”<sup>60</sup>.

O grande questionamento que se impõe à ascensão do Méier se dá na dupla chave de compreensão, que desafia a mensurar o real impacto da inauguração da estação “oficial” (considerando a incipiência da Parada do Perna de Pau, que basicamente servia à família do proprietário de terras local), ao mesmo tempo em que é preciso compreender a concomitância da ascensão do Méier como “capital dos subúrbios” em detrimento a espacialidades circunvizinhas, como Todos os Santos, inaugurada em 1868 e que constituía a centralidade do que hoje é o Grande Méier; Riachuelo, inaugurada no ano seguinte e, especialmente, a perda de *status* do que antes era a Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Engenho Novo, da qual o Méier foi desmembrado e que também perdeu a sua característica de centralidade sob todos os aspectos: número de habitantes, prioridade para a instalação de novas casas comerciais (no Méier foi inaugurado o primeiro shopping center do Brasil, em 1963<sup>61</sup>) e o próprio caráter central na prestação de serviços da ferrovia, uma vez que a estação de Todos os Santos foi suprimida no século XX e as de Riachuelo e Engenho Novo, tornaram-se menores em tamanho e fluxo de passageiros em relação à do Méier.

---

59LOPES, Nei. *Dicionário da hinterlândia carioca: antigos "subúrbio" e "zona rural"*. Rio de Janeiro: Pallas, 2012. P. 235.

60LOPES, Nei. *Dicionário da hinterlândia carioca: antigos "subúrbio" e "zona rural"*. Rio de Janeiro: Pallas, 2012. P. 235.

61Idem. *Ibidem*.

Entretanto, a despeito dessa inércia inicial, mesmo após os primeiros anos de inaugurada a ferrovia, o epíteto de “capital dos subúrbios” ofertado ao Méier teve a ver com duas características marcantes da ocupação do tecido urbano carioca, e que nos primeiros anos do século XX tiveram no Méier passos decisivos: a formação de uma boemia local e a ascensão de religiões alternativas à “semioficialidade” da religião católica. Nos primeiros anos do século XX, a boemia rememorada pelo crítico literário Agripino Grieco (1888-1973) contava, além dele próprio, com personalidades como Catulo da Paixão Cearense (1863-1946), o jurista Evaristo de Moraes (1871-1939), o já citado Lima Barreto, morador de Todos os Santos mas frequentador do jovem Méier e o poeta gaúcho Marcelo Gama (1875-1915), morto em um acidente de bonde no Engenho Novo quando a ocupação do Méier ainda não havia se intensificado<sup>62</sup>.

Agripino Grieco, além de cumprir a função do memorialismo, sendo o porta-voz remanescente daquela geração de boêmios por décadas, cumpriu função ativa na defesa da visibilidade dos subúrbios nas obras literárias de seus contemporâneos, questionando que nem em Machado de Assis, “o romancista por excelência da vida carioca”, os subúrbios “tinham vez”. Segundo Grieco, reproduzido por Brasil Gerson: “O seu único personagem que se valia dos trens da Central era o Bentinho no D. Casmurro, mas esse mesmo foi para o Engenho Novo por causa de seu desastre sentimental cidadão...” (in GERSON, 2015. P. 459).

O segundo traço deu-se logo após os melhoramentos promovidos pelo mandato de Amaro Cavalcanti naquela espacialidade, e pode ser exemplificado pelas inaugurações da maior Igreja Batista do Rio de Janeiro “de seu tempo”, inaugurada em 1924 na rua Dias da Cruz, e “pro coincidência”, naquele mesmo ano, a Tenda Mirim, matriz das tendas de Umbanda dos subúrbios, instalada em um prédio de três andares na avenida Marechal Rondon “em louvor ao Caboclo Mirim”<sup>63</sup>.

A partir de tal conjunto de reformas urbanísticas e introdução privada de determinados elementos da organização social das espacialidades urbanas, como a centralidade de manifestações religiosas e a existência de uma boemia local, propagadora do imaginário da espacialidade e capaz de imprimir sua relevância diante da memória da urbanidade como um todo, é possível refletir sobre a linha tênue entre o epíteto de “capital dos subúrbios” e o próprio questionamento se o Méier é, de fato, uma espacialidade suburbana no sentido estrito do termo, ou não – em definitivo – uma espacialidade devidamente urbana.

---

62GERSON, Brasil. *História das Ruas do Rio*. Rio de Janeiro: Bem-te-vi, 2015. P. 458

63GERSON, Brasil. *História das Ruas do Rio*. Rio de Janeiro: Bem-te-vi, 2015. P. 459

Alguns autores, como Rafael Fernandes dos Santos, em dissertação apresentada no Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental da PUC-Rio, chegam até mesmo a questionar a pertinência da manutenção da categoria subúrbio para englobar o Méier, questionamento que o autor estende a Bonsucesso, dada a “intensa ocupação e urbanização” daquelas espacialidades<sup>64</sup>.

Há, porém, uma categoria intermediária, composta a partir das referências populares oriundas dos habitantes dos subúrbios, categoria cunhada a partir das memórias locais e registrada por Lilia Moritz Schwarcz como distinção das espacialidades suburbanas. Esta categoria, a dos “bairros mais aristocráticos”, compunha aqueles bairros que, mais próximos do centro, “não eram exatamente operários, mas confirmavam vizinhanças povoadas pelo volumoso exército de profissionais, como ele (Lima Barreto) e outrora seu pai, a serviço do Estado” (SCHWARCZ, 2017. P. 68).

A compreensão de Schwarcz, embora coerente com os dados dos recenseamentos de Inhaúma e Irajá, dá dimensão apenas parcial do processo de desenvolvimento do Méier, como observamos, tardio, muito embora a autora englobe em sua obra este bairro – já distrito – àqueles que eram considerados “mais aristocráticos” já a partir da introdução dos serviços da estrada de ferro.

Uma hipótese a ser colocada quanto ao desenvolvimento do Méier é a ascendência de um incipiente processo de industrialização, ainda que não tenha sido tão expressivo quanto o observado em Inhaúma na virada do século XIX para o século XX, fazendo saltar de 18 indústrias em 1906 para 39 em 1920<sup>65</sup>.

Mas, sobretudo, a presença de mão de obra especializada, composta expressivamente por operários e comerciantes, além de grande número de funcionários públicos, garantia ao Méier, já em 1906, média de alfabetização superior à geral do Distrito Federal e muito superior à nacional, contando 55,4% de alfabetizados frente a 51,4% no então Distrito Federal e 26,4% na porcentagem nacional<sup>66</sup>. Naquele ano, dos 34.476 habitantes do distrito do Méier, que englobava pequenas porções dos atuais bairros de Inhaúma, Engenho Novo e Andaraí, além do próprio Méier, 1355 eram funcionários públicos civis e militares, 2.131 dedicavam-se ao comércio e 1.110 eram operários da construção civil, havendo naquela freguesia menos de 10% dos seus habitantes maiores de 15 anos, 3.082, sem profissão declarada, frente, por exemplo, 12.562 dos 67.428 habitantes da vizinha Inhaúma, que também passara por observável surto industrializante<sup>67</sup>.

---

64SANTOS, Rafael Fernandes dos. *Situação atual e perspectivas de desenvolvimento da Área de Planejamento 3 da Cidade do Rio de Janeiro*. Dissertação de mestrado apresentada no Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental da PUC-Rio. Rio de Janeiro, 2012. P. 62-63.

65SCHWARCZ, Lilia Moritz. *Lima Barreto: Triste Visionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017. P. 169.

66PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. *O Censo de 1906 do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 2012. P. 316

67Idem. *Ibidem*. P. 320

Há, neste panorama, mais indícios do que respostas. Primeiramente, a observação de que o adensamento populacional precedeu a urbanização e a própria distinção do Méier como “capital dos subúrbios”, tendo sido processo submetido a certo “apagamento” por décadas, até que a publicidade oferecida pela boemia local, notadamente Agripino Grieco e Lima Barreto, ao *ethos* daquela espacialidade tratasse de fazer notória o seu prestígio enquanto espacialidade onde as desigualdades se manifestavam de modo possivelmente menos explícito do que em suas circunvizinhanças, com melhores índices de alfabetização e especialização da mão de obra, ao fim, as únicas formas que tornam possível observar as manifestações do processo de reprodução das desigualdades àquele tempo para além da renda formal, que sequer era tema de registro nos primeiros recenseamentos. O enigma dos “bairros mais aristocráticos” mencionados por Schwarz, percepção cuja argamassa não parece clara, tampouco calcada em aspectos puramente materiais, é desafio a ser recomposto pelos pesquisadores. Em nosso entendimento, a ser melhor detalhado no capítulo terceiro desta tese, a própria relação entre a obsolescência e a modernidade que caracteriza a presença das ruínas ferroviárias presentes nas espacialidades suburbanas contribuiu para tal distinção, na medida em que a ascensão da estação do Méier foi acompanhada da “fagocitação” das estações do Rocha, de Todos os Santos, Silva Freire e Encantado, dela muito próximas, ruínas que foram posteriormente reconfiguradas a serviço da comunidade, ao invés de simplesmente abandonadas à deterioração. Deste modo, a manutenção das especificidades nas relações entre comunidade de beira a linha e a ferrovia, ressignificando a ruína para servir a seus usuários, é indício da chancela das muitas administrações da E.F Central do Brasil ao status de “bairro mais aristocrático” sem, contudo, descolá-lo da identidade suburbana que a relação com a ferrovia exprime.

## **2.5 – Algumas observações sobre a presença ferroviária na Zona Oeste**

Certas espacialidades do Rio de Janeiro estiveram, desde sempre, relegadas à escassez de serviços públicos e à precariedade dos modos de vida, precocemente foram servidas pelas estações da Estrada de Ferro Central do Brasil e, nem por isso, foram reconhecidas oficialmente com o *status* de suburbanas. A informalidade na classificação das freguesias, e depois distritos, demorou décadas para ser corrigida pela Prefeitura do Distrito Federal, que finalmente atrelou às espacialidades cortadas por ferrovias o caráter de suburbanas. O oposto, porém, não se deu, uma vez que as espacialidades contidas nos distritos de Jacarepaguá e da Ilha do Governador, por exemplo, jamais servidos por linhas férreas do transporte de massa, também passaram a ser consideradas suburbanas, enquanto espacialidades do extremo oeste do então Distrito Federal, servidas por incipientes linhas de bondes como a operada em Sepetiba naquela mesma década de dez, passaram a ser consideradas “rurais”.

Em 1914, concluídas as reformas de Passos e em período anterior à urbanização dos subúrbios da Zona Norte promovida por Amaro Cavalcante, a Prefeitura do Distrito Federal editou o Decreto 1.594, que estabeleceu em três as zonas municipais: urbana, suburbana e rural.

Em 1918, já no mandato de Cavalcanti, com a promulgação do Decreto 1.185, esse zoneamento se estabeleceu em definitivo, sendo o Distrito Federal subdividido em três grandes áreas: zona urbana, suburbana e rural<sup>68</sup>, conforme descrito naquele documento:

Considerando que a divisão territorial do Distrito Federal em três zonas distintas e determinadas, uma urbana, outra suburbana e outra rural, é de utilidade intuitiva para os fins gerais e especiais da Administração Municipal;

Considerando, porém, que não obstante serem frequentes as referências feitas a essa divisão, na linguagem comum e nos documentos oficiais, não existe até agora ato algum estabelecendo-a de maneira geral racional e conveniente;

Considerando ainda que, devida à importância irregular da parte mais central, mais antiga, mais importante da cidade, ora plana ou de suave declive para o mar, ora montanhosa e extremamente elevada em certos pontos dessa região a considerar como zona urbana: convém, por isso, subdividi-la em três subzonas sucessivas, do litoral a parte mais elevada, conforme a importância de cada uma em relação à posição que ocupa na referida zona urbana (PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL, 1918).

Desde modo, observamos que a Prefeitura do Distrito Federal, findo o primeiro ciclo de reformas urbanísticas, manteve neste segundo decreto a hierarquização da cidade já consagrada na memória coletiva, “na linguagem comum”, à qual reconhecia como núcleo formador da cidade do Rio de Janeiro, “mais importante da cidade”, sua região central, recortava aquelas que, minimamente beneficiadas pelas reformas urbanísticas e, especialmente, pela presença dos ramais de passageiros, na condição de transição entre o rural e o urbano, a “região suburbana” e, neste decreto, chancelava como “rural” todo o restante que, não servido por trens, não era digno de ser considerado urbano ou suburbano. Tal demarcação subalternizaria com base no que estava socialmente pactuado, impresso no cotidiano, previamente reconhecido pela sociedade para que posteriormente o Estado o chancelasse.

Tal afirmação não deve ser posta sem a devida problematização, uma vez que, com base em Flávio Villaça<sup>69</sup>, compreendemos que o espontaneísmo da ocupação do território com a formação de novas espacialidades, aliado ao caráter ainda relativamente recente do modelo de zoneamento no mundo ocidental (os Estados Unidos e a Alemanha introduziram tal modelo no final do século XIX),

---

68SANTOS, Rafael Fernandes dos. *Situação atual e perspectivas de desenvolvimento da Área de Planejamento 3 da Cidade do Rio de Janeiro*. Dissertação de mestrado apresentada no Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental da PUC-Rio. Rio de Janeiro, 2012. P. 20.

69VILLAÇA, Flávio. *Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil*. In: DÉAK C.; SCHIFFER, S. R. (Org.). *O Processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: FUPAM/EDUSP, 1999. P. 169-244.

redundaram em um zoneamento feito sem elaboração técnica e a participação de intelectuais estudiosos da cidade, bastando a chancela do que estava socialmente posto, sem aprofundamento. Isto ajudaria a explicar, por exemplo, o enquadramento de Jacarepaguá como região suburbana sem que contasse, à época, com a presença de serviços públicos da mesma natureza dos bairros da zona norte, tampouco com linhas férreas. Abaixo, o mapa do Rio de Janeiro subdividido conforme o decreto de 1918<sup>70</sup>:

### Mapa do Rio de Janeiro em 1918

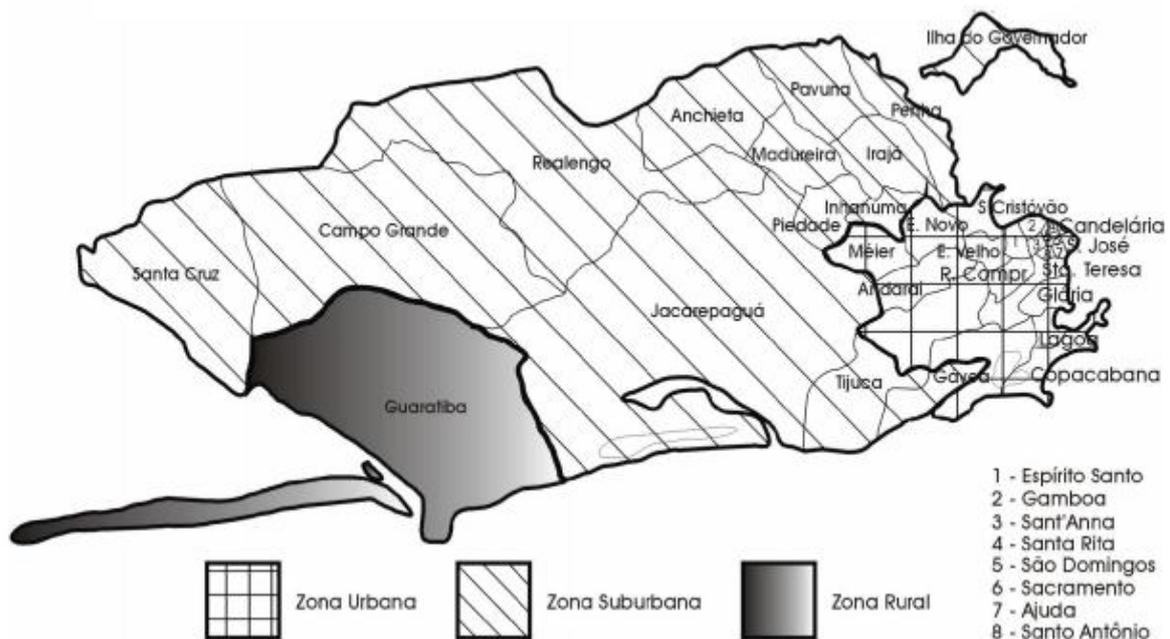


Figura 6: Mapa do Rio de Janeiro em 1918, com a divisão por bairros, distritos e zonas.

Em retrospectiva, é importante contextualizar que o adensamento populacional dos distritos de Realengo, Campo Grande e Santa Cruz foi também paulatino, parecendo-se concretizado a partir de limitadas inserções industriais, como a Fábrica de Tecidos Bangu, inaugurada em 1889 próxima à atual estação que dá nome ao bairro. Observado o crescimento populacional dos distritos de Realengo, Campo Grande e Santa Cruz, é possível ter boa ideia do quanto tal processo foi lento, considerando a inauguração das estações com os nomes destes três bairros tendo havido no mesmo ano de 1878. Segundo os recenseamentos da virada do século<sup>71</sup>:

<sup>70</sup>BORGES, Marília Vicente. *O zoneamento na cidade do Rio de Janeiro*. Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ. Rio de Janeiro, 2007. P. 72.

<sup>71</sup>PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. *Anuário de estatística municipal do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 1918. P. 18-19.

## **Evolução populacional dos subúrbios da Zona Oeste (1906-1916)**

|                     | <b>1906</b>   | <b>1908</b>   | <b>1910</b>   | <b>1912</b>   | <b>1914</b>   | <b>1916</b>   |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Campo Grande</b> | <b>31.248</b> | <b>31.801</b> | <b>33.521</b> | <b>37.578</b> | <b>37.130</b> | <b>36.120</b> |
| <b>Santa Cruz</b>   | <b>15.380</b> | <b>15.652</b> | <b>16.499</b> | <b>18.496</b> | <b>18.275</b> | <b>17.778</b> |

Tabela 10: Evolução demográfica dos subúrbios da Zona Oeste entre a Reforma Passos e o período Amaro Cavalcanti.

Como é possível observar, os dados de recenseamentos e das estimativas realizadas pela Prefeitura do Distrito Federal indicam não apenas discreto acréscimo no número de moradores dos dois subúrbios da Zona Oeste, mas decréscimo nos anos finais do levantamento, dado observado nos restantes distritos naquele mesmo levantamento de 1916, o que pode indicar melhor apuro na quantificação ou, paradoxalmente, subnotificação em diferentes bairros da cidade. De qualquer forma, o crescimento populacional modesto ao cabo de uma década reflete o padrão de outros distritos da cidade, comprovando que houve certa estagnação após a Reforma Passos, o que permite questionar a hipótese de que teria ocorrido, naquele momento, grande fluxo de cariocas em direção aos subúrbios. O distrito do Méier, antes das intervenções de Amaro Cavalcanti, involuiu de 34.476 habitantes para 33.546 entre 1906 e 1916, e até mesmo o adensado subúrbio de Inhaúma saltou de 67.478 para 71.120, em um crescimento modesto comparado ao da cidade como um todo, que cresceu de 811.443 para 937.961, acréscimo acentuado observável especialmente nos distritos urbanos, como o de Santa Teresa, que saltou de 7.971 moradores para 27.883 dez anos depois, em uma evidência de que os habitantes da então zona urbana do Rio de Janeiro removidos de suas espacialidades com a Reforma Passos, continuaram no centro da cidade, procurando os morros e regiões pouco adensadas no entorno de onde já viviam, o que desmistifica a hipótese de adensamento dos subúrbios a partir das reformas urbanísticas do início do século XX. Deste modo, é preciso colocar em permanente questionamento o senso comum de que a Reforma Passos, em si, foi responsável pelo adensamento populacional dos subúrbios.

Apesar do relativo adensamento de Campo Grande, “uma autêntica e tão simpática cidade no estado da Guanabara” na retrospectiva de Brasil Gerson<sup>72</sup>, àquele bairro e a Santa Cruz eram oferecidos o epíteto de “sertão”<sup>73</sup> pelo mesmo autor, em rememoração às origens daquelas espacialidades, inventariando as contribuições das missões jesuíticas para o soerguimento da Estrada Real de Santa

---

72GERSON, Brasil. *História das Ruas do Rio*. Rio de Janeiro: Bem-te-vi, 2015. P. 438

73Idem. *Ibidem*. P. 432

Cruz, da qual permanecem até os dias atuais quatro de seus marcos no bairro que emprestou o nome, epíteto que o memorialista André Luís Mansur<sup>74</sup> similariza ao classificar a Zona Oeste suburbana de “velho oeste carioca”, termo no qual remete à condição de território “desbravado”, como se a ocupação das espacialidades ditas suburbanas da região norte da cidade tivesse fugido aos traços históricos marcantes da ocupação da zona oeste: missões jesuíticas, “com suas obras de irrigação e outras no campo da engenharia, primeiro a participação que tiveram na construção de um bom trecho da estrada nova para S. Paulo” (GERSON, 2015. P. 433), abandono de suas realizações no período pombalino, alguma expressão na presença da atividade produtiva (com a moenda da cana e plantações de café e cereais), destacando-se a Fazenda do Mendanha, pois, segundo Brasil Gerson “dela se expandiu para todo o território fluminense e do fluminense para o paulista a cultura do café brasileiro, introduzida nela pelo seu então proprietário, o padre Antônio Couto Fonseca” (GERSON, 2015. P. 439).

Desse modo, de que resultaria o estigma de Campo Grande e Santa Cruz perante os subúrbios da zona norte, a ponto da informalidade considerá-las uma espécie de “subúrbio menor”, um “sertão”, um “velho oeste” entre o suburbano e o rural?

Uma hipótese pode ser posta, considerando que pouca relação houve entre as primeiras reformas urbanísticas e o adensamento dos subúrbios, seja os da Zona Norte ou os da Zona Oeste: o de que a composição social daqueles antigos “arrabaldes” fugia à caracterização que marcou a formação da fatia da população que conjugava capital econômico, cultural, social e simbólico ao longo do oitocentismo: os já citados funcionários públicos, militares e eclesiásticos, presenças nitidamente observáveis em subúrbios como o Méier e Inhaúma e bem menos nos subúrbios de Campo Grande e Santa Cruz. No recenseamento de 1906, o qual retomamos por ter sido o marco da mensuração dos resultados demográficos da Reforma Passos, dos 31.248 habitantes de Campo Grande, apenas 197 eram funcionários públicos, 209 militares e 9 religiosos<sup>75</sup>. Em Santa Cruz, por sua vez, estas profissões registravam naquele mesmo recenseamento respectivamente 199 funcionários públicos, 313 militares e 4 religiosos.<sup>76</sup> Mesmo a população de comerciantes e comerciários, registrava nestes dois distritos moderados números, respectivamente 711 e 411 habitantes. Destacavam-se os agricultores, criadores de animais para corte e pescadores, sem dúvidas as categorias profissionais que mais se registravam nos dois distritos, registrando-se 5.643 trabalhadores da agropecuária em Campo Grande e 1.343 trabalhadores da agropecuária, além de expressivos 335 pescadores em Santa Cruz. A população de habitantes “sem profissão declarada”, por sua vez, atingia índices

---

74MANSUR, André Luís. *O Velho Oeste carioca: História da ocupação da Zona Oeste do Rio de Janeiro (De Deodoro a Sepetiba)*, do século XVI aos dias atuais. Rio de Janeiro: Íbis Libris, 2008.

75PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. O Censo de 1906 do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPP, 2012. P. 349

76PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. O Censo de 1906 do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPP, 2012. P. 365

próximos de 1/3 do total em Santa Cruz, com 4.152 habitantes nesta condição. Em Campo Grande, havia ainda incipiente população dedicada à indústria, com 1.268 trabalhadores de “indústrias não classificadas”.

Com base nestes dados, é possível concluir que o provável baixo índice de mobilidade da espacialidades suburbanas da Zona Oeste em região à zona urbana ou aos subúrbios da Zona Norte não permite a configuração de um ambiente “guetificado”<sup>77</sup>, mas proporciona observar traços de “estigmatização” do território, consagrado à categoria de “sertão” ou “velho oeste”, intermediário entre o suburbano e o rural pela via da informalidade, incapaz de serem postos como “bairros mais aristocráticos”, pouco prestigiados pelos detentores das formas de capital e muito mais dedicados à lavoura do que às atividades industriais e comerciais, em uma espécie de “baldio urbano”, ligeiramente similar à compreensão de Loic Wacquant sobre o fenômeno contemporâneo da “estigmatização territorial”, que discorre sobre as espacialidades que, após conviverem com o processo de industrialização de suas cidades, assumem o caráter de morada dos “desviantes e resíduos da sociedade”<sup>78</sup>, longo percurso de consolidação do estigma iniciado com a constatação de que tais espacialidades estavam apartadas do processo de desenvolvimento dos demais subúrbios, e hoje cristalizado, como veremos adiante, com a reafirmação do estigma denotado aos subúrbios da Zona Oeste com as incongruências e longos vazios, de espécie de “chancela” do conceito de “baldio urbano”, que as transformações na malha ferroviária daquela região da cidade fizeram conviver. De certa maneira, sob o prisma da estigmatização ainda é fenômeno contemporâneo o *status* de subalternização dos subúrbios da Zona Oeste frente aos da Zona Norte.

---

77Loic Wacquant alerta, no artigo “Que é gueto? Construindo um conceito sociológico” para o caráter “opaco e mutante” dos conceitos de gueto e guetificação. Wacquant posiciona, entre outras assertivas, que “todos os guetos são segregados, mas nem todas as áreas segregadas são guetos”. É justamente a esta distinção entre guetos de pouca possibilidade de trânsito e “saída” e espacialidades estigmatizadas, culturalmente segregadas, que estamos nos referindo ao utilizar este termo.

78WACQUANT, Loic. *A estigmatização territorial na idade da marginalidade avançada*,. Revista do Departamento de Sociologia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Nº 16 (Outono 2006). P. 27.

## CAPÍTULO 3: QUESTÕES DE MEMÓRIA SOBRE AS ESPACIALIDADES FERROVIÁRIAS CARIOCAS

### 3.1 – Restos e rastros da E.F Rio D’Ouro, mais de um século de vestígios

A análise das questões de memória a respeito da Estrada de Ferro Rio D’Ouro e suas adjacências exige algumas premissas básicas, que a constituem como uma realidade distinta às práticas de memória relacionadas às outras três ferrovias cariocas. Em primeiro lugar, pela observação de que o percurso daquele caminho de ferro, ao cortar certas espacialidades que, após a extração dos trilhos, ainda nas primeiras décadas do século XX, não mais foram servidas por transporte de massa, forjou uma peculiar relação entre vestígios como trilhos enferrujados e ruas de traçado incomum e as comunidades ancestralmente servidas.

Por outro lado, o caráter de “parada”<sup>79</sup> da maior parte de suas construções torna ainda mais penosa a tarefa de georreferenciar, nas espacialidades da Zona Norte do Rio, vestígios de suas antigas construções.

Hélio Suevo, em “A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro”, apresenta uma diretriz para a distinção entre os dois traçados suburbanos da Rio D’Ouro, outrora segregados: a edição do Aviso nº 95-G, de 21 de fevereiro de 1929, quando o Ministério da Viação e Obras Públicas confiou à Estrada de Ferro Central do Brasil a administração da malha da Rio D’Ouro e iniciou paulatina desativação de seus ramais, começada pela extinção de uma pequena linha que a ligava às oficinas do Engenho de Dentro e seguida por um trecho de 7km entre a parada Liberdade (Del Castilho) e a antiga estação inicial da Ponta do Caju. Data deste período o compartilhamento da via com a Linha Auxiliar da E.F Central do Brasil, inicialmente para os trens de carga – que passaram a trafegar a partir da antiga estação de Alfredo Maia, na zona portuária – assim como a instalação de bitola mista em trechos da Rio D’Ouro a serem compartilhados com os trens da Auxiliar<sup>80</sup>.

Dali por diante, decorreram quatro décadas até a efetiva erradicação dos ramais da Rio D’Ouro, formando ao longo do processo uma paisagem urbana em que as ruínas e o operacional coabitavam em grau mais acentuado do que em outros ramais, onde tal coexistência também se deu em algum grau, como será observado posteriormente.

Por si, tal lento e progressivo desmonte se manifestou na forma de estações antigas que coabitavam as ruínas de estações e paradas mais antigas ainda, como esta imagem da estação de Del Castilho,

---

<sup>79</sup>Plataforma sem roletas ou bilheterias, que pode ou não ser servida por cobertura.

<sup>80</sup>RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004. P. 85.

ainda em operação, acompanhada da parada Liberdade em ruínas, com a fábrica de tecidos Nova América ao fundo.



Figura 7: Ruínas da antiga estação da Rio D'Ouro em Del Castilho.

Na imagem, observa-se o transpassar das diferentes camadas do tempo em uma mesma espacialidade, transpassar este exposto pela não linearidade das transformações suburbanas do Rio de Janeiro, espaços de fluxos e refluxos que são, e de trânsitos nem sempre bem delineáveis, mesmo quanto observados os dados demográficos e sociais.

Essa aparência fugidia, desafio permanente e, possivelmente, inesgotável aos pesquisadores, não permite sequer interpretar, com exatidão, certos elementos da dilapidação das espacialidades compreendidas às margens da E.F Rio D'Ouro, processo contínuo até os dias de hoje, como comprova o baixo Índice de Desenvolvimento Humano dos subúrbios cortados pela Linha II do Metrô. O olhar atento nos permite, contudo, lançar alguns questionamentos sobre a intensidade de tais transformações, ainda que secundarizando sua exata cronologia, além de observar seu reflexo na apropriação feita posteriormente – embora em caráter provisório – das espacialidades contidas no traçado da E.F Rio D'Ouro em suas últimas décadas de operação e durante os anos em que permaneceu desativada, embora não erradicada do tecido urbano, pois sobrevivia em ruínas.

Tal percepção nos desafia à compreensão das ruínas em sua dupla dimensão: a material e a social, conseqüentes uma da outra em muitos casos, mas não em todos, e possivelmente retroalimentadas, muito embora haja exemplos de interessantes apropriações das ruínas ferroviárias por espacialidades de beira-a-linha em muitas regiões do país, em contraponto ao abandono ao qual elas são relegadas na maioria das vezes, fazendo servir ao enriquecimento da vida social o que existia de materialmente ruinoso.

As reflexões sobre ruínas são amplas nos estudos da Memória Social. Sandra Pasavento, ao refletir sobre as ruínas de São Miguel das Missões, sítio arqueológico no noroeste do Rio Grande do Sul, posicionou que:

(...)aqui me refiro à ruína como paisagem, procedimento resultante de uma mudança de olhar sobre o mundo e que estabeleceu uma nova forma de contemplação: trata-se da natureza recortada e enquadrada pela visão segundo uma perspectiva estética, que produz ora o belo, ora o sublime. Isso se nos ativermos à aparência do que restou – pois a ruína é sempre materialidade desgastada, traço, rastro, pedaço de um todo que não mais existe na sua integridade. A contemplação do resto de degradação – pedras ao solo, muros semiderrubados, vegetação invadindo o material construído, uma lagartixa aqui outra acolá, colunas tombadas, arcos erguidos aparentemente para sempre, mas onde o tempo destruiu, a volta esperada produz uma sensação de beleza e perturba os sentidos (PASAVENTO, 2015. P. 12).

O desmonte da integridade de uma edificação, sucedido pela permanência do que está desgastado, alquebrado, puído e desbotado traduz a urbanidade das ruínas ferroviárias suburbanas, aqui postas não em contraponto, mas em complemento à realidade dos sítios arqueológicos interioranos como o de São Miguel das Missões: a incompleta urbanização das espacialidades suburbanas tornou possível, além da convivência entre o ativo e o descontinuado, também a coabitação entre o que é moderno – a fábrica, a plataforma, os trilhos e a estação em ruínas – com o que é pré-moderno – o chão de terra batida, o mato alto, o horizonte quase sem prédios encravados – em uma urbanidade típica do Rio de Janeiro, verdadeiramente composta de uma urbanização em permanente processo, não plenamente preenchida com a presença dos aparelhos urbanos esperados de uma metrópole, cidade que é explícita em suas contradições, observáveis sob muitos ângulos de visão.

A descontinuidade característica da dimensão territorial dos subúrbios da E.F Rio D'Ouro dotou aquele tecido urbano de traços *sui generis*, como a estruturação urbana típica de margens de ferrovias até mesmo em trechos cujos trilhos foram erradicados há meio século e o próprio leito invadido, como é possível observar nas ruas e vielas compreendidas no traçado do caminho de ferro na Baixada Fluminense, em especial no município de Belford Roxo, o que não é aqui objeto de análise mas faz caber melhor compreensão por parte dos pesquisadores do desenvolvimento metropolitano do Rio de Janeiro.

Havia, naquela espacialidade, o fenômeno do apreço popular pelo ruinoso, expresso em recortes dos jornais cariocas dos anos 1970 e 1980, quando o leito da E.F Rio D'Ouro começou a se converter em Linha II do Metrô, exemplificado aqui pelo depoimento do relojoeiro Osmar

Rodrigues, então com 51 anos, e morador de Inhaúma, “do rol de moradores nostálgicos, que suspiram quando lembram dos tempos da Estrada de Ferro Rio D’Ouro” ao jornal Última Hora<sup>81</sup>.

Por volta de 1970, quando ainda dispostas no leito ferroviário, embora operacionalmente desativadas, as ruínas suburbanas da E.F Rio D’Ouro eram alvo de crítica à sua decadência na imprensa carioca, com referências à transformação em “ninho de ratos e cobras” da antiga estação de Del Castilho<sup>82</sup> e à formação da Favela do Engenho ao redor da estação abandonada do Engenho da Rainha, na qual o antigo chefe da estação, José Torres, vivia em 1974 ao lado da família, apropriando-se do prédio público, cercando-o e pondo cinco cães a vigiar o pátio da construção<sup>83</sup>. Por volta de novembro de 1974, em um processo de remoção pouco documentado, seus moradores já haviam sido retirados para o arruamento do antigo leito, asfaltado para a inauguração de uma Linha Verde que jamais saiu plenamente do papel, e que ligaria a Tijuca à Rodovia Presidente Dutra. Ao menos quatro quilômetros entre Del Castilho e Inhaúma foram concluídos, embora nunca completamente operacionais<sup>84</sup>.

Esses dois pequenos trechos, que ligavam a antiga estação de Del Castilho até a Praça Constança e Inhaúma da Rio D’Ouro à Rua Coronel Vieira, inserem um componente a mais na paisagem de ruínas suburbanas composta a partir do paulatino arrasamento da E. F Rio D’Ouro: também a composição de uma obra inacabada de matriz rodoviarista, a Linha Verde, alterou o traçado de ruas que circundavam a antiga estrada de ferro.

A percepção sobre o conceito de ruína, antiga inquietação filosófica já abordada por Georg Wilhelm Friedrich Hegel, opõe basicamente duas escolas centrais: a primeira, concepção que observa no ruinoso objeto incômodo, a ser extirpado das espacialidades, na função do “destruído” e a segunda, observa a complexidade das imbricações culturais nelas contidas, ângulo em que é possível interpretar nas ruínas um constructo. A concepção hegeliana, que conota ao fragmento “ruinoso” o estatuto de “documento da história”, durável e mensurável, capaz de preencher as lacunas que a bibliografia não compreende, construindo uma narrativa ao redor do indivíduo capaz de fazer recompor uma visão de passado construída no presente plano. Segundo Hegel, “o que nos oprime é a mais rica figura, a vida mais bela encontra seu ocaso na história. Na história, caminhamos entre as ruínas do egrégio” (HEGEL, 2004. P. 47). Isto é: mais do que o belo documento conclusivo, o registro realista e os detalhes prontos, as salutares dúvidas impostas ao fazer historiográfico (e ao

---

81 *Ainda há saudade da velha Rio D’Ouro*. Última Hora. Rio de Janeiro, terça-feira, 8 de fevereiro de 1983.

82 *Luta Democrática*. Rio de Janeiro, terça-feira, 26 de setembro de 1970. P. 3.

83 CASTELLO, José. *A vida e a morte na favela do Engenho da Rainha*. Diário de Notícias. Rio de Janeiro, quarta-feira, 8 de maio de 1974. P. 7.

84 *Linha Verde está longe de ser concluída*. Jornal do Brasil. Segunda-feira, 25 de novembro de 1974. P. 5.

memorialístico) pelas ruínas nos apontam lacunas a serem preenchidas, tornando redivivo o fragmentado, pelo afã de rememorar-lo, buscando restituí-lo tanto quanto possível.

De acordo com Ethienne Soriau, “ruína, del latim ruina, conserva sus dos significados: derrumbamiento y escombros resultantes del mismo; ambos em sentido proprio y figurado” (SORIAU, 1998. P. 977), leitura próxima à de Juan-Eduardo Cirlot, que restringe a percepção de ruína ao “seu sentido simbólico, óbvio e literal (que) significa destruições, a vida morta” (CIRLOT, 1984. P. 506). A noção de que a edificação, bem como as ideias nelas contidas, seus usos sociais e representações perante a memória coletiva morrem com sua ruína, “descarna e desalma” seu pertencimento à coletividade, é contraposta à absorção de sua existência *post mortem*, viva enquanto vestígio palpitante, dotado da capacidade de produzir um mal-estar construtivo, de fazer preencher espaços.

Walter Benjamin, ao alegorizar as ruínas como expressão perene da cultura, ruínas que recortam e ressignificam os propósitos iniciais das edificações, dota aos vestígios o *status* de “coisa viva”, concebendo caráter redivivo ao que outrora era observado como empecilho a ser extirpado<sup>85</sup>. O mal-estar da presença ruínosa, no caso das estações de trem da E.F Rio D’Ouro, recompostas como “invasões”, quase certamente alterando não apenas o sentido literal da paisagem arquitetônica das espacialidades circunvizinhas, altera também o tecido social e as relações entre as comunidades e a ferrovia, temporariamente desativada ou parcialmente removida, aparentemente produzindo um estado de espera pela sua reabertura, como a fala de seus moradores nos anos 1970 parece referendar..

A ruína enquanto “pedra de toque”, observável nos relatos daqueles que esperam a reconstituição do dilapidado, a ressurreição do aparentemente “morto”, evoca o passado no plano presente e o devir de restauração, de retorno, de reação, ainda mais imaterial do que materialmente. Isto é, uma ruína não precisa ser, necessariamente, reerguida materialmente para recompor sua função social, tampouco a completa supressão de sua materialidade é necessariamente capaz de apagar seus vestígios. Há, no histórico das ferrovias no Brasil, estações operacionais e em ruínas, bem como arruamentos feitos com base em ferrovias que não mais existem materialmente, mas pertencem ao imaginário da espacialidade. Imensos vazios urbanos, resultantes de desmontes e remoções, são capazes de dotar incômodo e estimular discussões, bem como suscitar iniciativas de reocupação cultural dos espaços vazios, como a ressignificação do Buraco do Lume, produto do desmonte do Morro do Castelo, no centro do Rio, nos permite recordar.

---

85BENJAMIN, Walter. *A origem do drama barroco alemão*. São Paulo: Brasiliense, 1984. P. 76.

Contudo, a tessitura social às margens das ruínas ferroviárias – e, *a posteriori*, metroferroviárias, como visto adiante – permaneceu em estado de profunda exclusão social, como os alarmantes Índices de Desenvolvimento Humano dos bairros margeados pela antiga E.F Rio D’Ouro nos fazem mostrar. O pouco fervilhar da vida cultural – ao menos, institucionalizada, em seus subúrbios – e um processo de desindustrialização resultante da parcial ou total desativação de fábricas nacionais e estrangeiras, como a Pepsi e a *General Eletric*, serviram para agravar o panorama, constituindo certas margens da antiga E.F Rio D’Ouro, como as ruas residenciais de Maria da Graça, em cápsulas do tempo a rememorar um processo de industrialização interrompido pelo meio, e outros bairros, como Colégio e Coelho Neto, em espacialidades marcadas pela ocupação irregular do território.

Fora dos limites do município do Rio de Janeiro vale recordar, como adendo, a permanência em operação das estações de Vila Rosali e Coelho da Rocha, hoje conectadas ao traçado do Ramal de Belford Roxo, que oferecem alguma visão da antiga estrutura ferroviária da E.F Rio d’Ouro. Novamente inseridas na mobilidade urbana, estas duas antigas paradas materializam, de certo modo, o que poderia ser da E.F Rio D’Ouro caso as pressões por sua modernização enquanto ferrovia surtissem efeito.

Observa-se, aqui, o contraste entre o que foi recuperado para o uso social e o que permanece como espectro, de desejada restauração e reocupação, mesmo a despeito do relativamente pouco uso daquela ferrovia pelas comunidades de beira a linha ao tempo de sua efetiva operação, como demonstrado no capítulo II desta tese, abordada que foi a subutilização do trecho suburbano da Estrada de Ferro Rio D’Ouro pelas populações dos bairros por ela cortados, em índices marcadamente inferiores aos da E.F Central do Brasil. Ainda que menos utilizada, a linha manteve vínculo de pertencimento com suas comunidades, o que parece ter sido – ainda que por motivações não plenamente esclarecidas, mas que serão debatidas no capítulo IV desta tese – fundamental para sua efetivação como estações metroferroviárias nas décadas seguintes à desativação da E.F Rio Douro.

### **3.2 – O caso do Ramal de Dona Clara: vestígios no bairro de Madureira**

Como pontuado, as ruínas ferroviárias dos subúrbios do Rio de Janeiro não se restringem ao que é abandonado na beira a linha, mas também se fizeram presentes na configuração das espacialidades onde houve o completo arrasamento dos vestígios materiais, com a extirpação da malha ferroviária e suas estações – restando apenas o leito da ferrovia – oferecendo também ao que é, a princípio, não aparente, o *status* de vestígio da presença ferroviária do outrora.

A linha de bitola mista conhecido como Circular Dona Clara, que operou em Madureira a partir de 1897, era um subproduto da Estrada de Ferro Central do Brasil destinado, inicialmente, ao transporte de gado vivo para abate e transporte da carne, servindo às ruas João Vicente, Aleixo, Andrade Pinto, Agostinho Barbalho e à Praça do Patriarca, entre outras localidades daquele bairro<sup>86</sup>. Ao modo da Estrada de Ferro Rio D'Ouro, a Circular Dona Clara converteu-se, na prática, em ferrovia de passageiros, sem, contudo, perder os padrões de uma ferrovia de carga, em mais uma exemplificação do fenômeno decorrente da precariedade dos transportes de massa na cidade, onde estruturas inadequadas para tal finalidade são ressignificadas para o uso comum. A compreensão dessas formas de adaptação, oriundas da precariedade e capazes de remodelar, progressivamente, o espaço urbano são dignas de melhor análise pelos pesquisadores da temática urbano-ferroviária.

Nei Lopes, em seu “Dicionário da Hinterlândia Carioca”, acrescenta que a construção da circular, em fins do século XIX, esteve associada ao interesse do engenheiro da E.F Central do Brasil, Ricardo de Albuquerque, em servir ao bairro em que morava, eliminando também a necessidade de utilização da “giratória” de Cascadura para manobra das locomotivas a vapor, que passaram a se conectar com Madureira utilizando Dona Clara<sup>87</sup>, nome ofertado em homenagem à viúva Clara Simões, uma das proprietárias de terras no bairro, personagem dos tempos em que Madureira se principiava e ainda se chamava Campinho, segundo as reminiscências de Brasil Gerson<sup>88</sup>.

Neste ponto, é possível observar a recorrência de outro fenômeno, que dialoga com exemplos anteriormente descritos nesta tese: a homenagem a latifundiários nos nomes de logradouros e ramais ferroviários constitui, de certa maneira, a apropriação das memórias dos homenageados no arcabouço de uma narrativa sobre a cidade que os cristaliza como exemplos a serem seguidos e ícones de suas comunidades, acrescentando-se a tal fenômeno ainda o pronome de tratamento “Dona”, notadamente um marcador de distinção social que remete à propriedade e ao prestígio a ser compartilhado comunitariamente.

Henri Lefebvre, em “O Direito à Cidade”, a respeito da construção narrativa das espacialidades urbanas, pontuou que:

---

86RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004. P. 35.

87LOPES, Nei. *Dicionário da hinterlândia carioca: antigos "subúrbio" e "zona rural"*. Rio de Janeiro: Pallas, 2012. P. 124.

88GERSON, Brasil. *História das Ruas do Rio*. Rio de Janeiro: Bem-te-vi, 2015. P. 470.

Se há uma produção da cidade, e das relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução de seres humanos por seres humanos, mais do que uma produção de objetos. A cidade tem uma história; ela é a obra de uma história (...). Houve na história uma produção das cidades assim como houve produção de conhecimentos, de cultura, de obras de artes e de civilização, assim como houve, bem entendido, produção de bens materiais e de objetos prático-sensíveis. Essas modalidades da produção não se dissociam, sem que se tenha o direito de confundi-las reduzindo as diferenças (LEFEBVRE, 2011. P. 52-53).

Deste modo, é relevante lembrar, no processo de produção da cidade, a perpetuação de seus ícones não se desassocia, grosso modo, das formas de reprodução inerentes ao sistema capitalista (seja a produção de bens materiais, seja a de bens simbólicos, objetos dotados de usos e significações subjetivados) consagrando, por exemplo, como memórias a serem cristalizadas e perpetuadas em um bem de uso comum, como a Circular Dona Clara, a recordação de proprietários dos meios de produção, reproduzindo simbolicamente o capital. A Circular Dona Clara, recordemos, não foi a única linha ferroviária batizada em referência a nome próprio no Rio de Janeiro incluindo, naturalmente o exemplo da Estrada de Ferro Leopoldina, batizada em nome de uma memória nacional – e não, necessariamente, urbana – relacionada à perpetuação de “pais fundadores” do Império do Brasil, em momento histórico distinto ao da perpetuação da proprietária de terras. Mas, sobretudo, seu caso conecta-se com o da Estrada de Ferro Mauá, batizada com o intuito de perpetuar a memória de seu realizador.

Como espécie de “ramal” à parte, havia provável identidade de sub-bairro nas espacialidades cortadas pela circular, seccionando, de alguma maneira, suas localidades da tessitura de Madureira, ofertando-lhes sentido próprio, razão de ser referendada por sua população e registrada nos periódicos do início do século XX. Novamente em retrospectiva, é importante recordar que os classificados de jornais das décadas de 10 e 20 do século XX registram que a Circular de Dona Clara demarcava as espacialidades nela contidas, tornando-se “cartão de visitas” de seus moradores, como é possível observar nos seguintes anúncios:

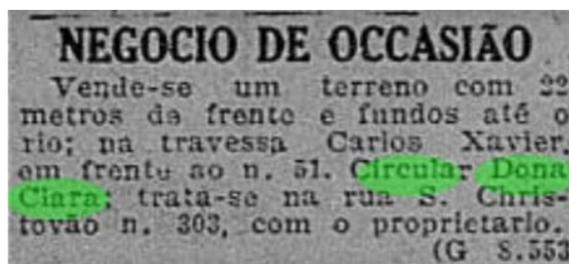


Figura 8: Negócio de Ocasão<sup>89</sup>.

---

<sup>89</sup>Negócio de Ocasão. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, 31 de agosto de 1924. P. 22.

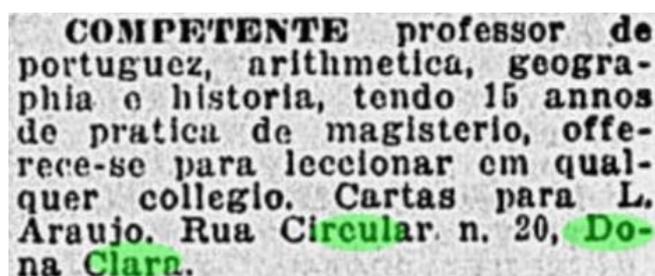


Figura 9: Anúncio de Professor<sup>90</sup>.

Nestes recortes, observamos que a circular se colocou, ao modo de outros ramais suburbanos como a E.F Rio D'Ouro e a própria E.F Central do Brasil, como um marcador identitário para localidades outrora desservidas e silenciadas, instrumentalizando suas comunidades, ao mesmo tempo que houve o espraiamento de um serviço de transporte de massa precária ou insatisfatoriamente constituído, de algum grau de visibilidade das relações de pertencimento ali contidas.

A Circular de Dona Clara persistiu até, pelo menos, 1937, quando a eletrificação da E. F Central do Brasil tornou obsoleta a manobra de locomotivas por suas vias. Todavia, os planos para sua desativação se iniciaram em 1922, quando a direção da companhia aventou erigir uma nova estação de Madureira como terminal da circular, na rua João Vicente, ocasião em que haveria a supressão do restante da linha<sup>91</sup>, obra que não foi concretizada àquela altura.

Sua erradicação, contudo, foi também inconclusa, legando ruínas suburbanas facilmente identificáveis e outras, nem tanto pois imateriais como vestígios, mantendo a disposição de suas espacialidades com traços de ocupação ferroviária. Para Jean-Luc Nancy, o vestígio prescinde da materialidade, “pois dá testemunho de um passo”, é capaz de existir na imaterialidade das lembranças e, deste modo, constituir registro. Segundo Nancy, diferenciando ruínas de vestígios:

O vestígio dá testemunho de um passo, de uma marcha de uma dança ou de um salto, de uma sucessão, de um impulso, de uma recaída, de um ir-ou-vir. Não é uma ruína que é resto sulcado de uma presença, é apenas um toque diretamente no solo. O vestígio é o resto de um passo? Não é sua imagem, pois o próprio passo não consiste em nada mais que seu próprio vestígio. Desde que ele é feito ele é passado (NANCY, 2012. P. 304).

Deste modo, uma ferrovia extirpada da tessitura urbana pode produzir ruínas, como o traçado incomum de ruas que outrora eram leitos de linhas férreas ou a presença de trilhos fincados em seus antigos contornos, bem como vestígios menos claramente identificáveis, como as recordações de seus vizinhos e usuários, em uma imagem que não necessariamente condiz com a materialidade (como o caso da E.F Rio D'Ouro, “valorizada” após sua extinção, parece fazer considerar) e a

---

<sup>90</sup>Anúncio de Professor. A Manhã. Rio de Janeiro, 20 de outubro de 1926. P. 6.

<sup>91</sup>Mudança de Estações da Central do Brasil. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, quinta-feira, 2 de fevereiro de 1922. P. 6.



em sua materialidade (como trilhos e estações extirpados) e adquiriu caráter eminentemente imaterial, pela via das lembranças que acionam o passado remoto das relações entre uma espacialidade e sua ferrovia, impõe desafios ao pesquisador: como reconhecer no traçado de uma rua ou em trilhos enferrujados fincados nas adjacências de uma extinta linha férrea (e que, não descartemos, podem ter sido retirados doutro lugar) vestígios capazes de recompor, ao menos do ponto de vista simbólico, a percepção coletiva de uma espacialidade ferroviária?

Retomemos, então, à compreensão de Nancy, ao abordar o “vestígio” como o sentido que escapa. Observando este caráter “fugidio”, “desde que ele é feito, ele é passado”, recairemos na interpretação que considera a infixidez da memória, passível que é de permanentes ressignificações, o que não retira de seus processos a autenticidade, mas os subjetiva.

Deste modo, também as imaterialidades passíveis de permitir a “viagem no tempo” de, na condição de “ferrofã”<sup>93</sup>, percorrer a Circular de Dona Clara por seu leito, hoje desnudo e desprovido de trilhos e dormentes, são evocadas por meio de vestígios como arruamentos, antigos bares no entorno das estações de outrora, casas de turma da E.F Central do Brasil (não observáveis na Circular de Dona Clara, mas presentes em outros ramais desativados), trilhos fincados nas calçadas ou até mesmo imersos no asfalto, emergindo nos dias de verão. A experiência é, em suas imaterialidades, parcialmente evocada por intermédio da interação com vestígios, permitindo, de certo modo, manter imanente a paisagem do outrora. Como afirmava Paulo Leminski, a respeito da experiência com os vestígios do que já não mais existe materialmente, enxergadas pelo poeta como “ruínas imateriais”:

Cada rua, cada ruína. Uma rua, ruína de milhões de passos e pegadas, de encontros fortuitos. Melhor mudar de calçada. E de pontuais desencontros. Uma transversal da... como é mesmo o nome daquela que passa atrás do campo do Atlético? Ruínas imateriais. Tem noites que sonho passar por lugares que não existem mais (LEMINSKI, 2011. P. 248).

Portanto, o desconforto de perpassar uma rua de traçado incomum, desconfiando de sua natureza, também pode ser interpretado como evocador de um vestígio, provocando o questionamento dos porquês daquela forma de referência da espacialidade. Enormes vazios urbanos, onde a materialidade não foi erigida por décadas e ainda hoje não o foi integralmente, como os muitos descampados oriundos dos desmontes de morros do Centro do Rio de Janeiro – as esplanadas do Castelo, Senado e Santo Antônio – parecem ser bom exemplo a ser estudado, bem como o caráter “desbotado” das tentativas de ocupação daquelas espacialidades, por meio da construção de praças como a do Expedicionário, no Castelo, que permanece “apagada” ao lado do Fórum embora se

---

<sup>93</sup>Aficionados em ferrovias e trens, público-alvo do fórum “Trilhos do Rio”.

constitua materialmente, num paradoxo em que o material parece não estar acompanhado do imaterial, onde a “pedra e cal” não obteve “vida que anima”.

A compreensão acerca desta pequena linha férrea que foi a Circular Dona Clara, em seu 1 km de extensão, nos permite observar que, mesmo com pouca representatividade na malha ferroviária de seu tempo, havia uma relação de pertencimento entre seus moradores e a espacialidade: na designação Rua Circular e na referenciação (como distinção sobre Madureira e Campinho) como D. Clara nos anúncios de jornais. Inventariar as memórias dos moradores a respeito dos tempos que não viram, mas viveram por tabela, é desafio a se debruçar sobre aquela espacialidade para pesquisas vindouras.

### **3.3 – “Estações-fantasma”: lembrar para esquecer, esqueletos urbanos**

O mal-estar evocado pelas ruínas urbanas não se manifesta somente na presença do outrora, contemporaneamente ressignificado em seus usos, mas também no incômodo daquilo que foi conservado intacto, mas inacessível. Espacialidades que permanecem vivas e referenciadas em sua imaterialidade, mas cuja materialidade foi vedada há décadas.

No município do Rio de Janeiro há, nos bairros do Cachambi e de Santa Cruz, duas estações perfeitamente compostas, mas negadas ao acesso público há muitas décadas. Monhangaba (atualmente pontuada nos mapas ferroviários fluminenses como *Walmart*) e Matadouro. Compreender de que modo a presença do inacessível também se configura como ruína urbana, para além da categorização como lugar de passagem, é outra reflexão presente neste capítulo.

É preciso compreender a dimensão conceitual das estações ferroviárias como um todo, analisando a experiência de seu uso, para início da observação sobre os reflexos de seu não uso, na medida em que a cristalização de sua materialidade inacessível a ressignifica em seu papel no tecido urbano.

Para Beatriz Mugayar Kühl, ao longo da trajetória das estações ferroviárias, paralelamente caminharam o afã pelo simples utilitarismo, isto é, pela mera funcionalidade, bem como a busca pela expressão arquitetônica, como provam tantos casos brasileiros como a Estação da Luz e a Central do Brasil, sejam expoentes neoclássicos ou modernos, havendo inclusive pérolas de estilo eclético, como a Estação Barão de Mauá, da E.F Leopoldina. Todavia, tal dimensão arquitetônica das estações transitava entre a expressão de sua natureza ferroviária, “revelando com veemência e

franqueza na fachada a estrutura metálica das plataformas”, e expressão de estilo arquitetônico, que privilegiava arcadas monumentais<sup>94</sup>.

Nesse sentido, Simone Narciso Lessa posiciona que essas duas formas de expressão arquitetônica “determinavam uma interface do espaço de trânsito” entre o campo que se direcionava ao prosseguir da ferrovia, segregado da cidade por muros – a plataforma – e o espaço plenamente conectado à urbanidade – o saguão de entrada. Inspirada em Wolfgang Schivelbusch, afirma que:

A ferrovia ainda era uma novidade na vida da cidade, as estações assim construídas, tinham a função de habituar e fazer a passagem entre estes espaços qualitativamente diferentes: o espaço da cidade pré-industrial e o espaço da ferrovia industrial (LESSA, 1993. P. 100-101).

Em congruência, para Schivelbusch, expoente dos estudos culturais, a estação enquanto espaço exercia a função de passagem, na qual o cidadão urbano que fizesse a travessia da cidade, transpassando o edifício da estação até a plataforma dos trens experienciaria uma “expansão do espaço” (*expansion of space*), ou mesmo uma experiência de “industrialização do espaço” (*industrialization of space*)<sup>95</sup>.

É possível concluir, portanto, que uma estação fechada ao acesso do público tem a sua função social embarreirada, negando a experiência em prol serviu outrora. Todavia, buscar compreender a função da estação abandonada na espacialidade suburbana também é uma proposição, na medida em que é necessário refletir sobre os porquês de suas permanências, além de tentar compreender até que ponto sua intermitente lembrança, na medida em que ambas as referidas estações se localizam em “lugares de passagem”, são capazes de conduzir ao esquecimento.

Neste item, analisaremos dois casos distintos: o da Estação Monhangaba (Hoje *Walmart*) da Linha Auxiliar da E.F Central do Brasil (atual Ramal de Belford Roxo) e o da Estação de Matadouro da E.F Central do Brasil (atual Ramal de Santa Cruz). A primeira, inaugurada em data desconhecida (já existia em 1928, com o nome Chave Zieze), foi demolida e reerguida em diferentes momentos, crivando-se em definitivo como ruína suburbana no ano 2000, quando pós-privatização foi construída (e jamais inaugurada) a Estação *Walmart*, ao lado da Rua Fernão Cardim, no Cachambi. A segunda, é o complexo ferroviário composto de duas estações em ruínas: Matadouro Velha, atualmente recomposta como moradia, e Matadouro Nova, segregada do bairro de Santa Cruz por muros e abandonada com trilhos, rede aérea e estrutura para operação de trens elétricos.

---

94KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998. P. 59.

95SCHIVELBUSCH, Wolfgang. 1986. *The railway journey: the industrialization of time and space in XIX century*. Berkeley: The University of California Press, 1986. P. 174.

Enfatizaremos esta última, devido ao seu caráter segregado do bairro de Santa Cruz, inacessível aos moradores, desconstituída da função de moradia ou de qualquer outra ressignificação material.

Sobre Monhangaba e Chave Zieze, há escassa documentação. Relatório do antigo Ministério da Viação e Obras Públicas de 1916 a menciona como início de caminho de ferro até a localidade de Paraíba, no sul fluminense, caminho este composto de 156km<sup>96</sup>. Outro relatório, do mesmo ano, registra que distavam 8km da estação de São Cristóvão da E.F Central do Brasil até ela. Registros do Anuário Estatístico do Distrito Federal de 1938 e de 1941 apontam que ela ainda estava de pé durante o Estado Novo, sem que houvesse, contudo, mais detalhadas informações<sup>97</sup>. Interessantemente, esse mesmo relatório apresenta uma segunda estação, no 9,270km da Linha Auxiliar, distante 130 metros da Chave Zieze (9,400km) com o nome Monhangaba, com registro de inauguração datando de 1932. A pequena distância permite interpretar que a segunda substituiu os serviços da primeira sem resultar, contudo, na supressão de Chave Zieze, que possivelmente continuou parcialmente operacional durante alguns anos<sup>98</sup>. Sobre a Estação Monhangaba, não foram encontrados novos registros posteriores ao ano de 1948 por este pesquisador. Em 2000, foram encerradas neste mesmo ponto as obras da Estação *Walmart*, erroneamente apresentada pelo extinto Jornal do Commercio como integrada ao Shopping Nova América, mas na realidade localizada no bairro do Cachambi, nas proximidades do Norte Shopping<sup>99</sup>.

Já a estação do Matadouro de Santa Cruz, segundo Suevo Rodriguez, destinava-se ao transporte especial de carnes verdes (frescas) até a Estação da Corte (antigo edifício da Central do Brasil) tendo sido inaugurada em 1884<sup>100</sup>. Assim como outros casos mencionados anteriormente, em especial as estações da E.F Rio D'Ouro, foi precariamente adaptada para o transporte de passageiros, razão que não a fez ser reconstituída como estação especialmente dotada para tal finalidade, ao menos, até meados dos anos 1970, quando a construção de Matadouro Nova permitiu que, por pouco ou quase nenhum tempo, fosse empregada uma segunda estação apropriada para o embarque e desembarque de passageiros.

---

96*Viação Férrea da República dos Estados Unidos do Brasil em 31 de dezembro de 1916*. Relatório do ano de 1916 do Ministério da Viação e Obras Públicas. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918. P. 35.

97*Movimento Ferroviário. Anuário Estatístico do Distrito Federal de 1941*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Distrito Federal, 1942. P. 217

98Contrariando o historiador Hélio Suevo Rodriguez, que apresenta Monhangaba como “primitiva Chave Zieze” na página 108 de *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro*.

99*Supervia: Uma nova era para os trens do Rio*. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 2000. P. 11.

100RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004. P. 67.

Naquele caso, ambas as edificações persistem. Uma tomada pelo mato e ocupada como moradia e a nova, inteiramente cercada, mantendo a configuração com a qual foi completada e, possivelmente, quase nunca utilizada para seus devidos fins.

Distam, uma da outra, 500 metros. Em 1985, reportagem do Jornal do Brasil intitulada “Só uma cadela usa a plataforma da estação Matadouro”, registrava que Matadouro Nova foi construída pela Rede Ferroviária Federal em 1975, “mas até hoje desativada”. Na reportagem, relatam os moradores que a reativação da estação “seria o paraíso”, como pontuou na época a estudante Carla Pinheiro e que “a gente fica aqui esperando o trem que não vem. Mas seria bom que ele viesse”, como desejava o comerciante Ubiracy da Costa, então com 43 anos<sup>101</sup>.

À ocasião, quatro funcionários da Rede Ferroviária Federal vigiavam o pequeno complexo composto por estação de pátio de manobras. Para a sua permanência sem que qualquer serviço de passageiros se desenvolvesse – a estação era usada para que trens do Ramal de Santa Cruz “fizessem balão” indo para o desvio – a justificativa do ferroviário Benedito Azevedo, lotado na estação de Santa Cruz, era que<sup>102</sup>:

Os trens têm uma peça chamada jumping, que liga um vagão ao outro. Só que como essa curva (de Matadouro Nova) é muito fechada, o perigo de essa peça se soltar seria grande. Aí desistiram de reativar o ramal (in JORNAL DO BRASIL, 12/05/1983, P. 14)

A estação antiga, oitocentista e já desservida de trilhos, já servia em 1983 como moradia, condição que preservou, ao menos, nos 20 anos seguintes.

No caso da estação de Monhangaba, por sua vez, não foram encontrados registros nos veículos da imprensa carioca quanto a reivindicações de moradores por sua reabertura. O matadouro de Santa Cruz, que batizou as duas estações, foi fechado por determinação do então governador Leonel Brizola, em 1983, e os últimos pedidos de reinauguração da estação da Zona Oeste foram publicados em 1986<sup>103</sup>, por meio de mobilização do ex-vereador Itagoré Barreto (PMDB), cuja base eleitoral se situava naquele bairro.

A proposição que é possível ser posta, tomando como base o esquecimento relativamente abrupto de ambas as obras, entregues, mas jamais inauguradas para seus devidos fins, é que a saturação de sua lembrança proporcionou seu esquecimento. Isto é: a presença física de ambas as estações como local de passagem, seja como ponto de referência em Santa Cruz ou como estação percorrida (mas jamais utilizada, pois os trens passam, mas não param) pelo Ramal de Belford Roxo, silenciou as

---

101 *Só uma cadela usa a plataforma da estação Matadouro*. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, 12 de maio de 1983. P. 14.

102 *Idem*. *Ibidem*.

103 *Os três pedidos de Santa Cruz*. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, 24 de agosto de 1986. P. 3.

reivindicações pela retomada de seus serviços, e provocou uma espécie de efeito *blasé* diante da nulidade operacional de dois pontos de referência em bairros adensados. O contrário, observaremos depois, aconteceu em bairros que tiveram suas estações completamente descontinuadas, removidas do tecido urbano e social, e cujas nomenclaturas permanecem, de algum modo, redivivas em vestígios de outra natureza, como nomes de linhas de ônibus e mesmo no traçado das vias em traços da cultura ferroviária, como observado na Circular Dona Clara, extinta muito antes das estações que abordamos neste item deixarem de operar.

Aqui, compreendemos a ideia de que os processos de Memória têm caráter dialético, onde se retroalimentam a lembrança e o esquecimento. Não se trata, entretanto, de terreno da neutralidade, onde tal contínuo bailado entre lembrar e esquecer se dê sem escolhas e recortes. Entre aquilo que é lembrado e o que foi esquecido, há incomensurável gradação de formas de lembrar e graus de esquecimento, dificultando sequer a efetiva captura, enquanto fenômeno, do que é autenticamente esquecido, uma vez que não é possível ignorar as imbricações políticas que conduziram ao esquecimento, tampouco reduzir seu processo a elas, desconsiderando o abandono genuíno, horizontal, de uma ideia, objeto ou costume. Neste caso há, também, a dimensão “fugidia” do vestígio a contar, e mesmo a face imaterial da ruína como intermitências que impõem o ato de lembrar para, em seguida, serem postas de lado, esquecidas.

Quando duas estações não permitem ser esquecidas, pois são permanentemente lembradas pelo caráter íntegro de suas ruínas, como objetos prontos a serem postos em operação e reivindicados para tal, a saturação da sua presença as torna, paradoxalmente, ainda mais esquecidas do que se de fato houvessem deixado de existir. Conforme afirmou Jacques Le Goff<sup>104</sup>:

A memória foi posta em jogo de forma importante na luta das forças sociais pelo poder. Se tornar senhor da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos e dos indivíduos que dominaram e dominam as sociedades históricas. Os esquecimentos e os silêncios da história são reveladores desse mecanismo de manipulação da memória coletiva (LE GOFF, 1996. P. 13)

Ou, retomando a discussão de Michael Pollak sobre a dialética entre lembrança e esquecimento, naturalmente sem deixar de lado a ênfase oferecida por aquele autor aos fenômenos da memória política, recordar que<sup>105</sup>:

---

104LE GOFF, Jacques. *História e memória*. 4 ed. Campinas: Ed. Unicamp, 1996. P.13

105POLLAK, Michael. *Memória, esquecimento, silêncio*. IN: Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989. P. 6

Por conseguinte, existem nas lembranças de uns e de outros zonas de sombra, silêncios, "não ditos". As fronteiras desses silêncios e "não ditos" com o esquecimento definitivo e o reprimido inconsciente não são evidentemente estanques e estão em perpétuo deslocamento (POLLAK, 1989. P. 6).

Analisando sob este prisma, não é possível chegar à definitiva conclusão sobre a plêiade de motivos para que, no âmbito do simbólico, tenham aparentemente cessado as reivindicações sobre a retomada de ambas as estações, tampouco sobre a naturalização de seu desuso, para além da hipótese de que a saturação da lembrança conduziu a um esquecimento solidificado, de penosa reversão. O contraponto, que buscaremos analisar nos próximos itens no caso das estações que foram inteiramente removidas ou ressignificadas, poderá permitir reforçar tal hipótese.

O inventário dos “não ditos”, revelador como pode ser, torna-se capaz de nos fazer compreender o quanto o desuso social, ainda que preservada a face externa de uma estação ferroviária, onde é possível facilmente caracterizá-la como tal nos arredores do antigo Matadouro de Santa Cruz ou na Rua Fernão Cardim, no Cachambi, é capaz de desprover da “fagulha de vida” uma espacialidade, removendo “a vida que a anima” e conduzindo a seu efetivo esquecimento.

A ideia de “não dito”, neste caso, transcende o simples silenciamento, pois traduz-se de forma reveladora, perturbando pela via do abandono, concretizando certa função ao que, simplesmente, fora posto de lado. Neste caso, o “não dito” traduz o que está implícito, a assimilação de que uma estação de trem, ainda que desativada, é uma estação de trem, e não mera construção despojada de sentido. Segundo Oswald Ducrot, a problemática do “não dito”:

[...] é saber como se pode dizer alguma coisa sem, contudo, aceitar a responsabilidade de tê-la dito, o que, com outras palavras, significa beneficiar-se da eficácia da fala e da inocência do silêncio. [...] A significação implícita, por sua vez, pode, de certo modo, ser posta sob a responsabilidade do ouvinte: este é tido como aquele que a constitui por uma espécie de raciocínio, a partir da interpretação literal da qual, em seguida, ele tiraria, por sua conta e risco, as consequências possíveis (DUCROT, 1987. P. 20).

Os termos “antiga estação da Leopoldina”, “antiga estação do Matadouro”, presentes na fala dos locais, remetem à dupla dimensão onde o dito denota a chancela oficial de sua existência, ao fazer chamá-la pelo nome com o qual operava em seus tempos de ativa, bem como ao “não dito”, impondo certa dose de dúvida no uso do léxico “antiga”, que remete ao que já foi e ao que ainda está, conota um sentido oculto, mas ao mesmo tempo explícito, ao passo que enxerga no que foi desativado, ainda, um ponto de referência, algo que pode ser obsoleto mas, também, redivivo de afã de retorno, cabendo a interpretação a quem escuta o termo, desprovido de interpretação hermética, passível de conotação e de reconhecimento enquanto lugar.´

### 3.4 – A problemática dos cemitérios ferroviários

A convivência entre a obsolescência e o contemporâneo, do ponto de vista técnico, mas também simbólico, não se deu somente nas espacialidades franqueadas à visitação pública, mas também naquelas que, ocultas da população, representaram lugar de paisagem no traçado das ferrovias, convivendo como “presença incômoda” ao usuário dos transportes de massa, provocando questionamentos e fazendo rememorar por seus parques frequentadores (notadamente funcionários da própria ferrovia), ao lado de trens modernos que, muitas vezes, jamais foram colocados em uso, a experiência do transporte de outrora.

Os chamados “cemitérios ferroviários”, localizados em terrenos e oficinas da antiga Rede Ferroviária Federal, ressignificaram “desvios”, pátios em condições ruinosas ou quase ruinosas, antigas estações terminais e abrigos de trens, onde se misturavam composições desativadas com outras em manutenção.

Em perspectiva, a base para a análise de tal fenômeno esbarra na escassez de fontes documentais. Houve planos oficiais, noticiados na imprensa carioca que, com vistas à desativação de estações, propugnavam para elas a finalidade de “depósitos de trens” na medida em que os terminais tinham sua desativação proposta. Tal ideia aconteceu até mesmo com a Central do Brasil, cujo pátio seria, segundo planos da Comissão de Remodelação e Unificação dos Transportes Ferroviários Suburbanos da Rede Ferroviária Federal em 1963, convertido em mero desvio, enquanto uma nova estação terminal seria construída na Rua Marquês de Sapucaí, no Estácio.<sup>106</sup> Esta ideia vigorou pelo menos até o ano seguinte, quando tal planejamento foi comparado ao da construção da nova estação de Paris-Montparnasse, inaugurada em 1969<sup>107</sup>.

Entretanto, como não foram logrados os possíveis planos de desativação da Estação Central do Brasil, outras estações de seu entorno passaram a servir como mero desvio, em especial a de Alfredo Maia, outrora estação inicial da E.F Linha Auxiliar da Central do Brasil. O mesmo aconteceu com as oficinas de São Diogo, como é possível observar até os dias atuais, com parte do complexo de oficinas de Deodoro e, nas últimas décadas, com a estação de Barão de Mauá, que antes iniciava a Estrada de Ferro Leopoldina. Todavia, o maior cemitério ferroviário do Rio de Janeiro sobreviveu até 2004 nas oficinas abandonadas do Engenho de Dentro, complexo quase inteiramente extirpado com vistas à construção do estádio do Engenhão, obra promovida para os Jogos Pan-americanos de 2007. São esses casos, onde a espacialidade ruínosa conviveu em algum

---

106 AZEVEDO, Murillo Nunes de. *Economia & Finanças, Trilhos e Dormentes*. Correio da Manhã. Domingo, 15 de setembro de 1963. P. 12.

107 Idem. Ibidem. Correio da Manhã. Domingo, 12 de abril de 1964. P. 11.

grau com os usuários do serviço ferroviário de passageiros cotidianamente que merecerão a análise neste item.

Observa-se, com clareza, que durante décadas tais cemitérios de trens estiveram distribuídos por suas companhias originais, havendo – ao menos – depósitos específicos da E.F Central do Brasil e da E.F Leopoldina, mesmo após a criação da Rede Ferroviária Federal.

A E.F Leopoldina manteve, nos anos 1960, suas locomotivas a carvão e vapor “baixadas” em um terreno baldio na Avenida do Contorno, em Niterói, tendo estas (após uma proposta do antigo senador Paulo Torres (1903-2000) para convertê-las em brinquedos de praças e minibibliotecas<sup>108</sup>) sido leiloadas e arrematadas pela Companhia Siderúrgica Nacional, em 1972<sup>109</sup>, uma vez que o terreno era requisitado para a finalização das obras da Ponte Rio-Niterói, inaugurada dois anos depois. Em 1996, há registros de que parte remanescente de seu espólio permanecia abandonada em um pátio no bairro de Benfica, no Rio, na altura da estação de Triagem, condição que foi alvo de críticas do então governador Marcello Alencar, que classificou a existência do cemitério ferroviário como manifestação do estado de abandono da Flumitrens, em entrevista concedida na estação metroviária de Triagem (antiga E.F Rio D’Ouro), contígua à da ferrovia<sup>110</sup>.

Sob este aspecto, é possível observar a tendência à reconversão e a recorrência do discurso da obsolescência, onde a ruína é reiteradamente apresentada como emblema da precariedade, desconsiderando qualquer outra significação social que a positive. São logo classificadas como excêntricas ou inapropriadas as tentativas de ressignificação dos cemitérios ferroviários, bem como de seu material rodante baixado ou imobilizado, quando propostas outras finalidades que não o transporte propriamente dito.

Na E.F Central do Brasil, devido à maior quantidade de oficinas, garagens e antigas estações terminais pontilhadas no caminho de ferro principal, deu-se fenômeno parecido, aos olhos de todos, exceção feita a um desvio localizado nos arredores da estação de Santíssimo, que abrigava trens elétricos da Série 100, de 1937, em meados dos anos 1980 e que permaneceu segregado por muros das vistas da ferrovia, como as fotos a seguir demonstram:

---

108 *Vagão será biblioteca no E. do Rio*. Jornal do Brasil. Terça-feira, 12 de outubro de 1971. P. 17.

109 Idem. Ibidem.

110 *Marcello inaugura estação do metrô*. Jornal do Commercio. Terça-feira, 24 de setembro de 1996. P. 11.



Figura 11: Trens da Série 100 (Metropolitan Vickers) abandonados em maio de 1983 em desvio da estação Santíssimo.

Foto de autoria de Hugo Caramuru.



Figura 12: Trens da Série 100 (Metropolitan Vickers) e da Série 200 (Metropolitan Vickers, com a numeração 1000, com a qual operou até setembro de 2018) abandonados em maio de 1983 em desvio da estação Santíssimo. Foto de

autoria de Hugo Caramuru.



Figura 13: Trens da Série 100 (Metropolitan Vickers) abandonados em maio de 1983 em desvio da estação Santíssimo, já com os bancos retirados. Foto de autoria de Hugo Caramuru.



Figura 14: Trens da Série 100 (Metropolitan Vickers) abandonados em maio de 1983 em desvio da estação Santíssimo, sobre trilhos enferrujados. Foto de autoria de Hugo Caramuru.

Neste panorama, dá-se um passo adiante ao protagonismo dos “não ditos” presentes no ambiente das ruínas e vestígios que são, a seu modo, socialmente significados. O espaço do cemitério ferroviário é o espaço do silenciamento, do inacessível, do desmonte que é, quase sempre, naturalizado, excetuando as ocasiões em que o aglomerar de trens abandonados é conotado como

risco à saúde pública ou à ordem urbana, tornando-se reduto de consumo clandestino de drogas, quando há fugidia abordagem do tema, lembrando para logo fazer esquecer<sup>111</sup>.

No cemitério ferroviário, a experiência da expansão do espaço compreendida por Schivelbusch se inverte, provocando uma espécie de retração do espaço, onde a lógica industrial da acelerada construção é substituída por seu extremo oposto, a do paulatino desmonte, e o uso pelo desuso quase sempre não-ressignificado. Como registra a Figura 13, a retirada dos bancos torna-se ato simbólico que divide o operacional do não operacional, dotando do imobilizado o caráter de “baixado”. Posteriormente, a retirada dos pantógrafos<sup>112</sup> torna possível uma quebra no processo de silenciamento, provocando o questionamento quando é possível observar um trem nestas condições. Nas margens da E.F Central do Brasil, na altura das oficinas de São Diogo, é ainda comum a prática de posicionar justamente ao lado da linha de uso comum os trens que foram recentemente “baixados”, apartando aqueles que estão em tal condição há mais tempo para as encostas do Morro da Providência, nas proximidades da antiga Pedreira de São Diogo.

Outra ocasião em que há a quebra do processo de silenciamento, de “retração do espaço”, se dá quando a administração da ferrovia utiliza a própria estrutura dos cemitérios ferroviários para a negociação de seus despojos. Em 1º de janeiro de 1963, houve o fechamento da estação de Alfredo Maia, outrora inicial da E.F Linha Auxiliar da Central do Brasil e, àquela altura, parcialmente operacional como alternativa à estação inicial da E.F Leopoldina. Todas as baldeações ali realizadas foram transferidas para a Leopoldina, e os trens da Auxiliar passaram a se diferenciar dos daquela ferrovia ao tomarem seu caminho em Triagem. A nota da RFFSA anunciava que “Alfredo Maia não mais expedirá nem receberá despachos de qualquer natureza”<sup>113</sup>. Convertida em oficina, passou a abrigar leilões de material rodante da Rede Ferroviária Federal S.A, bem como trens elétricos em estado de abandono, como registra a imagem a seguir:

---

111 *Favelização na linha do trem é um risco para passageiros e moradores*. Portal G1. Disponível em <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2010/06/favelizacao-na-linha-do-trem-e-um-risco-para-passageiros-e-moradores.html>. Visitado em 15/01/2019, às 11h.

112 Equipamento que alimenta o sistema elétrico de um trem, coletando energia na rede aérea. Popularmente conhecido como “aranha”.

113 *Estação será fechada*. Jornal do Brasil. Domingo, 23 de dezembro de 1962. P. 10.



Figura 15: Trens da Série 100 (Metropolitan Vickers) abandonado em 2010 na antiga estação de Francisco Sá, convertida em cemitério ferroviário. Foto de autoria de Antonio Pastori.

O mesmo processo deu-se em setores abandonados das oficinas do Engenho de Dentro, ao menos até o ano de 2005, e nas próprias oficinas de São Diogo, visualizáveis do leito da ferrovia, até os dias atuais. Tal processo parece desvelar uma espécie de padrão de funcionamento: a “retração do espaço”, que corrói os vínculos de pertencimento das comunidades de beira a linha com os seus “cemitérios ferroviários”, vistos como incômodos e “prestadores de desserviços”, tornando expressamente indesejável a presença das ruínas, chama a atenção da imprensa, que visibiliza o abandono e exige a sua supressão. Em ato contínuo, leiloa-se<sup>114</sup> o material rodante ali presente, e desativa-se o cemitério ferroviário, em uma espécie de assepsia. Do antigo cemitério ferroviário das oficinas do Engenho de Dentro, restou o acréscimo de peças ao Museu do Trem, ali localizado e reaberto em 2015, além de um enorme estádio de futebol, o Estádio Nilton Santos, que ocupou quase todo o seu território. A seguir, registro do antigo cemitério ferroviário do Engenho de Dentro:

---

114 *Siderúrgica compra trem velho*. Correio da Manhã. Terça-feira, 27 de junho de 1972. P. 10.



Figura 16: Trens de aço inoxidável abandonados no cemitério ferroviário do Engenho de Dentro, no ano de 2002. Foto de autoria de Carlos Latuff.

Esta assepsia, despoja o caráter simbólico do espaço arrasado, terraplanado, limpo de vestígios, cuja aparência externa faz em nada parecer com o que antes lá havia, como notoriamente no caso do Engenho de Dentro. A dissolução simbólica desfaz o lugar de memória, que desprovido do estatuto do “não-dito”, do incômodo proporcionado, faz verter o silenciamento e, posteriormente, o completo apagamento. Os trens que “habitavam” o cemitério ferroviário do Engenho de Dentro e não foram leiloados e desmanchados, foram reformados e postos em operação, servindo hoje aos subúrbios como se imobilizados jamais tivessem estado, operando com os mesmos números de ordem de antes do cemitério existir e de durante sua passagem por ali.

Os processos de arrasamentos de cemitérios ferroviários são dos mais eficientes promovidos no tecido urbano. Não há, no referido terreno da Leopoldina na Avenida do Contorno ou nos desvios de Triagem ou de Santíssimo, nada que lembre que ali estiveram guardados trens no decorrer de décadas. Houve a supressão das ruínas, mas também dos vestígios. Desprovido do simbólico, transformado em inaparente ou extinto de vestígios, apaga-se a chama do “lugar de memória”, pois nas reflexões de Pierre Nora:

São lugares (de memória), com efeito nos três sentidos da palavra, material, simbólico e funcional, simultaneamente, somente em graus diversos. Mesmo um lugar de aparência puramente material, como um depósito de arquivos, só é lugar de memória se a imaginação o investe de uma aura simbólica. Mesmo um lugar puramente funcional, como um manual de aula, um testamento, uma associação de antigos combatentes só entra na categoria se for objeto de um ritual. Mesmo um minuto de silêncio, que parece o exemplo extremo de uma significação simbólica, é ao mesmo tempo o recorte material de uma unidade temporal, e serve, periodicamente, para uma chamada concentrada de lembrança. Os três aspectos existem sempre (NORA, 1993. P. 21-22).

Assim, a extinção de elementos que precedem a “monumentalização” ou “musealização” de um cemitério ferroviário negaria a ele, também, o estatuto de “lugar de memória”, desprovido de funcionalidade, materialidade e até mesmo de simbolismo, pois nada haveria que o evocasse. A percepção de Nora, embora pobre de compreensões sobre a “aura simbólica” dos vestígios, ao parecer encaixá-la em uma “escala evolutiva” onde vestígios e ruínas são sucedidos em relevância pelos monumentos, contribui para a compreensão final a respeito do destino dos cemitérios ferroviários, que ainda que dispostos pelos quatro cantos do país após o processo de privatização da malha ferroviária têm seus arrasamentos permanentemente reivindicados nos veículos de imprensa<sup>115116</sup>.

### **3.5 — Ruínas: distinções entre a E.F Central do Brasil e a Linha Auxiliar**

Há, porém, um sem-número de casos onde a dimensão material, funcional e simbólica de uma ruína ferroviária se faz presente, integrada ao tecido urbano, em contraponto aos cemitérios ferroviários, em um processo de “expansão espacial”.

A distinção entre o modo como foram ressignificadas estações da E.F Central do Brasil e de sua Linha Auxiliar, a partir dos anos 1970, parece indicar que a subalternização marcada no nome da segunda linha se refletiu também na maneira como a Rede Ferroviária Federal proporcionou a expansão do espaço, o experimentar das antigas estações da primeira, recompostas como travessias, e a “retração do espaço” nas estações desativadas da segunda, erradicadas do tecido urbano e proporcionantes, em sua extinção, do deslocamento de centralidades, fazendo mudar, por exemplo, as referências de ocupação de bairros como Madureira e Pilares.

A Linha Auxiliar da Estrada de Ferro Central do Brasil, inaugurada em 1º de novembro de 1893 como Estrada de Ferro Melhoramentos, principiava na estação da Mangueira (por isso o nome da escola de samba ser Estação Primeira de Mangueira) e ia até Sapopemba, atual Deodoro,

---

115 *Vagões de trem viram sucata em áreas urbanas do Brasil*. Rede Globo de Televisão. Disponível em <https://globoplay.globo.com/v/3083701/>. Visualizado em 15/01/2019 às 16h30.

116 *Centenas de vagões formam cemitérios de trens*. TV Gazeta. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=Wig81JpQNuQ>. Visualizado em 15/01/2019 às 16h30.

estendendo-se em obras posteriores à Pavuna e ao atual município de São João de Meriti, onde por muitos anos funcionou como sua estação terminal a de São Mateus. A já citada estação de Alfredo Maia, aberta em 1905, passou a ser sua estação inicial<sup>117</sup>.

Suas muitas mudanças de traçado, à moda da vizinha E.F Rio D'Ouro, proporcionaram o fechamento de diversas estações ao longo do século XX, como Herédia de Sá, Maria da Graça, Terra Nova, Engenheiro Leal e Turiaçu as quais, com a exceção da segunda, passaram pelo mesmo processo de apagamento de vestígios empreendido quanto a cemitérios ferroviários e, muito embora predispostas ao lado da ferrovia até os dias de hoje, não há ali qualquer menção a que tenham existido outrora. Há, porém, certas falhas no processo de supressão, “restos” que, embora não sinalizem claramente que ali tenham existido estações, são passíveis de provocar o incômodo que a evocação do “não dito” proporciona, em uma oportunidade à pesquisa e, subsequentemente, à lembrança.

Herédia de Sá, pertencente à zona urbana, equivale ao atual pátio da ferrovia cargueira Japeri-Arará, localizando-se nas proximidades da favela do Parque Arará, em Benfica. Maria da Graça, que servia aos subúrbios, sobrevive com parte de suas edificações em condições de ruína nas proximidades da linha férrea. Todavia, as supressões de Terra Nova, Engenheiro Leal e Turiaçu resultaram em comunidades desservidas pelo serviço das estações e do próprio apagamento do *status* de bairro destas três espacialidades.

Deve-se, antes de qualquer coisa, fazer breve descrição destas três localidades, objetivando compreender como seus estatutos de sub-bairros foram impactos pela supressão de suas estações nas décadas de 1960 e 1970.

Assim como o caso descrito da Circular Dona Clara, Terra Nova mantinha o estatuto de “bairro à parte”, outro caractere de distinção na realidade dos subúrbios cariocas. Ainda ao tempo de sua desativação, na década de 1970, os logradouros próximos a seus acessos eram classificados como “Estação de Terra Nova”, mantendo a antiga classificação dos subúrbios presente nos jornais do início do século, mesmo em noticiário que nenhuma relação guardava com os serviços da ferrovia<sup>118</sup>. Seu antigo acesso, pela Rua Luís de Castro, é hoje servido por uma passarela que cobre a linha férrea nas circunvizinhanças de Pilares. Tal passarela, embora descaracterizada como obra de ferrovia, permite aos mais antigos evocarem a presença da estação que ali existiu ao menos até 1978, havendo controvérsias documentais sobre a data de sua desativação.

---

117LOPES, Nei. *Dicionário da hinterlândia carioca: antigos "subúrbio" e "zona rural"*. Rio de Janeiro: Pallas, 2012. P. 330.

118O guarda civil e pastor José Macedo, exemplo de detetive perpétuo. Diário de Notícias. Rio de Janeiro, quinta-feira, 2 de janeiro de 1970.



Figura 17: Passarela em Pilares, na altura da rua Luís de Castro, é o único vestígio de que ali possa ter havido uma estação. Foto de autoria de Anderson Souza.

A estação de Engenheiro Leal, espacialidade contida nas antigas terras da Fazenda do Campinho, oriundas da velha freguesia do Irajá, ao sopé do Morro do Dendê, foi inaugurada em 1892 e desativada pelos idos de 1965<sup>119</sup>. Sucedia Inharajá, em posição similar à atual Cavalcanti, estação de nome pitoresco proposta pelo engenheiro Floresta de Miranda para escoar a produção do recôncavo carioca, reunindo ali o que era produzido pelas duas freguesias<sup>120</sup>. A estação foi batizada em homenagem ao “companheiro de Paulo de Frontin e Magno de Carvalho”, segundo Brasil Gerson, em uma exceção ao costume de batizar as estações homenageando os proprietários das terras que lhes deram origem. Em 1971, ainda que não operasse mais, ainda era reivindicada como ponto de referência, havendo uma campanha dos moradores de seu entorno para que ali fosse construída uma passarela, classificada “não como um melhoramento, mas uma inadiável necessidade” para evitar que a ferrovia fosse atravessada a pé<sup>121</sup>. Suas ruínas, nas proximidades da favela do Dendê, foram extirpadas do tecido urbano no ano de 2006 pela Prefeitura do Rio de Janeiro, restando na imagem abaixo, de 2008, apenas uma fachada descaracterizada, representando parte da lateral da antiga estação<sup>122</sup>. A travessia dos pedestres continua a ser feita pela linha férrea, a partir de uma passagem de nível clandestina.

---

119LOPES, Nei. *Dicionário da hinterlândia carioca: antigos "subúrbio" e "zona rural"*. Rio de Janeiro: Pallas, 2012. P. 128.

120GERSON, Brasil. *História das Ruas do Rio*. Rio de Janeiro: Bem-te-vi, 2015. P. 466.

121Passarela evitará mortes. *Correio da Manhã*. Sábado, 30 de outubro de 1971. P. 31.

122Imagem retirada do portal Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_rj\\_auxiliar/engleal.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/engleal.htm). Acessado em 17/01/2019 às 0h30.



Figura 18: Vestígios descaracterizados da estação de Engenheiro Leal no ano de 2008, nas proximidades da favela do Dendê, naquela localidade. Ainda nos dias atuais permanece em estado similar, havendo sido cimentada a janela que aparece na foto. Foto de autoria de Anderson Souza.

O subúrbio de Turiaçu, também na região de Madureira, por sua vez representava a mais próspera destas três espacialidades, provida de “certo desenvolvimento”, nos dizeres de Nei Lopes, a partir da inauguração de sua estação, em 1898. Lopes pontua que a Estrada do Otaviano, entorno da estação que homenageou o proprietário de terras e comerciante Otaviano José da Cunha, englobava o antigo “Engenho do Vira Mundo” (outra menção à atividade produtiva) rememorando “o último grande fabricante de rapadura e aguardente na região, depois da decadência do Engenho de Portela”. Embora essencialmente residencial, há em Turiaçu alguma relevância da atividade industrial, a partir da instalação da fábrica de biscoitos Piraquê, também nas circunvizinhanças da antiga estação<sup>123</sup>.

Sua extirpação também é alvo de controvérsia documental, tendo persistido em ruínas por alguns anos após deixar de ser operacional. Em 1987, ainda era acessível ou parcialmente funcional, pois há registro de uma prisão por tráfico de drogas ocorrida em suas plataformas<sup>124</sup>.

Naquele período, houve campanha dos moradores de seu entorno pela reativação da estação, que permanecia erguida, além da construção de uma passarela ou passagem de nível regular que permitisse o acesso dos moradores de Turiaçu ao Hospital Carlos Chagas. Neste caso, o processo de apagamento foi gradual: primeiro fechou-se a cancela da antiga estação em 1986, isolando seus moradores e também aos dos bairros de Rocha Miranda Honório Gurgel. Em seguida, no início dos anos 1990, houve a demolição da estação, fechada para passageiros, ao menos, desde 1970. Ainda

---

123LOPES, Nei. *Dicionário da hinterlândia carioca: antigos "subúrbio" e "zona rural"*. Rio de Janeiro: Pallas, 2012. P. 335.

124Camelô do pó foi em cana. Luta Democrática. Sábado, 14 de abril de 1987. P. 5.

assim, verificou-se em Turiaçu fenômeno similar ao observado quanto às ruínas da E.F Rio D’Ouro: enquanto materializadas, ainda que ocupadas por desvalidos ou traficantes de drogas, tornou-se objeto de afã, de campanha de devir. Durante esta campanha, o então vereador Fernando Leandro criticou a Rede Ferroviária Federal por ter fechado a estação e a cancela, acusando a estatal de “fechar estações e cancelas a seu bel-prazer, não tomando conhecimento do interesse da população”<sup>125</sup>.

Dela não há mais ruínas ou vestígios visíveis na beira a linha, restando como relação entre a espacialidade de Turiaçu e a ferrovia somente uma ruína disfuncional: uma passarela cortada, inacessível desde 2016, simboliza também o corte na relação simbólica entre aquela comunidade e a ferrovia. Rememorada nas campanhas pela reativação da estação ferroviária, reivindicada a instalação de uma passagem entre um lado e outro da via, descerra-se deste modo:



Figura 19: Ruínas de uma passarela na Rua Conselheiro Galvão sobre a ferrovia no bairro de Turiaçu, em localização relativamente distante à da antiga estação, cuja posição na estrada de ferro é atualmente ocupada pelo Parque de Madureira. Imagem do *Google Street View* referente a janeiro de 2018.

Como é possível observar, nos casos de Terra Nova, Engenheiro Leal e Turiaçu, o posicionamento da Rede Ferroviária Federal e suas sucessoras manteve o sentido de extirpar do tecido urbano o que remetesse àquelas três estações, resultando vestígios inaparentes, indistinguíveis ou inacessíveis, extirpando também a possibilidade de reconhecimento como “lugar de memória” por seus moradores, bem como a de “expansão do espaço”. Observando o tripé de Nora sobre o que caracteriza um “lugar de memória”, é possível considerar que vestígios ligeiros desprovidos de funcionalidade, embora materiais e ainda carregados do simbolismo das recordações dos que viram estas estações em funcionamento, podem fazer lembrar, mas não são capazes de prover a plena função de “lugar de memória”.

---

1255 mil de Turiaçu reclamam da Rede. *Jornal dos Sports*. Segunda-feira, 6 de outubro de 1986. P. 6.

O mesmo tratamento não foi oferecido pela RFFSA e suas sucessoras a três estações da E.F Central do Brasil desativadas também na virada dos anos 1960 para 1970: Rocha, Silva Freire e Encantado, ressignificadas em suas ruínas com a recuperação parcial ou integral de sua funcionalidade.

A estação do Rocha da E.F Central do Brasil, inaugurada em 1885 e extinta em 1970, foi batizada – à moda da Parada do Perna de Pau e da Parada de Lucas – em homenagem a um guarda-cancela da ferrovia. Trata-se de mais um caso em que a estação “inaugurou” o bairro, e fez seu nome se estender por ele, uma vez que o processo de urbanização do atual Rocha era ainda incipiente quando a estação foi inaugurada<sup>126</sup>. Muitos anos depois de sua desativação como estação, ainda era utilizada como ponto de referência da espacialidade nos classificados de jornais, no início dos anos 2000, em anúncios de “ótimos quartos” na Estação do Rocha<sup>127</sup>.

A este *status*, é possível agregar o fato de que a transformação da materialidade da antiga estação do Rocha em travessia subterrânea, mantendo alguma funcionalidade, alimentou a noção de que ali é uma “antiga estação”. A campanha de seus moradores empreendida nos anos 1990 denunciando a ocorrência de “assaltos por falta de policiamento” na travessia do Rocha era, reiteradamente, marcada pelo termo “antiga Estação do Rocha”, o que denota um grau de reconhecimento e pertencimento que parece não ter havido em relação às estações desativadas da Linha Auxiliar<sup>128</sup>. Todavia, assim como ocorreu com Turiaçu, o fato da parte externa da estação permanecer de pé contribuiu para apelos em defesa de seu retorno, sendo a última campanha de seus moradores ocorrida no ano de 1985, quando “se tornou de conhecimento da Rede Ferroviária (sic), mas que até agora não resultou em nada”<sup>129</sup>. A Travessia do Rocha, fazendo lembrar da antiga estação, permanece da seguinte forma:

---

126LOPES, Nei. *Dicionário da hinterlândia carioca: antigos "subúrbio" e "zona rural"*. Rio de Janeiro: Pallas, 2012. P. 306.

127*Estação do Rocha*. Classificados do Jornal do Brasil. Sábado, 9 de junho de 2001. P. 8.

128*Rua 24 de Maio*. Carta de Jorge Figueiredo ao Jornal do Brasil. Quinta-feira, 12 de novembro de 1998. P. 10.

129*40 mil moradores pedem a volta da estação do Rocha*. Jornal dos Sports. Domingo, 15 de dezembro de 1985. P. 5. OBS: Ao contrário do que está presente na reportagem do Jornal dos Sports, em 1985 a Rede Ferroviária Federa não era mais responsável pela estação do Rocha, mas sim a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU).



Figura 20: Travessia do Rocha, antiga estação que batizou o bairro, em registro de junho de 2017. Imagem do Google Street View.

Processo similar ocorreu com a estação do Encantado, distante dali (sucede o Engenho de Dentro) mas do mesmo modo ressignificada como travessia, mantendo funcionalidade e sendo, desta forma, rememorada. Inaugurada em 1888 e desativada também por volta de 1970, seu nome derivou da tradição local de que o Rio Faria, que banha as terras da antiga freguesia de Inhaúma, nas chuvas tinha em suas águas poderes de tragar tudo que nelas caíssem, “até uma carroça com condutor, cargas e burro: era um rio encantado”, como registra Nei Lopes<sup>130</sup>.

Posteriormente à inauguração da estação, ali e em Piedade que se instalou a luz elétrica nos subúrbios, no ano de 1905, segundo Brasil Gerson<sup>131</sup>. Este traço de desenvolvimento não foi o suficiente para imprimir adensamento populacional às cercanias daquela estação, que por fim, foi desativada sob a alegação de caráter deficitário.

Em 1986, na mesma época em que polvilharam manifestações pela reabertura de estações ruínas ou sob finalidades ressignificadas, a Associação dos Moradores e Amigos do Encantado também notabilizou sua campanha em prol da reabertura da estação, inconformada com a recusa que a RFFSA fizera à reabertura nos estertores de sua operação nos subúrbios, em 1984, e utilizando do argumento de que “dependendo do ponto do Encantado em que o morador estiver, tem que andar até 3km do bairro até a estação do Engenho de Dentro”, a mais próxima dali, segundo a reivindicação da então presidente da associação, Laudelina Ribeiro Cardoso<sup>132</sup>. Alegando o alto

---

130LOPES, Nei. *Dicionário da hinterlândia carioca: antigos "subúrbio" e "zona rural"*. Rio de Janeiro: Pallas, 2012. P. 128.

131GERSON, Brasil. *História das Ruas do Rio*. Rio de Janeiro: Bem-te-vi, 2015. P. 462.

132Encantado volta à carga para reabrir a estação. *Jornal dos Sports*. Segunda-feira, 15 de setembro de 1986. P. 5.

custo das desapropriações, “que abrangeriam uma área desde a passagem subterrânea até a Comlurb”, a CBTU refutou a possibilidade de reabertura da estação em médio prazo<sup>133</sup>.

Posteriormente, em teor similar ao do Rocha, houve protestos de moradores do Encantado publicados nos jornais cariocas relativos à denúncia de que a “antiga estação do Encantado”, “desde que foi desativada, virou depósito de lixo e, quando chove, fica completamente alagada”<sup>134</sup>. Novamente as ruínas ressignificadas, materializadas e, a seu modo, funcionais permitem o estatuto da “antiga estação”, registro de memória que diferencia o que foi ressignificado, ainda que repleto de não ditos, daquilo que foi apagado, silenciado, extirpado do tecido urbano. Assim existe a Travessia do Encantado, rebatizada em 1997 de Travessia da Linha Amarela:



Figura 21: Travessia da Linha Amarela, antiga estação do Encantado, em registro de fevereiro de 2018. Imagem do Google Street View.

Sintomaticamente, após tantas campanhas em prol da reativação de estações ferroviárias na Zona Norte do Rio de Janeiro, a única reativação foi justamente de uma estação que não foi alvo de campanhas para tal, ao menos que tenham sido registradas na imprensa carioca. Silva Freire, descrita por Nei Lopes como “antiga estação da E.F Central do Brasil entre Méier e Engenho Novo”<sup>135</sup>, a operar entre duas estações que distam pouco, Silva Freire foi inaugurada em 1923, somente para cargas, e desativada nos anos 1960<sup>136</sup>. Em 2007, permanecia íntegra como “paisagem” a quem cruzasse a E.F Central do Brasil, à moda de *Walmart*, como registra a imagem a seguir:

---

133 *Tem pedra no trilho*. Jornal dos Sports. Sexta-feira, 31 de outubro de 1986. P. 5.

134 *Olho da Rua*. Jornal do Brasil. Quinta-feira, 15 de fevereiro de 1990. P. 30.

135 LOPES, Nei. *Dicionário da hinterlândia carioca: antigos "subúrbio" e "zona rural"*. Rio de Janeiro: Pallas, 2012. P. 320.

136 VASCONCELLOS, Max. *Vias brasileiras de comunicação*. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1947. P. 130.



Figura 22: Estação de Silva Freire em 2007, ao tempo de sua presença enquanto estação íntegra e desativada. Foto de Anderson Souza.

No ano de 1986, em uma tentativa de recuperar parte da funcionalidade da antiga estação, houve desembarque de passageiros em caráter excepcional, nos trens do ramal de Deodoro, não havendo embarque devido à ausência de bilheteria<sup>137</sup>. Não houve, contudo, qualquer movimentação popular anterior ou posterior em defesa de sua reabertura registrada na imprensa carioca, excetuando o protesto de moradores pela recuperação de uma “ponte” que havia sobre a estação em 1972 e que acabou, ao final, também derrubada<sup>138</sup>. Paradoxalmente, este processo culminou justamente com sua reinauguração, em 2012, plenamente adaptada ao transporte de passageiros, como pode ser visto a seguir:

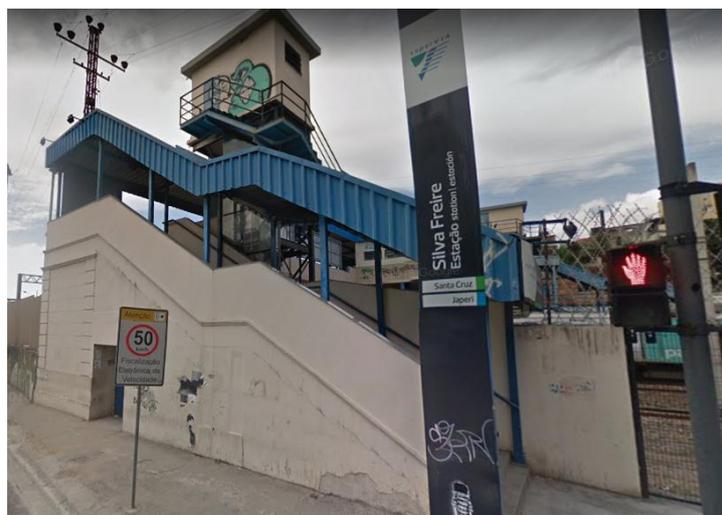


Figura 23: Estação de Silva Freire reinaugurada, plenamente adaptada ao transporte de passageiros. Imagem do Google Street View.

---

<sup>137</sup>Alteração no tráfego dos trens. *Jornal dos Sports*. Sexta-feira, 21 de março de 1986. P. 7.

<sup>138</sup>*Os caminhos do Rio*. *Correio da Manhã*. Sexta-feira, 1º de setembro de 1972. P. 23.

Neste panorama, cabe uma distinção relevante entre as noções de esquecimento e silenciamento, que são díspares. O esquecimento, necessário ao ato de lembrar, se correlaciona com aquilo que Paul Ricoeur chamava de “deveres da memória”. Rememora-se por medo de esquecer e de ser esquecido, em um “esforço de caráter penoso” que termina, ao fim, por fazer experienciada a lembrança:

Não é somente o caráter penoso do esforço de memória que dá à relação sua coloração inquieta, mas o temor de ter esquecido, de esquecer de novo, de esquecer amanhã de cumprir esta ou aquela tarefa; porque amanhã será preciso não esquecer... de se lembrar. Aquilo que [...] chamaremos de dever de memória consiste essencialmente em dever de não esquecer (RICOEUR, 2007. P. 48).

“Pouco confiável” por seu caráter penoso, “único recurso para significar o caráter passado”, para Ricoeur, a memória precisa do medo do esquecimento para operar, em um ângulo distinto das correlações entre estes dois processos, o de lembrar e o de esquecer, mas que ainda observa no medo de esquecer o recurso para lembrar, tornando codependentes lembrança e esquecimento. Não estamos no caso das estações extirpadas tratando dos processos entre lembrança e esquecimento, mas da produção de silenciamentos. Para além da perspectiva “filo monumentalista” dos lugares de memória (que sequer é contemplada naqueles casos), é preciso observar que sequer os vestígios imateriais das estações de Terra Nova, Engenheiro Leal e Turiaçu parecem ser capazes de produzir pressões de suas comunidades para que de estações tornem a ser servidas. Rebaixadas sequer do *status* de “antigas estações” e omitidas dos registros da imprensa carioca a partir dos anos 1990, quando Turiaçu – a última das três – foi demolida, guardam contraste com a realidade de Rocha e Encantado que, ressignificadas em travessias, guardaram o estatuto de “antigas estações”, ou mesmo de Silva Freire, que embora não tenha sido alvo de campanhas pela sua reabertura (até pela proximidade física com outras estações), manteve certa operacionalidade, ao menos como recurso emergencial ao desembarque e, portanto, também foi mencionada na imprensa carioca como “antiga estação” até seu ressurgimento. Extirpar estações do tecido urbano, se não produz esquecimento, pois não é possível mensurar se de fato sua dimensão simbólica foi inteiramente extinta, produz silenciamentos, que não são postos, neste caso, a dialogar com a lembrança. Parecem encerrar-se em si, como algo apenas intimamente recordado por certa porção dos locais, mas eliminado materialmente, incapaz de produzir o afã da restauração e o sentido de devir.

## **CAPÍTULO IV: UM LONGO PROCESSO DE DILAPIDAÇÃO: UM INVENTÁRIO DA PRIVATIZAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA DE PASSAGEIROS**

### **4.1 – Observações sobre o desprestígio ao modal ferroviário: a perda de um projeto nacional de integração pelos trilhos**

Basicamente, o desmonte da malha ferroviária brasileira ocorrido entre os anos 1960 e 1990 teve três consequências principais: prejuízos à conexão do território nacional, promovendo o que popularmente é conhecido como “apagão logístico” pelo minguar da malha ferroviária, a profusão das ruínas ferroviárias urbanas, suburbanas e rurais e a reconfiguração das relações imateriais entre a memória das comunidades de beira a linha e suas estações, devido a processos de silenciamento que removeram elos simbólicos entre aquelas espacialidades e suas ferrovias.

Sobre o primeiro ponto, é preciso relativizar a plena integração entre o modal ferroviário e um projeto de “modernização do trabalho” amplamente executado, processo este que ficou pelo meio do caminho. No século XIX, a sazonalidade das relações de trabalho ligadas à economia rural e calcadas no escravismo favorecia a mobilidade geográfica dos trabalhadores, em um panorama de conversão das ferrovias de cargas para o transporte, precário ou minimamente adequado, de passageiros, urbanizando paulatinamente, de modo atropelado, mas delineável em uma perspectiva nacional<sup>139</sup>.

Ao longo do século XX, por sua vez, sucessivos programas de erradicação das ferrovias antieconômicas extinguiram, no Brasil, 8.050 km de linhas pertencentes à RFFSA e 2.745 km às companhias estaduais, com outros 5.243 km e 2.175 km respectivamente em processo de erradicação em 1971, dados contemporâneos ao fechamento das estações do Rocha e do Encantado da E.F Central do Brasil, totalizando 18.213 km de vias extintas ou em processo de extinção, mais da metade dos atuais 30.000 km aproximados da malha ferroviária brasileira<sup>140</sup>. Este “processo de erradicação”, também paulatino ao ponto da inventariança da RFFSA não ter sido concluída mais de duas décadas após a extinção da estatal, é mais uma marca da relação entre ferrovias e impermanências, numa espécie de permanente intermitência, fugidia e progressivamente desbotada, a apontar para dificuldades cada vez maiores na mensuração de suas materialidades e, especialmente, de suas imaterialidades. Ruínas e vestígios são progressivamente substituídos por silenciamentos, em um processo que não captura as permanências, incapaz de reproduzir o

---

139LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2012. P. 269.

140BRASILEIRO, Anísio. *Transporte no Brasil: história e reflexões*. Brasília: EBPT – GEIPOT/Recife: Ed UFPE, 2001. P. 344.

esquecimento salutar à lembrança, impondo em seu lugar o vazio de sentido dos silenciamentos, o desmonte muitas vezes sem ruína, sem vestígio e sem ressignificação das materialidades extraídas.

Muito se especula sobre a origem do desmonte do modal ferroviário, localizando-a em diferentes momentos históricos. Um ponto de inflexão, porém, parece ter sido o ano de 1966, quando o governo do general Castello Branco<sup>141</sup> normatizou a extinção de ferrovias por meio do Decreto Numerado Nº 58.341, de 3 de maio daquele ano, determinando que os ramais antieconômicos seriam substituídos por estradas. Esta normativa pontuou como prioritária a extração dos ramais ferroviários que servissem a trajetos cobertos por rodovias, definindo ainda a extinção em médio prazo daqueles circunvizinhos a rodovias em construção<sup>142</sup>.

Embora o referido decreto mencionasse uma série de linhas da E.F Leopoldina e da E.F Central do Brasil a serem extintas a curto ou médio prazo, como os trechos Magé-Guapimirim e Guia do Pacoaíba-Piabetá, que não foram erradicados ao fim, bem como diversos serviços que ali deixaram de existir, como Cava-Tinguá (remanescente da Rio d'Ouro), Guapimirim-Teresópolis e Niterói-Cabo Frio, não foi possível encontrar qualquer correlação entre esses decretos e o processo de extinção de estações no município do Rio de Janeiro. Todavia, o forte caráter rodoviarista da normativa, que parecia apontar para a supressão progressiva de todas as ferrovias na medida em que fossem abertas rodovias conexas, foi contundente o suficiente para considerarmos nele ponto de inflexão na pavimentação do modal rodoviário brasileiro, consolidando-o sem, ao menos em afã, a concorrência das ferrovias.

Nas décadas seguintes, ligeiros freios ao processo de erradicação foram postos nos governos Geisel (1974-1979) e Figueiredo (1979-1985), destacando-se o período do coronel Aluísio Weber como presidente da RFFSA, ocasião em que houve a revisão oficial da política de erradicação de ferrovias, destacando-se a readaptação do leito da E.F Rio D'Ouro para as obras do chamado “pré-metrô”<sup>143</sup>.

Data deste período a militância do economista Paulo Buarque Nazareth, técnico da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot) e subsecretário estadual de Transportes durante os governos Faria Lima (1975-1979) e Chagas Freitas (1979-1983). Nazareth declarou que a erradicação da E.F Rio D'Ouro “havia sido feita em momento inoportuno”, criticou a avaliação por parte da RFFSA sobre as ferrovias antieconômicas, afirmando que não deveriam ser guiadas pela

---

141Em decreto assinado ao lado do então ministro dos Transportes, o ex-tenente Juarez Távora (1898-1975).

142*Governo toma medidas contra déficits da Rede e dá 29 bilhões a rodovias*. Jornal do Brasil. Quinta-feira, 5 de maio de 1966. P. 12.

143*Racionalidade em política ferroviária*. Jornal do Commercio. Terça-feira, 2 de outubro de 1979. P. 4.

ótica da empresa, “mas sim por um planejamento global de desenvolvimento”, pois “não se deve erradicar infraestrutura apenas por ser antieconômica”.<sup>144</sup> Foi no período de Nazareth a frente da subsecretaria estadual de Transportes que houve, com impulso do governo federal, o início das obras da Linha II do metrô, adaptando-se o leito da E.F Rio D’Ouro destinado à construção de uma rodovia para a sua nova finalidade metroviária. O projeto inicial da Linha II, que ligaria Triagem à Pavuna, apresentava também estações em Maria da Graça e Coelho Neto, segundo o anúncio de Paulo Buarque Nazareth<sup>145</sup>.

Como é possível observar, a intensificação no desprestígio ao modal ferroviário durante os primeiros anos da ditadura civil-militar, foi refreada pelo contraditório nascido no seio do próprio regime, onde coabitaram concepções distintas sobre o papel do Estado, modelos de desenvolvimento econômico e de integração dos transportes.

Dilma Andrade de Paula aponta como corte entre a aceleração e o freio no processo de desmonte das ferrovias a extinção do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, espécie de ponto culminante do Programa de Erradicação das Ferrovias Antieconômicas, por meio da Lei Nº 6.171, de 9 de dezembro de 1974, no início do governo Geisel<sup>146</sup>. O quadro funcional do DNEF, bem como o Serviço Social das Estradas de Ferro, foram incorporados às estruturas da RFFSA, que passou àquela época a executar, por um período que se configuraria de nove anos, as políticas públicas do transporte sobre trilhos formuladas, a partir daquela data, pelo Ministério dos Transportes, por intermédio da “parte ferroviária” do Plano Nacional de Viação<sup>147</sup>.

Embora o PNV de 1973 apresentasse alguma atenção ao modal ferroviário, com a previsão de projetos como novo tronco ferroviário radial entre Vitória e Brasília<sup>148</sup>, ele não fugiu à compreensão do modal como instrumento para a mobilidade urbana no âmbito casa-trabalho-casa, percepção reforçada na defesa feita por Paulo Buarque Nazareth de tal natureza, ao afirmar que a política de desaconselhar o uso do automóvel deveria se restringir a tal trajeto, “porque exige uma imobilização demorada no centro comercial, onde há carência de espaço”<sup>149</sup>.

---

144Idem. Ibidem.

145Sistema do Pré-Metrô será levado aos bairros de Coelho Neto e Maria da Graça. Jornal do Brasil. Terça-feira, 5 de setembro de 1975. P. 5.

146DE PAULA, Dilma Andrade. *Nos trilhos do passado, questionando o presente. A extinção dos ramais ferroviários*. Paper disponível em [http://www.abphe.org.br/arquivos/dilma-andrade-de-paula\\_1.pdf](http://www.abphe.org.br/arquivos/dilma-andrade-de-paula_1.pdf) Visualizado em 30/01/2019 às 10h45. P. 4.

147LEI Nº 6.171, DE 9 DE DEZEMBRO DE 1974. Extingue o Departamento Nacional de Estradas de Ferro e dá outras providências.

148LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973. Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

149EBTU inverte a tendência de metrópole. Jornal do Brasil. Domingo, 30 de novembro de 1975. P. 42.

Estas permanentes tensões entre a adesão integral ou parcial ao modal rodoviário, considerando o modal ferroviário com afã de extinção ou com a salvaguarda de seu lugar na mobilidade das relações de trabalho, confirmam o caráter fugidio da compreensão sobre as ferrovias no Brasil, marcada por permanentes disputas, recuos e ações marcadas pela provisoriedade, produtoras de ações exacerbadamente paulatinas e de penosa mensuração. Foi justamente, a nosso ver, a ressalva sobre a salvaguarda da mobilidade do transporte metroferroviário casa-trabalho-casa que produziu a permanência das políticas públicas para o modal dali por diante, mantendo-se progressivo – mas inconcluso – processo de desmonte das ligações ferroviárias interestaduais, quando não extintas, encerrados seus serviços de passageiros.

Porém, a dimensão metroviária, que serviu-se dos ditames do PNV e da expansão por trilhos no ambiente urbano, possibilitou um padrão de ambivalência, tornando não mais restrito àquilo que era consagrado à precariedade o transporte de passageiros por trilhos. Ainda que guardadas as subalternidades inerentes à Linha I e Linha II do metrô do Rio de Janeiro, a primeira servindo de trilhos bairros desassistidos pelos bondes nos anos 1960, a segunda restituindo o traçado carioca da E.F Rio D'Ouro, e preservando, de certo modo, as relações de poder inerentes a seus antigos meios, esta reforma provocou a ambivalência do modal metroviário, que passava a servir às classes sociais em suas diferenças, mas com promessas de integração, como contemporaneamente se confirmou. De certo modo, esta integração deu-se pela natureza de “centros de decomposição das cidades velhas”, nos dizeres de Lefebvre, capaz de unir o urbano e o suburbano pela via da decadência, da obsolescência, das ruínas e vestígios, fazendo abarcar, com o metrô, no ambiente da precariedade espacialidades antes dele afastadas e desconexas. Segundo Lefebvre, sobre a realidade social moderna:

Os moradores do Olimpo e a nova aristocracia burguesa (quem os ignora?) não habitam mais. Andam de palácio em palácio, ou de castelo em castelo; comandam uma armada ou um país de dentro de um iate; estão em toda parte e em parte alguma. Daí provém a causa da fascinação que exercem sobre as pessoas mergulhadas no cotidiano; eles transcendem a cotidianeidade; possuem a natureza e deixam os esbirros fabricar a cultura. (...) será necessário mostrar aqui a miséria irrisória (...) dos suburbanos, das pessoas que moram nos guetos residenciais, nos centros de decomposição das cidades velhas e nas proliferações perdidas longe dos centros das cidades. Basta abrir os olhos para compreender a vida cotidiana daquele que corre de sua moradia para a estação próxima ou distante, para o metrô superlotado, para o escritório ou para a fábrica, para retomar à tarde o mesmo caminho e voltar para casa a fim de recuperar as forças para recomençar tudo no dia seguinte. O quadro dessa miséria generalizada não poderia deixar de se fazer acompanhar pelo quadro das ‘satisfações’ que a dissimulam e que se tornam os meios de eludi-la e de evadir-se dela.” (LEFEBVRE, 2011. P. 117).

A perda do projeto nacional de integração por trilhos consolidada com o Grupo Executivo de Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos (GESFRA), responsável pelo citado ciclo de desativações de ferrovias, embora não tenha se dado sem freio e críticas de autoridades como Nazareth, fez substituir a percepção da integração nacional por uma espécie de atomização dos transportes de massa, relegados ao transporte casa-trabalho-casa, concebendo, paradoxalmente, uma nova forma de integração entre espacialidades outrora segregadas.

No caso carioca, “proliferações perdidas longe dos centros das cidades” e “centros de decomposição” passaram a coabitar, unidos finalmente por linhas férreas energizadas, a ocupar antigas estações e leitos de outrora bondes elétricos e trens movidos a vapor, conectando o urbano e o suburbano pela via da obsolescência.

#### **4.2 – A metrolização da E.F Rio D’Ouro e seu impacto social**

A “procissão de ruínas” composta ao longo da E.F Rio D’Ouro nos anos 1970, como visto anteriormente, propiciou o surgimento de novas favelas e a ressignificação das estações ruinosas, concebendo – fugidamente – uma espacialidade onde habitava o obsoleto em suas múltiplas camadas: fábricas decadentes, restos de mato que remetiam ao tempo da zona rural, estações fechadas e reivindicadas, trilhos enferrujados e vestígios expressos nos relatos de seus moradores, como também observado.

Entretanto, a transição paulatina daquela contiguidade (ao mesmo tempo contínua e fragmentada, dado o caráter ruinoso) para a substituição das antigas estações, a extração do leito da Rio D’Ouro e a transformação em Linha II do metrô carioca dificulta a mensuração de um impacto a curto prazo da “metrolização”, isto é, da retomada do serviço por trilhos àquelas comunidades. Tampouco pode ser deixada sem análise a desconexão, nos primeiros anos, entre aquele novo sistema e o “centro de decomposição da cidade velha”, para parafrasear Lefebvre, tomando por base o fato da Linha II ter como estação inicial, por décadas, a do Estácio – bairro oriundo da antiga “Pequena África” carioca<sup>150</sup>.

Como propósito inicial de uma ferrovia (ou de uma metrovia, isto é, uma linha de metrô) que oriente a ligação da casa-trabalho-casa entre uma estação inicial e seus subúrbios, há o problema do “impulso cego” da industrialização, descrito por Lefebvre e que fez compor, em bairros outrora servidos pela E. F Rio d’Ouro, um panorama de curiosa convivência entre construções ruinosas e

---

150Nome oferecido pelo artista Heitor dos Prazeres (1898-1966) à região contígua à região portuária do Rio de Janeiro, onde destacavam-se os bairros da Gamboa, Saúde, Cidade Nova, Estácio, o Rócio (antiga Praça XI) e o Santo Cristo. A população expressiva ou majoritariamente negra dessas espacialidades, ainda em fins do século XIX habitada por africanos ex-escravizados, compôs o apelido.

fábricas ativas, como observado no caso da Fábrica de Tecidos Nova América pelos idos de 1970. Tampouco é possível negligenciar, sobremaneira, o caráter de integração entre o suburbano e o rural que a velha Rio D'Ouro possuía, ligando a antiga capital federal a paragens como Vila de Cava, Tinguá e Xerém, localidades do extremo rural de Nova Iguaçu e de Duque de Caxias, desservidas por último dos trilhos da Maria Fumaça – como o Decreto Numerado N° 58.341 de 1966 registrou. Por isso, o processo de metrolização da antiga E.F Rio D'Ouro não parece ter se dado deslocado dos propósitos que norteavam, cem anos antes, as construções das primeiras ferrovias de passageiros no Brasil. Seu princípio, o de serviço à mão de obra, era consonante com a constituição da “noção-padrão” de subúrbios como um todo, muito embora necessária a problematização, no caso brasileiro, para o caráter fragmentado destes fluxos, como já colocado. Segundo Lefebvre:

Os subúrbios, sem dúvida, foram criados sob a pressão das circunstâncias a fim de responder o impulso cego (ainda que motivado e orientado) da industrialização, responder à chegada maciça dos camponeses levados aos centros urbanos pelo “êxodo rural”. Nem por isso o processo deixou de ser orientado por uma estratégia (LEFEBVRE, 2011. P. 16).

Deste modo, a reconfiguração de espacialidades suburbanas ruinosas, outrora desconectadas dos “centros em decomposição”, com a reativação de suas ligações por trilhos, muito embora inequívoco produto de uma reorientação ao fomento à industrialização inerente ao II Plano Nacional de Desenvolvimento, concomitante ao início das obras do trecho Estácio-Pavuna, proporcionou um elo de contiguidade com as centralidades urbanas. Por outro lado, a desconexão entre essas espacialidades suburbanas e o que outrora era rural, nas ligações que a E.F Rio D'Ouro estabelecia com paragens aparentemente desconectadas da vida urbana e suburbana, não pode deixar de ser problematizada. Qual teria sido a estratégia que orientou o fato de espacialidades de beira a linha para além dos limites do município do Rio de Janeiro jamais terem tornado a ser servidas por trilhos depois de 1970?

Pelos idos de 1977, a imprensa carioca registrou como iniciadas as obras da Linha 2 no trecho Estácio-Maria da Graça, percurso de 7,8 km a ser completado pelo chamado “pré-metrô”, em serviço de “carros mais longos e mais estreitos que o do metrô” entre Maria da Graça e Pavuna, “linha que será construída no eixo da auto estrada Rio D'Ouro”, percurso que teria capacidade para transportar 15 mil passageiros por hora em cada sentido, a uma velocidade de 80 km horários<sup>151</sup>.

Datam deste período, telegramas lacônicos enviados pela Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro a residências, fábricas e casas comerciais dos subúrbios da Rio D'Ouro, informando “que o

---

151Governador visita o metrô e pede a compreensão do povo por obras. Jornal do Brasil. Quarta-feira, 16 de março de 1977. P. 12.

imóvel seria atingido pelas obras”, sem aparentes detalhamentos. A vila residencial dos antigos ferroviários da Leopoldina, Rio D’Ouro e da Linha Auxiliar, localizada na Rua Bérnago, em Benfica, que contava 47 casas, foi também informada de condição semelhante<sup>152</sup>. A crônica da época em que as obras da Linha 2 se iniciaram registra ao menos 454 desapropriações, contra as quais houve grita pública dos antigos moradores e empresários do local.

Particularmente, nas campanhas contra as desapropriações – ou em prol de um processo de desapropriação considerado mais justo – algumas declarações dos moradores dos subúrbios da E.F Rio D’Ouro se destacam por marcarem a subalternidade, registrando certa incongruência entre a presença de uma linha de metrô e a espacialidade suburbana. Havia, segundo registrou à época o *Jornal do Brasil*, desconhecimento sobre o que era o metrô, duvidando-se de sua utilidade. Um dos presentes a uma discussão entre moradores relatada pelo diário, João Antônio Rodrigues, classificou: “A gente continua usando trem; metrô vai ser para bacana da Zona Norte”<sup>153</sup>.

Por outro lado, avolumavam-se as queixas de proprietários, especialmente na espacialidade de Maria da Graça, bairro em que as desapropriações aconteceram naquele mesmo ano de 1977. A crônica diária destes processos de desapropriação registra que os habitantes de Maria da Graça, antes de fecharem negócio com a Companhia do Metropolitano por suas indenizações, procuravam novas residências em outros subúrbios, registrando-se, por exemplo, a procura no Encantado, onde “nenhuma casa” custava menos de Cr\$ 600 mil em valores da época, havendo uma média de Cr\$ 250 mil para as ofertas de ressarcimento feitas pela Companhia aos moradores de Maria da Graça, valor alegadamente insuficiente para adquirir uma nova moradia<sup>154</sup>.

Isto é: há uma marca de subalternização, que faz ascender a perspectiva do precário, do ruinoso, mesmo no interregno entre a ferrovia e a metrovia, quando a primeira era elemento de valorização do território e a segunda, mero devir, poderia cumprir o mesmo papel. Houve a “estratégia” de reorganização dos subúrbios, parafraseando Lefebvre, por intermédio da realocação dos inquilinos – parcela expressiva da população dos bairros servidos pela antiga Rio D’Ouro era formada por não proprietários – em conjuntos habitacionais como o de Antares, em Paciência. Há ainda a menção à realocação, em caráter provisório, de moradores removidos pelas obras da Linha 2 do Metrô no Albergue João XXIII, na Saúde<sup>155</sup>. Neste caso, há novamente a intercessão entre as centralidades decrépitas do urbano (dado o caráter de transitoriedade e a carga contida no termo “albergue”) e os deslocamentos para espacialidades suburbanas, não necessariamente contíguas à ferrovia original,

---

152 *Metrô começa e Linha 2 vai desapropriar 454 imóveis*. *Jornal do Brasil*. Domingo, 10 de abril de 1977. P. 26.

153 *Idem*. *Ibidem*.

154 *Linha 2 gera protesto por desapropriação*. *Jornal do Brasil*. Domingo, 5 de junho de 1977. P. 20.

155 *Metrô começa e Linha 2 vai desapropriar 454 imóveis*. *Jornal do Brasil*. Domingo, 10 de abril de 1977. P. 26.

deslocando-se no caso da Rio D'Ouro para os confins da zona oeste da E.F Central do Brasil. Tampouco o “decalque” suburbano parece bastar, valendo para o Estado enquanto reorganizador do tecido social o ato de subalternizar, “pausterizando” o urbano e o suburbano como um mesmo destino marcado pelo fugidio, o transitório e o precário.

Aqui, questiona-se o exercício do direito à cidade, em seu exercício tolhido pela remodelação da espacialidade metroferroviária dos subúrbios da Rio D'Ouro, direito este concebido segundo a compreensão de David Harvey, que posiciona sobre a remodelação das metrópoles, para ele desde seus primórdios resultantes da “concentração social e geográfica do produto excedente”, classificando a urbanização como um fenômeno de classe e próprio à dinâmica entre acumulação do capital e exploração do trabalho:

A absorção de excedente através da transformação urbana tem um aspecto obscuro. Ela tem acarretado repetidas contendas sobre a reestruturação urbana pela “destruição criativa”, que quase sempre tem uma dimensão de classe já que é o pobre, o desprivilegiado e o marginalizado do poder político que primeiro sofrem com este processo. A violência é necessária para construir o novo mundo urbano sobre os escombros do velho (HARVEY, 2012. P. 83).

Harvey, em outra contribuição, posicionou-se sobre a ideia de “espoliação urbana”, concepção na qual intervenções urbanísticas “beneficiam a alguns poucos” e produzem consequências danosas a grupos subalternizados pelo processo de remoções, ao afirmar sobre tal espoliação que “é indubitável que algumas de suas manifestações mais viciosas e desumanas ocorrem nas regiões mais vulneráveis e degradantes (como por exemplo, as favelas) do âmbito do desenvolvimento geográfico desigual” (HARVEY, 2013. P. 142).

Cabe aqui, porém, a ressalva à compreensão de Harvey, que oportunamente resvala em observações sobre os processos de remoções em favelas cariocas – antigos e contemporâneos – refletindo sobre eles no âmbito da dualidade centro-periferia, desconhecendo as porosidades entre o urbano e o suburbano que fazem, no caso carioca, ambos cenários de disputas, espoliação urbana e meticulosas estratégias de remoção de seus moradores, quase sempre de condições danosas e resultados insatisfatórios sob o ponto de vista daqueles diretamente atingidos.

E há de se compreender também, ressalvado o fato de ser analisado fato ocorrido há quatro décadas, os diferentes graus de subalternização, das distintas manifestações da desigualdade neste caso presentes. A concepção de Harvey sobre o tema, em sua dualidade centro-periferia, muito embora faça questionar a extensão do exercício do direito à cidade por parte dos moradores removidos dos subúrbios nos anos 1970, não nos permitiria recompor precisamente o cenário em as tensões entre proprietários, inquilinos e ferroviários outrora beneficiados pelas vilas da RFFSA, igualmente

removidos, mas desigualmente ressarcidos. Proprietários parcamente indenizados, inquilinos removidos para albergues ou alocados em conjuntos habitacionais e funcionários, sob impasse em 1977, não recebiam um desfecho para sua condição, estando – àquele tempo – a RFFSA e a Companhia Metropolitana do Rio de Janeiro a responsabilizar uma a outra pelo destino dos ferroviários<sup>156</sup>.

Como elemento da necessidade de não se compreender tal fenômeno de modo dual, mas observando-o em suas minúcias, recordamos a frase de Diniz Gomes, proprietário de um bar em Maria da Graça – mas não de seu imóvel – pagou aluguel, imposto predial e “e o triste nisso tudo é que a gente não leva nada, mas apenas o proprietário do imóvel”<sup>157</sup>. Ou seja, a ideia de “centro de decomposição da cidade velha”, da “destruição renovadora” que, a título do progresso, contempla desigualmente os vistos como desiguais, procede não mais uma procissão de ruínas capazes de atinar a luta pelo reestabelecimento de um serviço outrora interrompido, mas produz a própria naturalização de que uma melhoria não tem, em si, a função de melhorar, mas a de provocar incredulidade. “O metrô vai ser para o bacana da Zona Norte”, como disse o morador do subúrbio da Rio D’Ouro, destacado de sua função de pleno exercício do direito à cidade e ao pertencimento à espacialidade em que viveu.

#### **4.3 – Exclusão social e a performance ferroviária: o curioso caso dos surfistas ferroviários**

Do ponto de vista dos subúrbios da E.F Central do Brasil, por sua vez, tomemos como base a discussão temática da exclusão para a compreensão do fenômeno dos “surfistas ferroviários” no âmbito do debate sobre tal problemática na imprensa carioca do final dos anos 1980 e início dos anos 1990, ocasião em que, sob o controle do Governo Federal via Companhia Brasileira de Transportes Urbanos (CBTU)<sup>158</sup>, tal discussão se notabilizou.

Há, no âmago da discussão sobre as *práxis* dos usuários do sistema ferroviário fluminense – e de seus limites cariocas, como pontuamos ao longo desta tese – a noção de que a precariedade do serviço, independentemente do desenvolvimento precoce ou tardio dos ramais, influencia os modos de seus passageiros. Como amostra, o editorial de 28 de janeiro de 1988 do Jornal do Brasil apresenta<sup>159</sup>:

---

156Idem. Ibidem.

157Idem. Ibidem.

158A Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) foi criada com o desmembramento da Empresa de Engenharia Ferroviária S.A, a Engefer, das estruturas da Rede Ferroviária Federal S.A por meio do Decreto Nº 89.396, de 22 de fevereiro de 1984. O decreto determinava, entre outras providências, que a CBTU absorveria em sucessão trabalhista o pessoal da RFFSA aplicado em “transporte suburbano”, herdando, portanto, os ramais dos subúrbios do Rio de Janeiro a partir daquela data.

159 *Pays Exotique*. Editorial. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, quinta-feira, 28 de janeiro de 1988. P. 34.

O surfe ferroviário pode até ser tratado como esporte – uma espécie de contrapartida da Zona Norte ao surfe nas águas atlânticas da Zona Sul: mas com seu potencial de perigo e a macabra estatística de três acidentes ferroviários por dia na Central do Brasil, o surfe ferroviário – sucessor do Sindicato dos Pingentes que chegou a distribuir carteirinha a sócios nos anos 70 – denota antes de mais nada a formação de outro hábito negativo entre a população (JORNAL DO BRASIL, 28/01/1988. P. 34).

Neste caso, o enfoque apresentado pelo Jornal do Brasil credita ao desamparo do usuário da rede ferroviária por parte da Companhia Brasileira de Trens Urbanos, então gestora do sistema e denominada erroneamente de “Central do Brasil” seus maus hábitos no uso do serviço. Segundo conclui o articulista apócrifo, como apócrifos costumam ser os editoriais, “Veja-se o que acontece com o usuário da Central: comporta-se como um insubordinado, mas, no momento em que muda de transporte e entra no metrô, age de outra maneira. Mudou o passageiro? Não. Mudou a qualidade do transporte.”

Aqui, deparamo-nos com uma das principais problemáticas da realidade urbana carioca no que diz respeito à relação entre mobilidade urbana e os usos e costumes nos transportes públicos: há uma “memória de precariedade” que, supostamente, instigaria a insubordinação às “normas de civilidade”. Quando posto o serviço em condições de aparência mais próxima ao que o mercado designa por “de qualidade” (daí a conveniente e explícita associação entre estações do metrô carioca e o conceito de shopping centers, como no caso do próprio Projeto Cidade Subterrânea, hoje Estação Carioca), em efeito imediato se “abandonava” o *ethos* do transporte ferroviário e de suas práticas para a adesão às formas de conduta ditas “apropriadas”.

Ou seja: há, na dicotomia entre subordinação e insubordinação nos transportes de massa, também uma dicotomia entre “verso e perverso”. Aquele que *pervertere*, isto é, desorganiza<sup>160</sup>, se contrapõe ao uso que se propõe “padrão”, endossado e exaltado. Foi por volta de 1988, quando o termo “surfista ferroviário” se popularizou em substituição ao “antigo pingente” que se iniciou, também, a tentativa de progressivamente desumanizar seus praticantes e remover a discussão problemática da natureza de suas ações a partir da tese defendida pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos, a partir de seu Departamento de Segurança então chefiado pelo coronel Péricles Lins da Costa de que os surfistas ferroviários eram, sobretudo, “suicidas”<sup>161</sup> ou “corpos na linha”<sup>162</sup>, ocultadas suas identidades e motivações. Havia, em contraponto, uma crescente judicialização da relação entre familiares de “surfistas ferroviários” mortos e feridos e a estatal federal: o Jornal do Brasil noticiou

---

160ROUDINESCO, Elisabeth. *A Parte Obscura de Nós Mesmos. Uma história dos perversos*. Rio de Janeiro: Zahar, 2007. P. 9.

161 *Central normaliza serviços*. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, sábado, 30 de janeiro de 1988. P. 27.

162 *Pays Exotique*. Editorial. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, quinta-feira, 28 de janeiro de 1988. P. 34.

naquela mesma semana que “advogados que se especializaram no ramo procuram imediatamente a família da vítima e requerem indenizações à companhia”<sup>163</sup>.

Neste panorama, identificam-se duas instâncias: o Estado que desumaniza o indivíduo e as formas de organização da sociedade civil que, a partir de brechas oportunizadas pela própria ação estatal, se posiciona como voz dissonante e transmuta tal dissonância em prejuízo financeiro para o aparato estatal, da ordem de 10 a 15 milhões de cruzados por mês em indenizações, segundo dados da época<sup>164</sup>. Desumanizações e indenizações a parte, o termo *exotique* utilizado pelo editorial do Jornal do Brasil para designar o “surfista ferroviário” e suas práticas se correlaciona com o questionamento feito sobre a ideia de perverso postulado por Élisabeth Roudinesco nas primeiras páginas de seu “A Parte Obscura de Nós Mesmos - Uma história dos perversos”: “Que faríamos se não pudéssemos apontar como bodes expiatórios — isto é, perversos — aqueles que aceitam traduzir em estranhas atitudes as tendências inconfessáveis que nos habitam e que recalcamos?” (ROUDINESCO, 2007. P. 13).

Quem era o perverso desumanizado pelo discurso estatal e a quem servia tal imagem e tal posicionamento? Havia, sob a égide da condenação moral das más práticas a bordo dos serviços de transporte público uma tentativa de formular o “verso” ou o endosso transversal da precariedade a partir da conveniente constatação de um serviço “prejudicado pelo vandalismo e o mau uso”?

Citemos o caso de José Lira de Menezes, então com 23 anos, conhecido como “Rambo” e presidente da Associação dos Surfistas Ferroviários do Rio de Janeiro, morto eletrocutado aos 23 anos em 15 de janeiro de 1988 na estação de Ricardo de Albuquerque, nos subúrbios da Central. Rambo performatizava sua prática de “surfista ferroviário” quando “costumava se abaixar sobre o vagão e simular disparos com uma metralhadora imaginária”<sup>165</sup>.

Neste ponto, é preciso compreender a associação entre o perverso, o homem de “estranhas atitudes”, e uma representação típica à indústria cultural dos anos 80, o personagem cinematográfico Rambo, com toda a carga de culto à violência e, ao mesmo tempo, assimilação pelo sistema a ele imbuída. Tal reflexão dialoga com a compreensão de Janice Perlman na obra “O Mito da Marginalidade: Favelas e Política”, quando a autora observou no ambiente das favelas cariocas que a marcada exploração da mão de obra assalariada residente nos morros e favelas do Rio de Janeiro não se enquadraria na categoria marginal, posto que havia e ainda há a intersecção permanente entre tais classes e a cultura dominante nos campos da política, principal objeto de

---

163 *Central normaliza serviços*. Jornal do Brasil, sábado, 30 de janeiro de 1988. P. 27.

164 Idem. *Ibidem*.

165 *Central normaliza serviços*. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, sábado, 30 de janeiro de 1988. P. 27.

análise de Perlman (via clientelismo) e da cultura (pela via, ainda incipiente ao tempo da obra e hoje mais explícita, do consumo)<sup>166</sup>. Neste culto ao personagem estabelecido presente na performance de um *outsider*, que aqui observamos na leitura que Howard S. Becker fez do tema, há a reveladora presença da ode à pretensa onipotência: solitário sobre o vagão, com a massa sob seus pés, Rambo desafiava seu entorno em um confronto imaginado. A polissêmica concepção de *outsider*, para Becker, tem uma de suas traduções na noção de que o outsider é o tipo desviante. Isto é, aquele que desvia por desobedecer as regras do grupo, impostas a seus membros e violadas pelo desviante, que, neste caso, confronta os usos relativos aos trens e ferrovias<sup>167</sup>.

A noção de perverso apresentada por Roudinesco, que nos permite observá-lo como um limítrofe entre o sublime e o abjeto, capaz de despertar atenção e curiosidade de um *exotique* ou a absoluta repulsa, nos serve para compreender o quanto um personagem capaz de prática inimaginável às normas de conduta convencionais, posto que expõe a vida ao perigo de morte em caráter intermitente, é também passível de obter distinção por seus pares, visto como líder de uma atividade que, muitas vezes, se dava de maneira solitária, em uma deferência “institucionalizada” por uma Associação informal, em uma demonstração do caráter narcisista do perverso, conceptualizado na obra de Roudinesco.

Havia, entretanto, profuso debate jurídico a respeito da natureza deste perverso, que contrapunha as noções sobre um suicida apócrifo, um “corpo na linha”, ou um criminoso fichado, “perturbador do serviço de estrada de ferro”. Sentenças judiciais e pareceres dos Ministérios Públicos e da Defensoria Pública divergiam e efervescia um debate calcado em teses fundamentadas de ambos os lados. Uma das principais decisões do ano de 1988, assinada pelo juiz da 22ª Vara Criminal, João Antônio da Silva, apresentava, a respeito da iniciativa do promotor de justiça Evandro Steele em propor a soltura de oito “surfistas ferroviários” detidos em Engenho de Dentro<sup>168</sup>:

Não há nenhuma referência pelo condutor ou pelas testemunhas de que os indiciados estivessem colocando em perigo a segurança do tráfego ferroviário. O fato, segundo consta no auto flagrancial, de estarem viajando como pingentes e arriscando suas vidas, é penalmente irrelevante. O nosso direito não pune a autolesão. O surfista de trem está tentando o suicídio, o que não é uma infração penal, podendo apenas ser um ilícito administrativo, punível com multa e retirada, à força, de cima do trem (JORNAL DO BRASIL, 25/02/1988. P. 10).

Pierre Bourdieu, em “A Miséria do Mundo”, ao abordar a “má-fé institucional do Estado”, afirma a respeito da dicotomia entre as proposições dos Ministérios Públicos e dos juizados, discorre sobre:

---

166 PERLMAN, Janice. *O Mito da marginalidade: Favelas e Política*. São Paulo: Paz e Terra. 1982. P. 215.

167 BECKER, Howard S. *Outsiders: estudos da Sociologia do desvio*. Rio de Janeiro: Zahar, 2009. P. 21.

168 *Promotor diz que surfe ferroviário não é crime*. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, sábado, 25 de fevereiro de 1988. P. 10-A.

(...)a intenção contraditória de uma instituição profundamente dividida contra si mesma: a mão direita – o Ministério Público – não quer saber o que faz a mão esquerda, ou seja, os agentes e organismos encarregados do que é designado por “social”. Se chamarmos má-fé-, com Sartre, a mentira de si mesmo a si mesmo, podemos falar de má-fé institucional para designar a propensão constante das instituições do Estado para refutar ou recusar, por uma espécie de duplo jogo e dupla consciência coletivamente assumidos, as medidas ou ações realmente conformes à vocação oficial do Estado (BOURDIEU, 1997. P. 245).

Neste ponto, há uma das grandes problemáticas de tal abordagem: a aparente superficialidade da análise do caso pelo magistrado e a também aparente ausência de diálogo com as instituições do Estado que promoviam, à época, a interface com tal grupo social para além das ações de criminalização recai em uma armadilha. Ao desconsiderar o “perverso” como um criminoso em si, inimputável pela natureza de nossa legislação que “por acaso, não pune a autolesão, como poderia punir”, comparada a outras culturas que a punem, não há dotação de valor, problematização ou profundidade na análise de suas atitudes. Propõe-se, apenas, que seja retirado à força do alto dos trens. A paridade de tal categoria à de um suicida, embora sirva ao premente propósito de retirar seus participantes do cárcere, não lhes oferece lugar na esfera institucional, seja como objeto de análise ou como sujeito introduzido em uma lógica recuperacional: aqui, há a ausência de intersecção contextualizada por Bourdieu em seu estudo de caso, necessária ao sentido de Justiça mais associado às políticas públicas de reconhecimento e reabilitação, nas quais conhecer com a profundidade possível o grupo analisado e reconhecer a individualidade de seus participantes são deveres inerentes.

Em outra vertente de tal debate político, havia o também promotor de justiça do Ministério Público fluminense, Ricardo Binato, que fundamentava o “surfe ferroviário” como mera infração penal, “perturbação do serviço de estrada de ferro”, sob o risco de “um desses rapazes bater em alguma peça que provoque o descarrilamento do trem”, com base em laudos da CBTU possivelmente oriundos da necessidade da estatal em reduzir a margem de manobra para as indenizações que a subtraíam milhões de cruzados por semana, hipótese referendada, à época, por seu colega de MP e defensor da tese da “autolesão”, Fernando Bueno<sup>169</sup>.

Neste episódio, datado do início de 1989, houve uma das primeiras tentativas de se expor, de algum modo, a individualidade de um “surfista ferroviário”. O recrudescimento do debate jurídico no âmbito do MP fluminense esteve relacionado à prisão de Ronaldo José Rodrigues, 19, em 30 de junho de 1988 na mesma estação do Engenho de Dentro pela prática do “surfe ferroviário”. Houve a publicação do caso pela CBTU, com o interesse na prisão de Ronaldo em “que ele seja condenado

---

169 *Do trem para o tribunal*. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, quarta-feira, 1º de março de 1989. P. 5.

para iniciar uma campanha, chamada ‘Essa onda dá cadeia’”, segundo nova denúncia do promotor Fernando Bueno.

Como é possível perceber, não se discutiam as causas da prática, designada em tom de ironia como “esporte de pobre”, e sim suas consequências e margens para a criminalização ou para a repressão no âmbito administrativo.

Trata-se, aqui, de discutir também as “porosidades” entre o legal e o ilegal presentes no conteúdo oferecido pela CBTU como “tradução” do fenômeno, mais focado nas consequências do “surfe ferroviário” do que em suas causas. Como não houve, à época, ponto pacífico a respeito da criminalização da prática, a campanha “Essa onda dá cadeia” foi substituída por “Essa onda, mata”, cuja principal peça de propaganda reproduzimos<sup>170</sup>:

---

<sup>170</sup> *Essa onda mata*. Peça de propaganda da Companhia de Trens Urbanos. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, sexta-feira, 16 de dezembro de 1988. P.7.

# ESSA ONDA MATA.



“É isso aí, cara. Legal, legal mesmo. Pô, bicho,

ontem você arrasou. Viu só os jornais, brother? Só deu você. Tô até vendo: Aí o garotão de 15 anos subiu no teto do vagão, e tinha mais é que subir mesmo, porque você, cara, é um surfista de trem. Um surfista ferroviário. Faz parte da nossa galera, da associação e tudo.

E aí, cara, você tem mais é que aparecer, sacou?

Tem que se mostrar, se exibir para a geral, e aí, irmão, quando você perdeu o equilíbrio, encostou na rede elétrica de 3.000 volts, pô, cara, 3.000 volts é demais!, foi aquele auê. Deu o maior curto, a linha 4 parou geral, arrastou 4 captadores de energia, te derrubou legal, derrubou mais 4 surfistas, gente nossa, bicho, só de lembrar fico todo arrepiado. Que onda, cara, que onda.

Você teve afundamento de crânio, mas não tem nada não, tamos aí, você provocou o maior quebra-quebra, a rapaziada se entusiasmou, depredou mais 4 trens, paralisou tudo, e você ainda causou um prejuízo de mais de 1 bilhão. 1 bilha, cara.

Bicho, você ontem tava demais, demais mesmo.

E agora, brother, esses caretas da CBTU que ficam na maior batalha pra botar esses trens andando, ainda vão pagar o pato. Pô, você armou legal e eles ficaram com a banana, se explicando todo. Você viu quanta gente che-

gou atrasada no emprego, quanta gente nem chegou, quanta gente foi descontada no dia?, pô, teve até uma coroa que se esborrachou toda no chão, tá toda machucada, e você, bicho, é o herói de tudo isso.

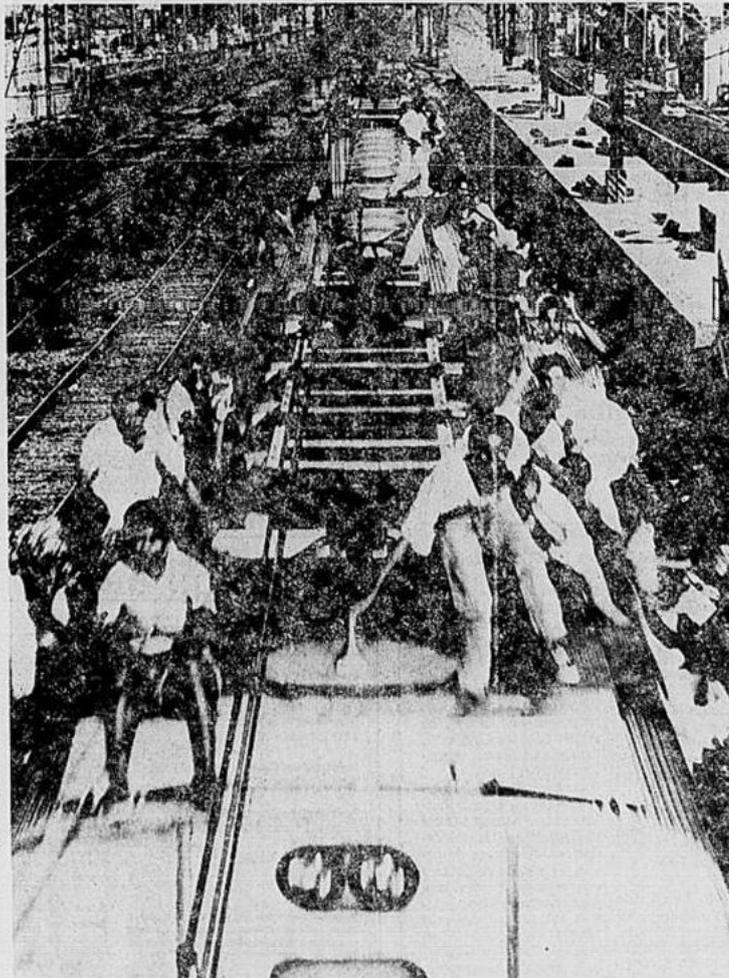
Cara, eu tenho o maior orgulho de você, você tem talento, cara, tem cabeça.

Tô morrendo de rir, até agora. A CBTU vai ter que pagar, se explicar, consertar um montão de trens, vai atrasar mais ainda, e você, cara, é o grande responsável por tudo isso.

Tenho o maior orgulho de você. Bicho, você é um grande brasileiro.

Que viagem, cara, que viagem.”

De M.A. para R.



Todo dia, mais de 1 milhão de pessoas precisam dos trens para ir e voltar do trabalho. E tanta gente, não pode ficar sacrificada pela irresponsabilidade, pelo vandalismo e pela incoerência desses surfistas de trem.

Por isso, para proteger o patrimônio público, garantir o direito do povo e manter a regularidade do funcionamento de toda a frota, a CBTU vai tomar providências enérgicas contra esses irresponsáveis e puníveis de acordo com a lei. A CBTU vai acabar com essa onda.

 **CBTU**

Ministério dos Transportes  
Governo Federal  
Tudo pelo social

Figura 24: “Essa onda mata”, campanha da CBTU contra o surfê ferroviário.

Nesta peça de propaganda, é perceptível a iniciativa de apresentar o reverso do perverso, ironizando seu caráter iconoclasta. Isto é, desconstrói-se o caráter *outsider* de um *outsider* assemelhando-o a um *estabelecido*: alguém que procura, sobretudo, a aprovação e o aplauso da coletividade por suas atitudes, e não a “consagração pela vaia”, cara aos *exentriques*. A classificação utilizada pela CBTU, que categoriza como “irresponsáveis” os “surfistas de trem”, para além da pasteurização a respeito da problemática, cuja análise torna-se obviamente rala, reforça a carga de representação de um *outsider* como perigoso à coletividade. O empenho em “puni-los de acordo com a lei”, por sua vez, toma partido em um debate jurídico nada hermético, como foi possível observar. Trata-se de exemplo das porosidades entre o legal e o ilegal no tecido urbano fluminense: aborda-se como ação ilegal e perigosa à coletividade o que, à época, era considerado via decisões judiciais e pareceres do Ministério Público como ato de autolesão. É similar ao que afirma Vera Telles, em “Jogos de poder nas dobras do legal e do ilegal: anotações de um percurso de pesquisa”:

Se é verdade que essa transitividade entre o legal e ilegal, entre o formal e informal vem sendo flagrada em inúmeras pesquisas e está no cerne das questões discutidas por vários autores, também é verdade que as dimensões políticas dessas práticas e dessas atividades nem sempre são problematizadas. E é isso que será preciso entender. O fato é que se há porosidade nas fronteiras do legal e ilegal, formal e informal, nem por isso a passagem de um lado a outro é coisa simples (TELLES, 2013. P. 450).

É possível, portanto, dotar de sentido como ilegal e passível de punição uma prática cometida dentro da legalidade. Há contornos fluidos, “politicamente sensíveis”, nas fronteiras entre o que é ou não criminalizável no cotidiano dos usos da linha do trem. No exemplo dos “surfistas ferroviários”, há uma curiosa problemática onde *outsiders* se institucionalizam, a partir de práticas de conduta próprias ao grupo, em associações que copiam modelos *estabelecidos* que, por sua vez, sofisticam cada vez mais a repressão a práticas que nem sempre encontram abrigo à punição nas leis que eles mesmos elaboraram. Tal institucionalização “perversa”, de caráter iconoclasta e de desafio ao maior limite humano, que é o próprio caráter mortal do Ser humano, pode ser observada na documentação dos “dez mandamentos” dos “pingentes”, distribuídos pela mencionada Associação dos Surfistas Ferroviários do Rio de Janeiro no ano de 1987<sup>171</sup>:

---

171Esporte para trens. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, terça-feira, 17 de novembro de 1987. P. 5.

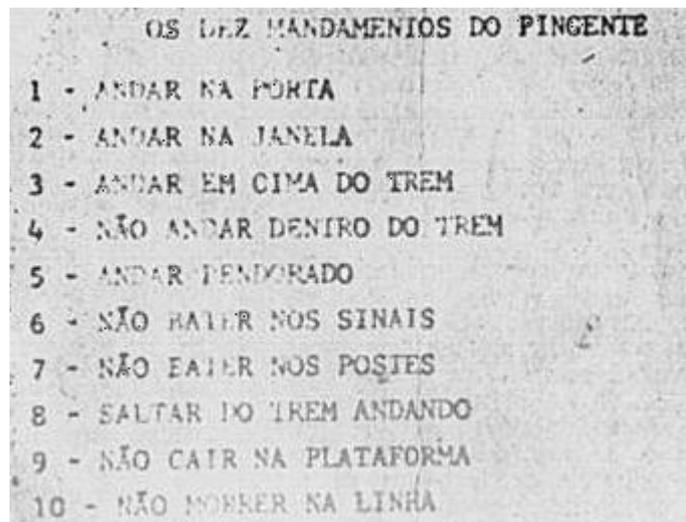


Figura 25: “Os Dez Mandamentos do Pingente”, código informal de posturas apreendido em novembro de 1987.

Há, como é possível observar, oito “mandamentos” relacionados à práxis dos “surfistas de trem” e dois últimos de distinção de suas habilidades, “não cair na plataforma” e “não morrer na linha”. A informalidade ganha traços de formalidade, com o porte do “certificado” a acompanhar o surfista ferroviário Ivanil dos Santos, 19, ferido ao cair na linha à data da publicação dos “mandamentos” que o acompanhavam nas páginas do Jornal do Brasil. Trata-se, com as devidas ressalvas, daquilo que Priscila Coutinho define em “A Ralé Brasileira: Quem é e como vive” como “dedicação ao crime”, muito embora não estejamos falando de um crime previsto no código penal, e sim da porosa fronteira entre o ilegal e o legal criminalizável. Segundo Priscila Coutinho:

A aventura é privilégio daqueles que possuem uma vida com um ponto central não localizado na excentricidade da aventura, ou seja, dos que têm uma história de vida com passado, presente e futuro inscritos nas condições de possibilidade do presente. A “aventura”, para o criminoso da ralé, se encerra na totalidade de sua existência e por isso deixa de ser aventura para ser uma vida marcada pela falta de opção e pela precariedade. Precariedade na relação com o tempo, precariedade com relação aos sentimentos e expectativas que só uma vida minimamente segura poderia estabilizar: esperança, pensamento prospectivo, controle do lúdico e senso de responsabilidade (COUTINHO, 2009. P. 344).

Neste caso, há a percepção de que a aventura do perverso, ao extrapolar a excentricidade do *exentrique*, se dá na precária relação entre o escapar com vida e o “cair na linha”, destino que parece inevitável aos praticantes do “surfe ferroviário”, embora meta síntese de sua associação de surfistas e da tentativa de parecer estabelecido em uma sociedade que o enxerga com *outsider*, como um autoflagelador criminalizável ou como um mero irresponsável, perturbador da coletividade, prócer de prejuízos e incômodos. O desencanto da existência, que leva à paradoxal busca de uma institucionalização “falsa”, por linhas tortas não é apenas reforçador de uma marcada subalternidade: para o surfista ferroviário, mais do que “não morrer na linha” para se tornar um

“corpo na linha”, é vívido ser como Rambo e cair atirando, a escandalizar com vivaz performance quem a ele apenas parece intentar extinguir.

Quanto à CBTU, sua entrada em ação neste caso marcou uma tentativa de normatizar os modos das comunidades servidas por suas linhas suburbanas, revertendo o estigma para que, paradoxalmente, fosse interpretado não como uma transgressão performática, mas como um malefício à coletividade. O caráter fugidio dos vínculos de memória entre as comunidades de beira a linha e suas ferrovias, reforçado pelas tentativas frustradas da administração estatal normatizar os modos, trouxe novas formas de expressão e pertencimento ao longo da década de 1980. A individualização da performance, para além das instâncias de reivindicação de melhorias, restauração de vestígios ou da conexão identitária com algo que lembrasse a presença de uma ferrovia outrora, foi manifestação efêmera, desaparecida nos anos seguintes certamente menos pela intervenção do Estado no sentido de docilizar os modos e mais pela escalada do caráter quebradiço dos vínculos de memória entre as espacialidades suburbanas e as ferrovias que veio a substituir o elemento fugidio a partir da privatização da malha, ocorrida nos anos 1990.

#### **4.4 – Flumitrens e Supervia: apagamento de especificidades, arrasamento de vestígios**

O que se trata de discutir, neste ponto, é que a produção de memórias fugidias, replicadoras de ruínas e vestígios, potências de reivindicação do retorno ao que foi de uso outrora, foi com o progressivo processo de privatização da malha ferroviária fluminense substituída pela ascensão dos silenciamentos, pelo apagamento de vestígios e ruínas, pela exclusão das especificidades que nortearam as relações entre memória e espacialidades de beira a linha ao longo da trajetória das ferrovias cariocas. O arrasamento de vestígios, ao invés de reveladores não ditos produziu silenciamentos, fugindo ao salutar diálogo entre lembrança e esquecimento, na medida em que os silenciamentos foram produzidos não a partir da ressignificação que as populações de beira a linha produziam de suas ruínas, por exemplo, fazendo delas emblema para a reivindicação do retorno de um serviço ferroviário, mas a partir da imposição da concessionária, com mudanças de nomes de estações, “rebaixamento” de estações a meras “saídas”, desconectadas de sua importância histórica e da elevação da via férrea, por exemplo, em Manguinhos – também desconectando a estação de sua espacialidade.

A Constituição Federal de 1988, ao propiciar a transferência dos serviços ferroviários exercidos pela União para os estados, representou passo indubitável para que a insuficiência orçamentária dos governos estaduais conduzisse à privatização de seus serviços, desfecho ocorrido notadamente no

Rio de Janeiro, tanto nos serviços metroviários quanto ferroviários privatizados ao longo dos anos 1990<sup>172</sup>.

Incluídas no Programa Nacional de Desestatização, as ferrovias fluminenses que não estavam vinculadas à Companhia Brasileira de Trens Urbanos – isto é, as que prestavam serviços de transporte de cargas ou transporte rural de passageiros, marcadamente a linha que ligava Paracambi e Barra do Piraí, ainda sob o controle da RFFSA, estavam inteiramente privatizadas em julho de 1997<sup>173</sup>.

Aqueles prestados até 1994 pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos, por sua vez, foram transferidos à Companhia Fluminense de Trens Urbanos, a Flumitrens, criada em 22 de dezembro de 1994<sup>174</sup>. Inez Stampa chama a atenção para a celeridade do processo de desmembramento dos serviços suburbanos da RFFSA, de sucateamento da CBTU e de estadualização de suas linhas, concluído ao cabo de uma década, processo este que a autora classifica como de “fragmentação”.

Segundo Stampa:

Analisando o processo de estadualização da CBTU, no que se refere ao Rio de Janeiro, técnicos do Núcleo de Planejamento Estratégico em Transportes/PLANET, da Coordenação dos Programas de Pós-Graduação em Engenharia/COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro/UFRJ88, constataram que o processo - talvez pela pressa com que foi realizado ou, aliado a isso, pela intenção do governo de privatizar os serviços – desenvolveu-se apoiado em interesses que não diziam respeito ao presente ou ao futuro do sistema, mas a outros, de ordem econômica, financeira ou política, afetos às duas esferas governamentais (federal e estadual) (STAMPA, 2007. P. 86).

Muito embora célere e atropelada na condução de suas linhas gerais, a conclusão do processo de estadualização teve ao menos dois percalços a atrasá-la: a Lei Estadual n.º 2143/93 de 23/07/1993, que previa a criação da Flumitrens e transferência da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro para o município da capital fluminense, só foi plenamente efetivada um ano depois quanto à criação da companhia de trens urbanos, e a recusa da Prefeitura do Rio de Janeiro em assumir a concessão do metrô, em 1995, também impôs certo atraso ao processo de transferência de controle. De forma célere, por sua vez, houve a inclusão da Flumitrens no Programa Estadual de Desestatização – PED, por intermédio do Decreto n.º 21.985, assinado pelo então governador Marcello Alencar, em 16 de janeiro de 1996.

---

172SALLUM, Brasília. *O Brasil sob Cardoso: neoliberalismo e Desenvolvimentismo*. Tempo Social. São Paulo: Departamento de Sociologia da USP, vol. 11, nº2, outubro de 1999. P. 14.

173ALMEIDA, Mônica Piccolo. *Reformas neoliberais no Brasil: a privatização nos governos Fernando Collor e Fernando Henrique Cardoso*. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História. Niterói, 2010. P. 314.

174STAMPA, Inez Terezinha. *E agora, companheiros? Ação sindical dos ferroviários e a reinvenção da política*. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da PUC-Rio. Rio de Janeiro, 2007. P. 86.

Como é possível observar, a pressa no desfecho do processo, para além de encobrir eventuais açodamentos ocorridos na negociação, contribuiu para que as medidas quanto ao destino de estações – e dos próprios funcionários da ferrovia, que foram reduzidos de 8.600 por ocasião da estadualização, em 1994 a 3.200 em 1998, ano da privatização das linhas cariocas<sup>175</sup> – foram da mesma forma açodadamente adotadas. Por isso, é preciso colocar em questão o quanto houve o engendramento de uma ação de reorganização das relações entre os subúrbios ferroviários e suas linhas férreas, engendramento este estrategicamente direcionado a tal fim, e o quanto o simples açodamento do processo – não por meticulosa estratégia, mas por falta de planejamento – foi capaz de produzir silenciamentos, e não ruínas.

Como definiu Stampa, sobre o processo de privatização da Flumitrens:

O processo de privatização da Flumitrens mostrou-se perverso, tanto para os usuários dos serviços, como para os ferroviários e todos aqueles que, de alguma forma, dependem da ferrovia para a sua sobrevivência. Todos foram afetados com a concessão do transporte ferroviário para a iniciativa privada (STAMPA, 2007. P. 196-197).

Nesta noção de perverso, são abrangidas as muitas formas de desmobilização da vida que anima as espacialidades de beira a linha. A começar pela desmobilização promovida à categoria profissional dos ferroviários, como posto no objeto da análise de Stampa, que após a privatização promoveram apenas duas greves em protesto contra as demissões em massa promovidas pela Supervia, que prosseguiu o processo de enxugamento do quadro de funcionários iniciado pela Flumitrens.

Mas, sobretudo, as principais manifestações deste caráter de desmobilização do ponto de vista das relações com a memória deu-se por intermédio dos silenciamentos promovidos ao exercício das relações simbólicas entre as espacialidades de beira a linha e suas estações, processo este progressivo e que permanece em andamento.

David Harvey, em análise sobre o fenômeno do neoliberalismo, utiliza em tom de ironia o chavão da “destruição criativa”, capaz de dilapidar estruturas e instituições para fazer brotar um novo ordenamento:

---

175 STAMPA, Inez Terezinha. *E agora, companheiros? Ação sindical dos ferroviários e a reinvenção da política*. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da PUC-Rio. Rio de Janeiro, 2007. P. 92.

O processo de neoliberalização (...) envolveu muita "destruição criativa", não somente dos antigos poderes e estruturas institucionais (chegando mesmo a abalar as formas tradicionais de soberania do Estado). mas também das divisões do trabalho, das relações sociais, da promoção do bem-estar social, das combinações de tecnologias, dos modos de vida e de pensamento, das atividades reprodutivas, das formas de ligação à terra e dos hábitos do coração. Na medida em que julga a troca de mercado "uma ética em si capaz de ser vir de guia a toda ação humana, e que substitui todas as crenças éticas antes sustentadas", o neoliberalismo enfatiza a significação das relações contratuais no mercado (HARVEY, 2008. P. 12).

Tal característica, de promover uma agenda de ressignificações que tomou formas de “arrasa-quarteirão”, não redundou, em nosso entendimento, na dotação de novos sentidos socialmente experienciados no caso das intervenções promovidas pela Supervia quanto ao apagamento de vestígios e à supressão de ruínas ao decurso dos últimos dois decênios. A ética pautada na “troca de mercado”, como bem traduziu Harvey, foi capaz de sustentar uma série de alterações nas espacialidades de beira a linha e na própria ferrovia em si capaz de mudar as relações sociais e os modos de vida que norteavam as relações simbólicas entre essas espacialidades e a ferrovia.

A primeira das “destruições criativas” promovida pela Supervia foi a troca de nomes de estações promovida ao cabo dos primeiros anos de suas atividades. A Estação de Vieira Fazenda, da Linha Auxiliar da Central do Brasil, foi rebatizada como Jacarezinho por volta do ano 2000. No início da concessão à Supervia, uma série de reportagens publicada no *Jornal do Brasil* evidenciou sua suposta periculosidade, apresentando-a como um espaço onde o Estado não se fazia presente (nem pela via policial) e a institucionalização de um poder paralelo seria capaz de tolher não só o papel da imprensa quanto o próprio controle da recém-criada Supervia sobre a ferrovia<sup>176</sup>. O projeto de reurbanização do Jacarezinho, anunciado meses antes da troca de nome da estação, previa a construção de uma nova estação ferroviária, destacando que “a atual é ponto controlado pelos traficantes da área, que mantém ao lado uma boca de fumo”<sup>177</sup>. Esta obra não foi levada a cabo, restringindo-se à intervenção à troca do nome da estação, medida à qual a Supervia deu o nome de “transformação”.

Em seu demonstrativo do ano de 2008, a Supervia anunciou a “destruição criativa” da estação de Vieira Fazenda, afirmando que “contribuiu para a transformação da antiga Estação Vieira Fazenda na Estação do Jacarezinho. Conforme reportagens veiculadas por jornais como ‘O Globo’, ‘O Dia’ e

---

176CASTRO, Lúcio de. *Um trajeto de alto risco*. *Jornal do Brasil*. Terça-feira, 28 de setembro de 1999. P. 21.

177CONTI, Luciana. *Urbanização liga favela ao asfalto*. *Jornal do Brasil*. Sexta-feira, 15 de outubro de 1999. P. 22.

‘Extra’, a referida Estação, antigamente conhecida como ‘Plataforma do Inferno’, atualmente possui baixos índices de criminalidade”<sup>178</sup>.

Ali, em 2000, o então secretário estadual de Transportes Luiz Alfredo Salomão declarou, pela época da “transformação” da estação, que “sei de casos em que, na estação do Jacarezinho, bandidos jogaram cadáveres dentro das composições ou ficaram andando de escopeta”<sup>179</sup>.

O processo de “transformação” da estação de Vieira Fazenda em Jacarezinho veio ancorado por uma campanha publicitária em que era alardeado (bem como a perspectiva de que o mesmo fosse feito na estação do Magno, em Madureira) referendado por um líder empresarial, em estética condizente com a característica que o neoliberalismo tem de escorar seu processo de credibilização no discurso empresarial.

Na campanha publicitária apresentada pela Supervia em julho de 2000, o então presidente da Associação Comercial de Madureira, Cícero Sydrônio de Souza Sobrinho, aparecia sorridente a “anunciar” as “transformações” no Jacarezinho e no Magno, como pode ser visto abaixo<sup>180</sup>:

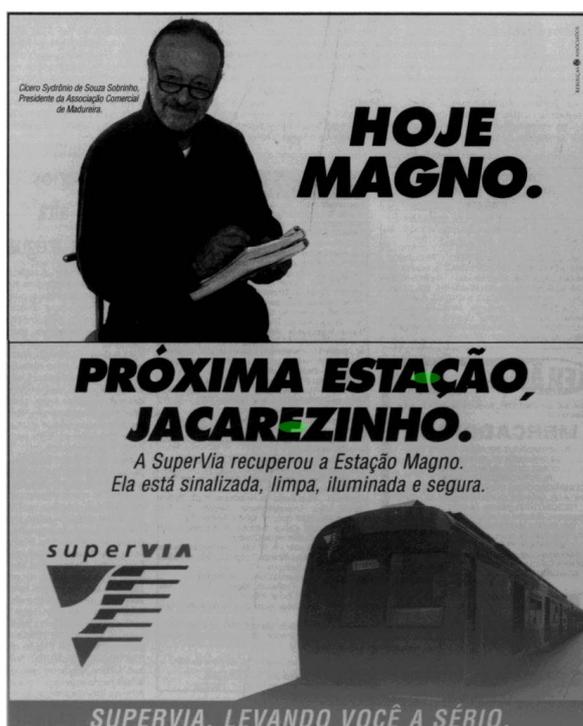


Figura 26: Líder empresarial apresenta, sorridente, as “transformações” na ferrovia

178Prospecto Preliminar de Distribuição Pública de Quotas Seniores de Emissão do Fundo de Investimento em Direitos Creditórios – Supervia. Rio de Janeiro, 2008. Disponível em <http://www.oliveiratrust.com.br/port/fds/doc/68/FIDC%20SUPERVIA%20-%20Prospecto%20Preliminar%2031%2007%202008.pdf> visitado em 16 de fevereiro de 2019. P. 110

179Secretário vê drogas no trem. Jornal do Brasil. Quinta-feira, 25 de maio de 2000. P. 23.

180Jornal do Commercio. Quarta-feira, 19 de julho de 2000. P. 7.

Nesta peça publicitária, é observado o fenômeno reiterado no neoliberalismo, onde o discurso empresarial é credibilizado, ganhando contornos de verdade e chancela institucional. O endosso empresarial, ao credibilizar o “levando você a sério”, se traduz na aparente contradição entre o que é apresentado pela empresa concessionária, que publiciza um serviço “sinalizado, limpo, iluminado e seguro” conquanto o discurso estatal, pelas declarações públicas do então secretário Salomão, contradizia as afirmações de viés mercadológico, apresentando a estação com seus velhos estigmas.

Processo muito similar deu-se na estação do Magno, em Madureira, convertida em Estação Mercadão de Madureira e que consta com essa segunda nomenclatura a partir do demonstrativo de investimentos da Companhia Estadual de Transportes e Logística – sucessora da Flumitrens – no ano de 2008, quando foram realizadas obras de melhoria nas estações por ação direta do Governo do Estado do Rio de Janeiro, poder concedente dos serviços ferroviários suburbanos<sup>181</sup>. Também na Linha Auxiliar da Central do Brasil, a estação de Cintra Vidal foi “transformada” em Pilares a partir do início dos anos 2000<sup>182</sup>.

Ao mesmo tempo em que apagados os vestígios, particularmente relevantes pois os nomes destas três estações homenageavam o historiador José Vieira Fazenda (1874-1917), “reconhecido como o maior conhecedor da história da cidade do Rio de Janeiro em seu tempo”, tendo contribuído para reunir documentação acerca da formação dos subúrbios cariocas<sup>183</sup>, o engenheiro Alfredo Magno de Carvalho, responsável por melhorias urbanísticas no entorno de Madureira durante o mandato do prefeito Paulo de Frontin (1919)<sup>184</sup> e o Professor Cintra Vidal, dono do primeiro colégio dos subúrbios da Auxiliar, localizado no Caminho dos Pilares, atual rua Álvaro de Miranda<sup>185</sup>.

Estas três medidas silenciaram vestígios da formação dos subúrbios, marcas de memória impressas na homenagem concedida não necessariamente aos donos dos meios de produção, como era observado nos primórdios suburbanos, por exemplo, no batismo da localidade de Dona Clara, mas ofertada a personalidades responsáveis por perpetuar a memória, reestruturar urbanisticamente e formar cidadãos. Silenciadas as memórias desses três personagens, submetidos ao arrasamento de vestígios, é possível afirmar que se perdeu também o vínculo que diferenciava aquelas localidades dos bairros populosos que surgiram em seu entorno: Jacarezinho, Madureira e Pilares, possivelmente extinguindo a percepção de que aquelas espacialidades surgiram a partir de suas

---

181Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística – Central. *Relatório da Diretoria Executiva*. O Fluminense. Quinta-feira, 31 de julho de 2008. P. 6.

182Troteio fecha a Avenida Brasil e a Linha Amarela. *Jornal do Commercio*. Quarta-feira, 7 de maio de 2003. P. 14.

183LOPES, Nei. *Dicionário da hinterlândia carioca: antigos "subúrbio" e "zona rural"*. Rio de Janeiro: Pallas, 2012. P. 345.

184Idem. Ibidem. P. 223-224.

185Idem. Ibidem. P. 98.

estações ferroviárias, e não o contrário. Trata-se, neste caso, do silenciamento de memórias em que o uso do poder privado produz o silenciamento de percepções coletivas que promoviam a fala, não rara, de “sou de Cintra Vidal” ou “sou de Vieira Fazenda”. Este laço de continuidade, de perpetuação da memória daqueles que fizeram pelos subúrbios ou a eles divulgaram, dialoga com a noção do “dever de memória” compreendida por Paul Ricoeur, quando afirma que é um dever “fazer justiça, pela lembrança, a outro que não o si. [...] O dever de memória não se limita a guardar o rastro material, escrito ou outro, dos fatos acabados, mas entretém o sentimento de dever a outros, que não são mais, mas já foram” (RICOEUR, 2007. P. 101).

Nesse sentido, empreende-se a ideia de que o apagamento de vestígios imateriais, fazendo conseqüente o silenciamento do “dever a outros”, foge à dialética salutar entre lembrança e esquecimento e atinge o patamar de arrasamento de “sentimentos”, dos “hábitos do coração”, para utilizar a conceptualização de Harvey, arrasamento este próprio ao neoliberalismo.

A desconexão de memória entre as homenagens em nomes de estações e o “dever a outros” imaterial veio acompanhada da progressiva desativação de ambientes de ruínas ferroviárias materiais, como já abordado, que não ressignificadas simplesmente foram extirpadas do tecido urbano.

Outra expressão do processo de privatização das ferrovias cariocas quanto a suas relações com a memória foi a desativação da estação ferroviária de Barão de Mauá, que embora localizada na região portuária, uma espacialidade urbana, vinculava-se à Estrada de Ferro Leopoldina desde 1926. A lógica da “otimização dos recursos”, outra marca do discurso neoliberal, justificou a centralização de todas as atividades ferroviárias cariocas na Central do Brasil, transformando em ruína urbana a estação que, até 2002, estava em plena operação. Convertida em ponto de ônibus direcionados a Niterói e São Gonçalo, pelos idos de 2004 foi alvo de projeto de instalação do acervo do Museu do Trem do Engenho de Dentro, que para ali seria transferido por iniciativa do então secretário estadual de Cultura Arnaldo Niskier. Este plano também não foi levado a cabo, e a estação – na qual a Supervia chegou a operar em seus primeiros anos – permanece abandonada<sup>186</sup>.

Poucas foram as supressões de estações promovidas pela Supervia no tecido suburbano. Além das mencionadas demolições de estações que já estavam desativadas – vide o caso da supressão das ruínas de Alfredo Maia – o episódio mais chamativo de apagamento de uma estação ocorreu na recente desativação da estação de Mangueira da E.F Central do Brasil enquanto estação, sendo sua plataforma alongada e convertido em mero acesso à estação do Maracanã, operando apenas para

---

186Niskier anuncia cinema a R\$ 1 em todo o estado. *Jornal do Commercio*. Quarta-feira, 17 de março de 2004. P. 20.

desembarque a partir de 2016 após os Jogos Olímpicos<sup>187</sup>, perdendo na prática o *status* de estação, para o qual são inerentes as atividades de embarque e desembarque.

Todas essas intervenções, ditas “transformações”, seguiram o padrão de açodamento do próprio processo de introdução do capital privado nas ferrovias descrito por Stampa. Este padrão, associado aos grandes eventos – como na “transformação” de Mangureira para os Jogos Olímpicos – ou ao discurso moralizador de combate à criminalidade – como no caso de Jacarezinho – serviu à lógica de replicação do capital inerente à discussão espacial. A “transformação”, enquanto “destruição criativa”, parece ter se direcionado especialmente a estações que mantinham inequívocos vínculos identitários com o desenvolvimento das ferrovias, ocultando nomes de personagens relevantes para a edificação de suas linhas e o desenvolvimento social dos subúrbios, processo desenrolado naturalmente antes da hegemonia neoliberal, mas de forma alguma descolado da lógica de reprodução do capital.

O processo de privatização da malha ferroviária carioca, ao extirpar ruínas e vestígios, tolheu a performance individual – com a progressiva criminalização dos surfistas de trem – e a significação social, por meio da cadeia contínua que o “dever de memória” proporcionaria na rememoração dos personagens socialmente relevantes dos subúrbios, bem como nada fez para que as antigas reivindicações pela reabertura de estações ruinosas, quase todas extirpadas antes da privatização, fossem tiradas da gaveta. A principal diferenciação para o período estatal parece ter sido, porém, a incapacidade de manter ruínas e vestígios significáveis, permitindo o caráter potencialmente libertador dos não ditos, do incômodo que a ruína provoca a evocar sua restauração. Sem ruínas e vestígios, restaram progressivos silenciamentos e pausteurizações, desconectando cada uma das linhas de suas especificidades, tornando-as ramais de um mesmo sistema, partindo de uma mesma estação e com serviços cada vez mais homogêneos – tema este em que é preferível não entrar no momento, por ainda decorrerem os impactos da renovação da frota ferroviária ocorrida na segunda década do século XXI.

Para além das desigualdades, aprofundadas com medidas claramente identificáveis como o aumento real das tarifas ocorrido com a privatização, é preciso compreender o quanto o processo de entrada do capital privado foi capaz de “transformar”, para utilizar o termo propagandeado, as relações entre as espacialidades de beira a linha e a memória de suas ferrovias. Este processo, em

---

187Estação da Mangureira volta a funcionar para desembarque. Portal da Secretaria Estadual de Transportes do Rio de Janeiro. Disponível em <http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=2736500>, visualizado em 17/02/2019 às 23h13.

permanente mudança, é digno de olhar atento e fará possível compreender, no futuro, o quão engendrado na origem ou o quão oriundo da própria dinâmica da reprodução do capital foi.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A vida social dos subúrbios ferroviários do Rio de Janeiro é, antes de tudo, marcada por porosidades, fragmentações e trânsitos de fugidia definição. É penoso enquadrá-la em uma narrativa linear capaz de definir com clareza a partir de quais fluxos demográficos os subúrbios foram formados, para além dos surtos industrializantes que parecem ter iniciado certa expansão – o caso de Inhaúma é icônico – populacional no final do século XIX. Certamente, não foram as reformas urbanísticas do início do século XX que os impulsionaram, e é relativa a importância das remoções ocorridas na metade final daquele século, que por mais fugidias ainda não foram objeto de análise nesta tese, para o adensamento daquelas espacialidades. Enxerga-se, nestas remoções, uma marcha em direção a espacialidades da Zona Oeste desprovidas do serviço de trens de passageiros, como os casos da Cidade de Deus e da Vila Kennedy muito bem expõem.

Também devem ser analisados pelos pesquisadores da Teoria Social, daqui por diante, os vínculos identitários dos bairros suburbanos que, como os citados, não possuem serviços de trens de passageiros, mas que beberam no caldo de cultura dos subúrbios cariocas. Nei Lopes os engloba em sua “hinterlândia”, conceito que para ele sucede as noções de “subúrbio” e “zona rural”, englobando-as em uma mesma identidade, “interiorana”, em tradução do alemão *hinterland*<sup>188</sup>, reunindo os citados bairros e muitos outros mais, oriundos especialmente do antigo distrito de Jacarepaguá, como Curicica.

Como a literatura que unifica “o que não é central” ainda é incipiente, mantivemos cautelosamente viva a noção de “subúrbios”, concluindo pela necessidade de tratá-los desta forma, pelo plural, por se tratarem de espacialidades de múltiplas distinções, diferentes etapas de desenvolvimento econômico e heterogênea composição social. O tratamento no singular, pausterizante, por sua vez, parece consonante com a progressiva tentativa da Supervia em homogeneizar os serviços destinados às espacialidades de beira a linha, o que concluímos por nocivo e promotor do silenciamento de especificidades.

Concluímos, portanto, pela existência de subúrbios, não de subúrbio, e quiçá de uma hinterlândia, a ser aprofundada mais tarde. Estes subúrbios foram, ao longo de mais de século, marcados pela convivência diuturna entre o profundamente moderno e o explicitamente obsoleto, com suas avenidas a margear as linhas férreas pontilhadas de ruínas e vestígios materiais, bem como pelas significações imateriais destes. O processo de privatização das ferrovias inaugura um novo

---

188LOPES, Nei. *Dicionário da hinterlândia carioca: antigos "subúrbio" e "zona rural"*. Rio de Janeiro: Pallas, 2012. P. 1.

momento: o de extirpação das ruínas e vestígios do tecido social, eliminando-os e desprovendo-os, em princípio, da capacidade de significação e de seu caráter mobilizador e reivindicatório que fazia, por exemplo, populações de beira a linha fazerem campanhas pela reabertura de estações fechadas décadas antes.

Nesta nova realidade, onde todos os trens partem de uma mesma estação (e o fato de terem, progressivamente, suas frotas homogeneizadas pela compra recente dos trens das séries 3000, 4000 e 5000 aponta também para esta direção), foram removidos vínculos de pertencimento entre subúrbios e suas estações centrais, como o que havia entre os subúrbios da Leopoldina a estação de Barão de Mauá. Esta, relegada à função de cemitério ferroviário, parece pertencer ao único *status* onde parece ser permitida a permanência de ruínas contemporaneamente: o de cemitério ferroviário, ao mesmo tempo fechado ao público e visível de certos pontos da cidade, mas de tendência a produzir muito mais incômodo do que reivindicações pela reabertura ou por melhores tratos com as ferrovias cariocas.

O desmonte do modal ferroviário, problema iniciado muitas décadas atrás e concomitante com o impulsionamento da indústria automobilística, destituiu o Brasil de um projeto real de integração por trilhos sem, contudo renegar o papel de massificação do transporte casa-trabalho-casa que o modal metroferroviário exerce. Esta conclusão, iconicamente registrada quando recordamos que a criação da CBTU seccionou o serviço de passageiros nos subúrbios dos serviços de cargas e de trens de longo percurso, deu claramente o tom do que o Estado brasileiro desejava dali por diante: um meio de transporte de massa meramente integrado às relações produtivas, sujeito ao sabor das conveniências da ótica mercantilista e desprovido de sua potência real de produzir múltiplas relações de pertencimento entre suas linhas e as comunidades por elas servidas, haja vista a descontinuidade de serviços suburbanos Brasil afora, fenômeno que ainda não chegou ao Rio de Janeiro, em tempos em que a própria existência da CBTU parece sob ameaça de privatização ou extinção.

É preciso contemplar o dotar de sentidos que todas as expressões da “vida que anima” as espacialidades representadas pelas comunidades de beira a linha. Cemitérios ferroviários, patrimônio ferroviário obsoleto, antigas estações, tudo é potência de ressignificação, capaz de mobilizar atenções e fazer rever opiniões. Neste sentido, a convivência entre o moderno e o obsoleto pode tornar-se mais do que saudável, pois explicitará as descontinuidades do que foram os serviços de outrora, permitindo “capturar” um passado de memória fugidia e fragmentária, mas de evitar os silenciamentos que as pressões contemporâneas por homogeneização têm propiciado.

Portanto, concluimos que as espacialidades suburbanas, em suas desigualdades e profundas particularidades, sofrem contemporaneamente com a tentativa de homogeneização pelo silenciamento de suas memórias, cada vez mais distante da dialética saudável entre o lembrar e o esquecer que terminaria por, retroalimentando, afirmar a lembrança, mas produzindo o apagamento, o silêncio contínuo do que antes se traduzia em potência transformadora.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Maurício de Almeida. A evolução urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPLAN-Rio/Jorge Zahar, 1987.

ALMEIDA, Mônica Piccolo. Reformas neoliberais no Brasil: a privatização nos governos Fernando Collor e Fernando Henrique Cardoso. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História. Niterói, 2010.

ATKINSON, Anthony. Desigualdade: o que pode ser feito? Rio de Janeiro: Leya, 2015.

BAKHTIN, Mikhail. Marxismo e Filosofia da Linguagem. São Paulo: Hucitec, 1981.

BARRETO, Lima. Clara dos Anjos. São Paulo: Paulus, 2009.

BECKER, Howard S. Outsiders: estudos da Sociologia do desvio. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

BENJAMIN, Walter. A origem do drama barroco alemão. São Paulo: Brasiliense, 1984.

\_\_\_\_\_. Experiência e Pobreza. In: Obras escolhidas vol. I: magia e técnica, arte e política. São Paulo: Brasiliense, 1993.

BORGES, Marília Vicente. O zoneamento na cidade do Rio de Janeiro. Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ. Rio de Janeiro, 2007.

BOURDIEU, Pierre. A distinção: crítica social do julgamento. São Paulo: Edusp; Porto Alegre, RS: Zouk, 2007.

BOURDIEU, Pierre; WACQUANT, Loïc. An invitation to reflexive sociology. Chicago: Chicago University Press, 1992.

BOURDIEU, Pierre. A Miséria do Mundo. Petrópolis: Vozes, 1997.

\_\_\_\_\_. O poder simbólico. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.

BRASILEIRO, Anísio. Transporte no Brasil: história e reflexões. Brasília: EBPT – GEIPOT/Recife: Ed UFPE, 2001.

BRIERLY, Oswald. Diário de viagens ao Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson, 2006.

CALDEIRA, Jorge. Mauá, Empresário do Império. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CANCLINI, Nestor Garcia. A Globalização Imaginada. São Paulo: Iluminuras 2003.

- CASSETI, Valter. Ambiente e apropriação do relevo. São Paulo: Contexto, 1991.
- CIRLOT, Juan-Eduardo.. Dicionário de Símbolos. São Paulo: Moraes, 1984.
- COUTINHO, Priscila. A má-fé da justiça. in. SOUZA, Jessé. A Ralé Brasileira: Quem é e como vive. Belo Horizonte, Editora UFMG. 2009.
- DEMATTEIS, Giuseppe. Geografia Democrática, território e desenvolvimento local. Presidente Prudente: Formação, n.12, v.2, 2005.
- DE PAULA, Dilma Andrade. Nos trilhos do passado, questionando o presente. A extinção dos ramais ferroviários. Paper disponível em [http://www.abphe.org.br/arquivos/dilma-andrade-de-paula\\_1.pdf](http://www.abphe.org.br/arquivos/dilma-andrade-de-paula_1.pdf) Visualizado em 30/01/2019 às 10h45.
- DUCROT, Oswald. O Dizer e o Dito. São Paulo: Pontes, 1987.
- FEATHERSTONE, Mike. O Desmanche da Cultura: Globalização, pós-modernismo e Identidade. São Paulo: Sesc. 1997.
- FERNANDES, Nelson da Nóbrega. O rapto ideológico da categoria subúrbio: Rio de Janeiro 1958-1945. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011.
- FOUCAULT, Michel. Vigiar e punir: nascimento da prisão. Rio de Janeiro: Vozes, 2009.
- FREYRE, Gilberto. O Escravo nos Anúncios de Jornais Brasileiros do Século XIX. 4ª Ed. São Paulo: Global, 2010.
- FRIDMAN, Fânia. Donos do Rio em nome do rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.
- FUINI, Lucas Labigalini. Território e territórios na leitura geográfica de Milton Santos. Brazilian Geographical Journal: geosciences and humanities research medium. Ituiutaba, v. 6, n. 1, jan/jun 2015.
- GERSON, Brasil. História das Ruas do Rio. Rio de Janeiro: Bem-te-vi, 2015.
- GONÇALVES, Carlos Walter Porto. Os (des)caminhos do meio ambiente. São Paulo: Contexto, 1998.
- HALBWACHS, Maurice. Memória coletiva e memória individual. In: A memória coletiva. São Paulo: Centauro, 2004.
- HALL, Stuart. A identidade cultural na pós-modernidade. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

- HARVEY, David. O Direito à Cidade. IN Lutas Sociais, São Paulo, n.29, p.73-89, jul./dez. 2012.
- \_\_\_\_\_. O neoliberalismo: história e implicações. São Paulo: Edições Loyola, 2008.
- \_\_\_\_\_. O novo imperialismo. 7 ed. São Paulo: Edições Loyola, 2013.
- HEGEL, George Wilhelm Friedrich. Lecciones sobre la filosofia de la historia universal. Madri: Alianza, 2004.
- HEIDEGGER, Martin. Serenidade. Lisboa: Instituto Jean Piaget, 2001.
- HOBBS, Thomas. Leviatã. São Paulo: Martin Claret, 2008.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998.
- KUNTZ, Rolf. Locke, Liberdade, Igualdade e Propriedade. São Paulo: IEA-USP. 1995, p 5. Disponível em <http://www.iea.usp.br/publicacoes/textos/kuntzlocke.pdf>. Acessado em 28/02/2017, às 15h.
- LAMOUNIER, Maria Lúcia. Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX. São Paulo: Edusp, 2012.
- LE GOFF, Jacques. História e memória. 4 ed. Campinas: Ed. Unicamp, 1996.
- LEFEBVRE, Henri. O Direito à Cidade. São Paulo: Centauro, 2011.
- LEMINSKI, Paulo. Ler uma Cidade: O Alfabeto das Ruínas de Paulo Leminski. In. Ensaios e Anseios Críticos. São Paulo: Editora UNICAMP, 2011.
- LESSA, Simone Narciso. Trem de ferro: cosmopolitismo no sertão. Campinas: Dissertação de Mestrado/UNICAMP, 1993.
- LOPES, Nei. Dicionário da hinterlândia carioca: antigos "subúrbio" e "zona rural". Rio de Janeiro: Pallas, 2012.
- MANSUR, André Luís. O Velho Oeste carioca: História da ocupação da Zona Oeste do Rio de Janeiro (De Deodoro a Sepetiba), do século XVI aos dias atuais. Rio de Janeiro: Íbis Libris, 2008.
- MIYASAKA, Cristiane Regina. Viver nos subúrbios: a experiência dos trabalhadores de Inhaúma (Rio de Janeiro, 1890-1910). Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2011.

- MORAES, José Geraldo Vinci de. Cidade e cultura urbana na Primeira República. São Paulo: Atual, 2001.
- NANCY, Jean-Luc. Os Vestígios da Arte. In. HUCHET, Stéphane (org.) Fragmentos de uma Teoria da Arte. São Paulo: EDUSP, 2012.
- NAVARRO, E. A. Dicionário de tupi antigo: a língua indígena clássica do Brasil. São Paulo. Global. 2013.
- NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Projeto História. São Paulo: PUC-SP. N° 10, p. 12. 1993.
- PASAVENTO, Sandra. Ruínas falantes, fonte da imaginação. IN. BAPTISTA, Jean. As ruínas: a crise entre o temporal e o eterno. Brasília: IBRAM, 2015.
- PERLMAN, Janice. O Mito da marginalidade\_ Favelas e Política. São Paulo: Paz e Terra. 1982.
- PERUZZO, Cecília. Mídia regional e local: aspectos conceituais e tendências. São Bernardo do Campo: Póscom-Umesp, 2005.
- PLATÃO. A República. Belém: Edufpa. 2017.
- POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. IN: Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989.
- RICOEUR, Paul. A Memória, a história, o esquecimento. Campinas: Ed. Unicamp, 2007.
- RODRIGUEZ, Hélio Suevo. A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.
- ROUDINESCO, Élisabeth. A Parte Obscura de Nós Mesmos. Uma história dos perversos. Rio de Janeiro, Zahar, 2007.
- ROUSSEAU, Jean-Jacques. Discurso sobre a origem e os fundamentos da desigualdade entre os homens. São Paulo: Edipro, 2015.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. Viagem pela Província do Rio de Janeiro e Minas Gerais. São Paulo: Itatiaia, 1975.
- SALLUM, Brasília. O Brasil sob Cardoso: neoliberalismo e Desenvolvimentismo. Tempo Social. São Paulo: Departamento de Sociologia da USP, vol. 11, nº2, outubro de 1999.
- SANTOS, Milton. A natureza do Espaço: Técnica e Tempo. São Paulo: Edusp. 1996.

\_\_\_\_\_. Da Totalidade do Lugar. São Paulo: Edusp, 2008.

\_\_\_\_\_. Espaço e método. São Paulo: Nobel, 1985.

\_\_\_\_\_. Espaço e Sociedade. Petrópolis: Vozes.

\_\_\_\_\_. Por uma geografia nova: da crítica da Geografia a uma geografia crítica. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1998.

SANTOS, Rafael Fernandes dos. Situação atual e perspectivas de desenvolvimento da Área de Planejamento 3 da Cidade do Rio de Janeiro. Dissertação de mestrado apresentada no Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental da PUC-Rio. Rio de Janeiro, 2012.

SAQUET, Marcos Aurélio e SILVA, Sueli Santos da. Milton Santos: concepções de geografia, espaço e território. Geo UERJ. Ano 10, v.2, nº 18, 2º semestre de 2008. P. 24-42.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang. 1986. The railway journey: the industrialization of time and space in XIX century. Berkeley: The University of California Press, 1986.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. Lima Barreto: Triste Visionário. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

SORIAU, Etienne. Dicionário de estética. Madri: Akal, 1998.

STAMPA, Inez Terezinha. E agora, companheiros? Ação sindical dos ferroviários e a reinvenção da política. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da PUC-Rio. Rio de Janeiro, 2007.

TAWNEY, Richard. In ATKINSON, Anthony. Desigualdade: o que pode ser feito? Rio de Janeiro: Leya, 2015.

TEIXEIRA, José Maria. Causas da mortalidade das Crianças do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Annaes da Academia de Medicina do Rio de Janeiro, 1887. Tomo 53.

TELLES, Vera. Jogos de poder nas dobras do legal e do ilegal: anotações de um percurso de pesquisa. Revista Serviço Social e Sociedade, n. 115, jul-set 2013.

TSCHUDI, J.J Von. Viagem às províncias do Rio de Janeiro e S. Paulo. São Paulo: Martins, 1953.

VASCONCELLOS, Max. Vias brasileiras de comunicação. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1947.

VELHO, Gilberto. Antropologia Urbana: cultura e sociedade no Brasil e em Portugal. Rio de Janeiro: Zahar, 2002.

VENTURA, Zuenir. Cidade Partida. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DÉAK C.; SCHIFFER, S. R. (Org.). O Processo de urbanização no Brasil. São Paulo: FUPAM/EDUSP, 1999.

WACQUANT, Loic. A estigmatização territorial na idade da marginalidade avançada,. Revista do Departamento de Sociologia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Nº 16 (Outono 2006).

\_\_\_\_\_. Entrevista concedida a Susana Durão. Etnográfica – Revista do Centro em Rede de Investigação em Antropologia. vol. 12 (2, 2008. Disponível em <https://etnografica.revues.org/1811>. Acessado em 24/06/2017 às 16h.

## **DOCUMENTOS OFICIAIS**

INSTITUTO PEREIRA PASSOS. Coleção Estudos Cariocas - Desenvolvimento Humano e condições de vida na cidade do Rio de Janeiro. (Estudo Nº 2352). Rio de Janeiro: IPP, 2000.

Nº 6.171, DE 9 DE DEZEMBRO DE 1974. Extingue o Departamento Nacional de Estradas de Ferro e dá outras providências.

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973. Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. *Relatório do Ministério da Agricultura apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de estado dos negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Sebastião Eurico Gonçalves de Lacerda em maio de 1898*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Viação Férrea da República dos Estados Unidos do Brasil em 31 de dezembro de 1916. Relatório do ano de 1916 do Ministério da Viação e Obras Públicas. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918.

PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. Anuário de estatística municipal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1918.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 1.185, de 5 de janeiro de 1918. Artigo 4º. A Zona rural ficará constituída pelo restante do território do Districto Federal não compreendido nos perímetros estabelecidos para as zonas urbanas e suburbanas. Rio de Janeiro, 1918.

\_\_\_\_\_. O Censo de 1906 do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPP, 2012.

SUPERVIA. Prospecto Preliminar de Distribuição Pública de Quotas Seniores de Emissão do Fundo de Investimento em Direitos Creditórios – Supervia. Rio de Janeiro, 2008.

## **REFERÊNCIAS DA IMPRENSA**

AUTOR ANÔNIMO. 40 mil moradores pedem a volta da estação do Rocha. Jornal dos Sports. Domingo, 15 de dezembro de 1985.

\_\_\_\_\_. 5 mil de Turiaçu reclamam da Rede. Jornal dos Sports. Segunda-feira, 6 de outubro de 1986.

\_\_\_\_\_. A Luta Democrática. Rio de Janeiro, terça-feira, 26 de setembro de 1970.

\_\_\_\_\_. Ainda há saudade da velha Rio D'Ouro. Última Hora. Rio de Janeiro, terça-feira, 8 de fevereiro de 1983.

\_\_\_\_\_. Almanaque Brasileiro do Garnier. 1903.

\_\_\_\_\_. Alteração no tráfego dos trens. Jornal dos Sports. Sexta-feira, 21 de março de 1986.

\_\_\_\_\_. Anúncio de Professor. A Manhã. Rio de Janeiro, 20 de outubro de 1926.

\_\_\_\_\_. Balanço de Receita e Despesa da República no Exercício de 1903. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1906.

\_\_\_\_\_. Camelô do pó foi em cana. Luta Democrática. Sábado, 14 de abril de 1987.

\_\_\_\_\_. Centenas de vagões formam cemitérios de trens. TV Gazeta. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=Wig81JpQNuQ>. Visualizado em 15/01/2019 às 16h30.

\_\_\_\_\_. Central normaliza serviços. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, sábado, 30 de janeiro de 1988.

\_\_\_\_\_. Cidade do Rio. Rio de Janeiro, sábado, 20 de janeiro de 1900.

\_\_\_\_\_. Diário de Notícias. Domingo, 26 de outubro de 1886.

\_\_\_\_\_. Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 30 de junho de 1821.

\_\_\_\_\_. Do trem para o tribunal. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, quarta-feira, 1º de março de 1989.

\_\_\_\_\_. EBTU inverte a tendência de metrópole. Jornal do Brasil. Domingo, 30 de novembro de 1975.

\_\_\_\_\_. Encantado volta à carga para reabrir a estação. Jornal dos Sports. Segunda-feira, 15 de setembro de 1986.

\_\_\_\_\_. Esporte para trens. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, terça-feira, 17 de novembro de 1987.

\_\_\_\_\_. Essa onda mata. Peça de propaganda da Companhia de Trens Urbanos. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, sexta-feira, 16 de dezembro de 1988.

\_\_\_\_\_. Estação do Rocha. Classificados do Jornal do Brasil. Sábado, 9 de junho de 2001.

\_\_\_\_\_. Estação será fechada. Jornal do Brasil. Domingo, 23 de dezembro de 1962.

\_\_\_\_\_. Favelização na linha do trem é um risco para passageiros e moradores. Portal G1. Disponível em <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2010/06/favelizacao-na-linha-do-trem-e-um-risco-para-passageiros-e-moradores.html>. Portal G1. Visitado em 15/01/2019, às 11h.

\_\_\_\_\_. Racionalização acaba com mais sete linhas de ônibus no Rio. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/01/racionalizacao-acaba-com-mais-sete-linhas-de-onibus-no-rio.html>. Portal G1. Visitado em 28/12/2018, às 10h30.

\_\_\_\_\_. Gazeta de Notícias. Domingo, 26 de outubro de 1886.

\_\_\_\_\_. Gazeta de Notícias. Terça-feira, 5 de janeiro de 1892.

\_\_\_\_\_. Governador visita o metrô e pede a compreensão do povo por obras. Jornal do Brasil. Quarta-feira, 16 de março de 1977.

\_\_\_\_\_. Governo toma medidas contra deficits da Rede e dá 29 bilhões a rodovias. Jornal do Brasil. Quinta-feira, 5 de maio de 1966.

\_\_\_\_\_. Jornal do Brasil. Sábado, 11 de janeiro de 1930.

\_\_\_\_\_. Jornal do Commercio. Quarta-feira, 19 de julho de 2000.

\_\_\_\_\_. Linha 2 gera protesto por desapropriação. Jornal do Brasil. Domingo, 5 de junho de 1977.

\_\_\_\_\_. Linha Verde está longe de ser concluída. Jornal do Brasil. Segunda-feira, 25 de novembro de 1974.

\_\_\_\_\_. Marcello inaugura estação do metrô. Jornal do Commercio. Terça-feira, 24 de setembro de 1996.

\_\_\_\_\_. Metrô começa e Linha 2 vai desapropriar 454 imóveis. Jornal do Brasil. Domingo, 10 de abril de 1977.

\_\_\_\_\_. Movimento Ferroviário. Anuário Estatístico do Distrito Federal de 1941. Rio de Janeiro: Prefeitura do Distrito Federal, 1942.

\_\_\_\_\_. Mudança de Estações da Central do Brasil. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, quinta-feira, 2 de fevereiro de 1922.

\_\_\_\_\_. Negócio de Ocasão. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, 31 d agosto de 1924.

\_\_\_\_\_. Niskier anuncia cinema a R\$ 1 em todo o estado. Jornal do Commercio. Quarta-feira, 17 de março de 2004.

\_\_\_\_\_. O guarda civil e pastor José Macedo, exemplo de detetive perpétuo. Diário de Notícias. Rio de Janeiro, quinta-feira, 2 de janeiro de 1970.

\_\_\_\_\_. Olho da Rua. Jornal do Brasil. Quinta-feira, 15 de fevereiro de 1990.

\_\_\_\_\_. Os caminhos do Rio. Correio da Manhã. Sexta-feira, 1o de setembro de 1972.

\_\_\_\_\_. Os três pedidos de Santa Cruz. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, 24 de agosto de 1986.

\_\_\_\_\_. Passarela evitará mortes. Correio da Manhã. Sábado, 30 de outubro de 1971.

\_\_\_\_\_. Pays Exotique. Editorial. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, quinta-feira, 28 de janeiro de 1988.

\_\_\_\_\_. Promotor diz que surfe ferroviário não é crime. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, sábado, 25 de fevereiro de 1988.

\_\_\_\_\_. Racionalidade em política ferroviária. Jornal do Commercio. Terça-feira, 2 de outubro de 1979.

\_\_\_\_\_. Relatório do Ministério da Agricultura. Ministério da Agricultura, 1896.

\_\_\_\_\_. Revista do Instituto Politécnico Brasileiro. Ano 37, Tomo XXVII, 1900.

\_\_\_\_\_. Rua 24 de Maio. Carta de Jorge Figueiredo ao Jornal do Brasil. Quinta-feira, 12 de novembro de 1998.

- \_\_\_\_\_. Secretário vê drogas no trem. *Jornal do Brasil*. Quinta-feira, 25 de maio de 2000.
- \_\_\_\_\_. Siderúrgica compra trem velho. *Correio da Manhã*. Terça-feira, 27 de junho de 1972. .
- \_\_\_\_\_. Sistema do Pré-Metrô será levado aos bairros de Coelho Neto e Maria da Graça. *Jornal do Brasil*. Terça-feira, 5 de setembro de 1975.
- \_\_\_\_\_. Supervia: Uma nova era para os trens do Rio. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 2000.
- \_\_\_\_\_. Tem pedra no trilho. *Jornal dos Sports*. Sexta-feira, 31 de outubro de 1986.
- \_\_\_\_\_. Tiroteio fecha a Avenida Brasil e a Linha Amarela. *Jornal do Commercio*. Quarta-feira, 7 de maio de 2003.
- \_\_\_\_\_. Vagão será biblioteca no E. do Rio. *Jornal do Brasil*. Terça-feira, 12 de outubro de 1971.
- \_\_\_\_\_. Vagões de trem viram sucata em áreas urbanas do Brasil. Rede Globo de Televisão. Disponível em <https://globoplay.globo.com/v/3083701/>. Visualizado em 15/01/2019 às 16h30.
- \_\_\_\_\_. Viação Férrea da República dos Estados Unidos do Brasil em 31 de dezembro de 1916. Relatório do ano de 1916 do Ministério da Viação e Obras Públicas. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918.
- \_\_\_\_\_. *Diário do Rio de Janeiro*. Terça-feira, 9 de março de 1858.
- AZEVEDO, Murillo Nunes de. *Economia & Finanças, Trilhos e Dormentes*. *Correio da Manhã*. Domingo, 12 de abril de 1964.
- \_\_\_\_\_. *Economia & Finanças, Trilhos e Dormentes*. *Correio da Manhã*. Domingo, 15 de setembro de 1964.
- CASTELLO, José. A vida e a morte na favela do Engenho da Rainha. *Diário de Notícias*. Rio de Janeiro, quarta-feira, 8 de maio de 1974.
- CASTRO, Lúcio de. Um trajeto de alto risco. *Jornal do Brasil*. Terça-feira, 28 de setembro de 1999.
- CONTI, Luciana. Urbanização liga favela ao asfalto. *Jornal do Brasil*. Sexta-feira, 15 de outubro de 1999.