

# “AVENIDA BRASIL – TUDO PASSA QUEM NÃO VIU?”:

FORMAÇÃO E OCUPAÇÃO DO SUBÚRBIO RODOVIÁRIO  
NO RIO DE JANEIRO (1930-1960)

## “AVENIDA BRASIL - EVERYTHING PASSES BY THOSE WHO DON'T SEE? “:

THE FORMATION AND OCCUPATION OF A HIGHWAY SUBURB  
IN RIO DE JANEIRO (1930-1960)

PEDRO HENRIQUE CAMPELLO TORRES \*

\* Universidade de São Paulo, Instituto de Energia e Ambiente, São Paulo, SP, Brasil

**R E S U M O :** O tema do presente artigo é a Avenida Brasil, no Rio de Janeiro. Se a Avenida Brasil é o grande tema, os desdobramentos da construção da Avenida para a cidade do Rio de Janeiro na primeira metade do século XX é o objeto. Parto do pressuposto de que a partir da construção da avenida um novo eixo estruturante da cidade se expandiu pela orla da baía da Guanabara, produzindo uma nova configuração espacial para a localidade – antes inabitada – com fábricas, moradia operária e favelização crescente. Discuto ainda a hipótese de que com a Avenida há o desenvolvimento de um “subúrbio do automóvel” ou “subúrbio rodoviário”, em contraste com o subúrbio que margeia a linha do trem ou do bonde, já estabelecidos desde a virada do século XIX para o XX.

**P A L A V R A S - C H A V E :** Rio de Janeiro, Subúrbio, Avenida Brasil, História da Cidade, Automóvel

**A B S T R A C T :** *The theme of this article is Avenida Brasil, in Rio de Janeiro. If Avenida Brasil is the major theme, then the consequences for the city of Rio de Janeiro of constructing the Avenue in the first half of the twentieth century is the object. I start from the assumption that from the construction of the avenue a new structuring axis of the city expanded along the edge of Guanabara Bay, producing a new spatial configuration for the previously uninhabited locality with factories, working class housing, and growing slums. I also discuss the hypothesis that the Avenue has caused the development of an “automobile suburb” or “highway suburb”, in contrast to the suburbs bordering train or tram lines, already established from the turn of the nineteenth to the twentieth centuries.*

**K E Y W O R D S :** *Rio de Janeiro, Suburb, Avenida Brasil, City History, Automobile*

**A G R A D E C I M E N T O S :** A presente pesquisa é resultado de minha tese de doutorado em Ciências Sociais, com orientação da professora Maria Alice Resende de Carvalho, financiada pela CAPES - coordenação de aperfeiçoamento de pessoal de nível superior, os quais foram fundamentais para a realização desta empreitada.

## INTRODUÇÃO

Analisar o território da Avenida Brasil, no Rio de Janeiro, é analisar uma cidade de contrastes e seus caminhos, os sentidos de sua ocupação. Desde sua inauguração, na década de 1940, houve momentos de aceleração e inércia, tal como acontece no percurso dos cidadãos que por ali transitam de trem, de ônibus, de van, de moto-táxi, automóveis ou, até mesmo, carroças. Cumprindo o papel estratégico para o qual foi traçada, a Avenida facilitou o tráfego rumo ao “centro da cidade”, ou para “fora” dela, para os subúrbios, para o *Grande Rio*, ou para outros destinos<sup>1</sup>. Assim, funcionou como importante eixo impulsor da ocupação da área por indústrias, estabelecimentos e negócios urbanos nos anos 1940/1950. Foi, portanto, um marco importante do processo de urbanização e industrialização do Rio de Janeiro, capital federal à época, e da região metropolitana ao longo do século XX. Como espaço de moradia ou passagem, a avenida ou rodovia<sup>2</sup>, como na letra do samba enredo da Mocidade Independente de Padre Miguel<sup>3</sup>, “*rasga o coração da cidade*”, evidenciando uma cidade de contrastes.

Se a prioridade de prefeitos e interventores da capital federal se voltava para bairros do centro e da zona sul como, por exemplo, Copacabana<sup>4</sup>, valorizados como símbolos e expoentes de uma cultura urbana que se pretendia civilizada nas décadas de 1930 a 1960, eles também tinham planos para as áreas periféricas da cidade, sobretudo de acomodação das classes subalternas naquele território. O volume de recursos e obras de melhoramentos para cada região é indicador, até hoje, das prioridades para cada área da cidade. Desde o início do século XX são inúmeros os registros e queixas sobre a discrepância do que se investe de recursos públicos em algumas áreas da cidade em detrimento de outras.

Um dos principais jornais da época, o *Jornal do Brasil*, possuía uma coluna intitulada “Queixas do povo”<sup>5</sup>, na qual predominavam os reclames procedentes da população suburbana. O mesmo tipo de cobrança, sobretudo para questões básicas de urbanidade como pavimentação de ruas, calçadas, iluminação e transportes, era também comum nas sessões de “cartas dos leitores” dos grandes jornais, tais como *Tribuna da Imprensa* e *O Globo*, bem como nos inúmeros, porém breves, jornais suburbanos.

Sobre o recorte cronológico, optou-se pelo desafio de explorar uma temporalidade não privilegiada pelos estudos sobre o Rio de Janeiro suburbano, os anos compreendidos entre 1930-1960, e seus desdobramentos contemporâneos. No campo da história urbana, o foco que se tem dado é a passagem do século XIX ao XX, até, no máximo, os anos 1930<sup>6</sup>. Não à toa, esse é o recorte privilegiado para o estudo do tema, uma vez que nesse período, entre as três últimas décadas do XIX e primeiras três décadas do XX, ocorre sua formação e consolidação inicial. Sobretudo de uma ocupação que acompanhou os trechos percorridos pelo leito da E.F. Leopoldina Railway e que foi responsável pelo direcionamento dos primeiros povoadores urbanos, pobres e trabalhadores, que em período anterior (1880-1930) à inauguração da Av. Brasil, deram os primeiros passos para ocupação desta nova área residencial proletária, mas também industrial.

Por outro lado, é justamente a partir dos anos 1930 que a ocupação desta parte da cidade começa a se expandir e a se consolidar, com base em iniciativas do Estado, do capital privado e do setor imobiliário, produzindo, de um lado, os

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

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

3 “Do importado à carroça o contraste social/ Nesse rio de asfalto o dinheiro fala alto/ é a filosofia nacional/ Passo por ela todo dia/ De carona com a estrela rasgando o coração dessa cidade”. (Trecho do samba da Mocidade Independente de Padre Miguel, 1994, em homenagem à Avenida, disponível online em [vagalume.com.br](http://vagalume.com.br)).

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

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

6 Importante contribuição sobre o tema é a dissertação *Contribuição ao estudo da história do subúrbio do Rio de Janeiro: a freguesia de Inhaúma - 1743-1920* e a tese *De freguesias rurais a subúrbio: Inhaúma e Irajá no município do Rio de Janeiro, ambas de Joaquim Justino de Moura dos Santos*.

contornos da cidade tal como hoje a conhecemos, assim como as desigualdades e as disputas que se arrastam até hoje. A ocupação dessa faixa da cidade por indústrias e moradias populares logo resultou em expansão das favelas e de suas lutas por melhores condições de vida.

A cidade do Rio de Janeiro passou por inúmeras transformações em sua composição urbana no decorrer do século XX, no que devemos destacar, logo no limiar do século, as reformas urbanas realizadas durante o período do prefeito Pereira Passos, durante a presidência de Rodrigues Alves (1902-1906). A morfologia urbana que conhecemos hoje é fruto de disputas e conflitos de um longo processo histórico de produção espacial injusta em que imperam as desigualdades sociais. Nesse século, a cidade será objeto de, ao menos, quatro grandes planos urbanísticos: os Planos Agache (1930) e Doxiadis (1965), o Pub-Rio (1977) e o Plano Diretor Decenal (1992), além de uma série de outros estudos, projetos, programas nascidos da atividade de comissões instaladas por interventores e prefeitos (TORRES; SANCHES; RIBEIRO; 2017).

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

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

*Governar por retas* (CARVALHO, 1994) é uma referência e tradição da cidade em uma perspectiva de longo prazo, até hoje utilizada – ou desejada – por prefeitos contemporâneos. Ser *Prefeito Engenheiro*, “tocador de obras”, é, no caso do Rio de Janeiro, marca mensurável para atestar a qualidade da gestão municipal. Os engenheiros, é bem verdade, já disputavam a hegemonia do processo de urbanização da cidade-capital, desde a virada do século.

O Clube de Engenharia<sup>7</sup>, por exemplo, foi fundamental para a construção dos debates urbanos da cidade, e a geração Pereira Passos, integrante ativo do Clube, data dos anos 1870. Com a iniciativa da organização dos intelectuais em seu entorno<sup>8</sup>, como elemento constitutivo do seu poder, a monarquia brasileira conferiu dimensão pública à atividade intelectual, e essa será a marca de origem da moderna inteligência no país (CARVALHO, 2007, p.19).

O Clube de Engenharia teve papel fundamental na viabilidade política e técnica para a construção da Avenida Brasil nos anos 40, momento de resgate de antigos planos urbanísticos do início do século pelo Governo Vargas e pelo interventor Dodsworth. A aliança entre esses intelectuais e a classe política pode ser verificada na passagem de Carvalho sobre o Campos Salles e seu ideal de cidade no início do século XX:

7 Sessão inaugural do Clube de Engenharia data de 1880.

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

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

Com as intervenções urbanas do período Vargas inaugura-se um novo desenvolvimento urbanístico no Rio de Janeiro, Distrito Federal, nos anos de 1930 a 1945. Esse novo ciclo estético estava relacionado sobretudo com o Estado Novo (1937-1945)<sup>9</sup>. A configuração entre engenheiros, capitalistas e Estado ganhou novos contornos com a nova relação entre intelectuais e modernização sob o governo do Estado Novo, atuando em sua dupla dimensão, a política e a estrutural (CARVALHO, 2007, p.22).

9 Os projetos de urbanização da cidade foram autorizados através dos Planos de Urbanização presentes no Decreto-Lei Nº 2.722, de 30 de outubro de 1940.

## **A CONSTRUÇÃO DA AVENIDA BRASIL E O “SUBÚRBIO DO AUTOMÓVEL” NO RIO DE JANEIRO**

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

O Prefeito Henrique Dodsworth, em artigo sobre a Avenida Getúlio Vargas, registra as dificuldades da intervenção urbana com a completa demolição das quadras edificadas compreendidas entre as ruas Visconde de Itaúna e General Câmara de um lado, e Senador Euzébio e São Pedro de outro. Ao todo foram demolidos, de acordo com o prefeito, 525 prédios, entre 4 igrejas, seis bancos, o edifício do Paço Municipal e um Mercado (DODSWORTH, 1955)<sup>10</sup>.

A obra, grandiosa, representava em sua concepção a essência do projeto autoritário Varguista, que durante a Segunda Guerra Mundial flertava com o fascismo europeu. Da mesma forma configurava-se sua execução que, de um lado, ignorava símbolos culturais e materiais da cidade, expressões urbanas e identitárias da cidade, e, concretamente, passava por cima de qualquer obstáculo para realizar seu objetivo.

Não importavam as queixas em se demolir igrejas, destombar plantas históricas e o Campo de Santana, terreiros de samba e territórios de valorização da cultura afro (como a casa da Tia Ciata, considerada a capital da Pequena África), comércio, moradias e pequenas oficinas fabris, de cariocas e estrangeiros que habitavam a área. O triunfo do projeto deveria prevalecer a qualquer custo. Se a República não produziu uma estética própria na construção de símbolos nacionais integradores, por imitar modelos da república francesa (CARVALHO, 1990), o Estado Novo buscava, à sua característica, realizá-la. Inclusive, encarava-o como parte do processo de expansão do capitalismo industrial no Rio de Janeiro, e seu caráter nacional atrelado à ideologia de Vargas.

10 Ainda sobre as demolições – e remoções –, são uníssonas as vozes que destacam como uma das principais perdas históricas a destruição da Igreja de São Pedro dos Clérigos, construída no século XVIII, com interior decorado pelo Mestre Valentim (Hollanda, 2007).

Inaugurada no mesmo ano que a Avenida Presidente Vargas, a Avenida Brasil tem características bem distintas. Seu primeiro trecho, inaugurado em 1944, possibilitava o trajeto por automóvel entre o Cais do Porto até o bairro de Parada de Lucas, passando pelo bairro da Penha, em trecho de 15 quilômetros. Ao contrário da avenida que homenageava o nome do ditador e deveria ser uma vitrine na intervenção urbana da capital, a Avenida Brasil, inicialmente chamada de “variante da estrada Rio-Petrópolis”, era uma via de passagem, de escoamento, em meio à paisagem desértica da orla guanabarina da cidade, onde hoje estão bairros como Bonsucesso, Maré, Penha, Olaria entre outros. No entanto, do ponto de vista estratégico, a avenida era de suma importância para o aumento da oferta de “entradas” e “saídas” da cidade, tendo em vista o rodoviarismo ascendente e a necessidade de maior integração com São Paulo, além do acesso à região Serrana.

A Avenida Brasil registra algumas inaugurações em seu longo percurso, sendo possível que parte dos conflitos de informação em relação a sua inauguração se explique por esse fato. A primeira etapa, com registro da imprensa à época<sup>11</sup>, foi inaugurada com a presença de Vargas, Henrique Dodsworth, além da presença dos ministros da Marinha, da Guerra e Aviação. Posteriormente, uma segunda etapa da inauguração ocorreu em 1946, outra, em 1947, entre São Cristóvão e Manguinhos, assim como sua duplicação, que foi realizada entre 1951 e 1954. Por último, uma nova inauguração foi realizada em 1961, com a incorporação da Avenida da Bandeira entre o que hoje é o Trevo das Margaridas até Santa Cruz.

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

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

A paisagem de deserto nos arredores da Avenida, na década de 1940, é um verdadeiro contraste com outras regiões do subúrbio da cidade, como Meier, Vila Isabel, Inhaúma, entre outras, dotadas de linha do trem ou do bonde. As obras do período tiveram à frente o então Secretário de Aviação, Edison Passos, e faziam parte do “Plano de Remodelação”, previsto durante o período do interventor Henrique Dodsworth<sup>12</sup>.

O contorno que conhecemos hoje, em seu longo traçado, conectando o Centro da Cidade com as zonas norte e oeste, apenas se realizará na década de 60, com a incorporação da Avenida das Bandeiras, servindo de alternativa ao transporte sobre trilhos, que cobria parte da região. Com a abertura da Avenida, a chegada das fábricas, e uma alternativa ao trem (e também ao bonde<sup>13</sup>) para o transporte até a área central da cidade, a região passou a atrair diversas formas de moradias de classe média e operária<sup>14</sup>, começando um longo processo de reconfiguração espacial que caracterizava a zona norte até a zona oeste, na região da baixada de Jacarepaguá e arredores.

**11** O Globo, 10 de Junho de 1944.

**12** O então Prefeito destaca que dentro do plano estavam previstas ao menos cinco obras de grande vulto: Avenida Presidente Vargas, Avenida Brasil, Duplicação Túnel do Leme, conclusão da Esplanada do Castelo, e a demolição do Morro de Santo Antônio (Dodsworth, 1955, p.5).

**13** Sobre o desenvolvimento dos bondes no Rio de Janeiro, veja-se a importante pesquisa contida no trabalho de Elisabeth von der Weid, “O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro”.

Sobre o desenvolvimento dos bondes no Rio de Janeiro, veja-se a importante pesquisa contida no trabalho de Elisabeth von der Weid, “O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro”.

**14** Sobre a formação do operariado no Rio de Janeiro dois trabalhos clássicos são: “O fio da meada” de Elisabeth von der Weid e Ana Marta Rodrigues Bastos. E “Rio de Janeiro Operário” de Eulália Maria Lahmeyer Lobo (Coord.).

Importante destacar o papel das empresas, sobretudo do setor de eletricidade e mobilidade urbana, nesse processo de expansão e povoamento do território, com disputas entre grupos capitalistas e articulações com o poder público (WEID, 2017 e 1996, e SAEZ, 2013):

A expansão da rede de bondes da Light foi feita através da aquisição e incorporação das pequenas concessões independentes, espalhadas pelos arrabaldes e subúrbios do Rio, e sua interligação com a rede já sob o seu controle, de modo a formar um sistema integrado completo. Como pode ser notado, o bonde foi um elemento fundamental no desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro. Pode-se entender a expansão do centro, a formação de novos bairros, a setorização social, através da evolução das linhas de carris. Com seu aspecto característico, seu espaço democrático e sua tradição, o bonde foi por muitas décadas como que um símbolo da cidade litorânea, um espaço onde tudo podia acontecer. Durante esse tempo, era o transporte coletivo por excelência, permitindo a qualquer pessoa ir, de qualquer ponto da cidade, aonde bem entendesse. As linhas de bonde interligadas cobriam absolutamente toda a zona urbana do Rio e seus subúrbios mais próximos (WEID, 1996, p.23).

Será nesse território despovoado, aterrado e desprovido de infraestrutura urbana, incluindo-se aí transporte público, como trem ou bonde, que uma nova área de expansão da cidade se consolidará a partir dos anos 1940. Chamarei esse território de subúrbio do automóvel, em contraposição ao subúrbio dos trilhos (trem ou bonde), dito clássico, e já estabelecido no caso carioca, em outra região da cidade.

O tema dos subúrbios<sup>15</sup>, como vimos, é complexo e exige uma convergência de conhecimentos entre distintos campos do saber como a história, a geografia, o urbanismo e das ciências sociais e do planejamento urbano. O presente artigo é, portanto, uma contribuição aos esforços acadêmicos, ainda escassos e difusos, sobre o tema. Ainda sobre o tema, Lysia Bernardes, em seu trabalho clássico intitulado “A faixa suburbana do Rio de Janeiro” (1967) destaca uma peculiaridade do caso carioca:

Um subúrbio não se explica em si mesmo, ainda, quando, administrativamente, constitui uma unidade autônoma, como é o caso das sedes municipais fluminenses, hoje integradas na zona suburbana da metrópole carioca. Os subúrbios são, via de regra, unidades urbanas incompletas e, em face de sua estrutura funcional relativamente simples, exibem uma estrutura espacial pouco diferenciada. Quase sempre os subúrbios acusam o predomínio de uma função, seja a função residencial, seja a função industrial, ou bem, apresentam uma combinação destas funções. São menos frequentes os subúrbios diversificados, em que a função comercial e as funções de serviços já assumem expressiva significação. Nova Iguaçu, Campo Grande, Jacarepaguá, “espírito comunitário raramente encontrado na área suburbana (BERNARDES, 1967, p.75).

Dirá a autora que o subúrbio carioca não é essencialmente industrial e operário. A proeminência, segundo a autora, da função residencial deu-se, principalmente, pelo aumento considerável da população e, ao mesmo tempo, pela dificuldade de locomoção até o centro da cidade (BERNARDES, 1967, p.73). Esse último fato, contudo, teria criado as condições favoráveis ao florescimento de subcentros subur-

15 No século XIX, os subúrbios estavam associados a uma área considerável das cidades, principalmente o Rio de Janeiro, embora a palavra não estivesse presente “nos Códigos de Posturas e nem nos decretos do período Imperial” (PEREIRA, 2014).

banos como Madureira, Meier, Campo Grande, além de municípios vizinhos como Duque de Caxias e Nova Iguaçu.

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

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

De qualquer modo, no Rio de Janeiro, não é possível conceber uma modelagem fixa e uma mesma reconstrução analítica para o conceito de subúrbio (TORRES, 2017). Afinal, tanto existiram subúrbios habitados por aqueles que detinham algum recurso para habitar em áreas afastadas do centro e pagar o transporte até o trabalho, quanto subúrbios com bondes, ou sem qualquer sistema de transportes. Vale lembrar que o sistema de trens suburbanos da então capital federal é inaugurado em 1858, até Cascadura. A ferrovia, sozinha, não provocou um deslocamento imediato de indústrias para o subúrbio. O bairro de Engenho Novo, por exemplo, possuía apenas duas indústrias em 1890, 32 anos após a inauguração da estrada de ferro.

Na caracterização urbanística do Rio de Janeiro, portanto, não cabem modelos como “só existem subúrbios com trem”, ou os “subúrbios são locais de moradia operária”, ou de “moradia das elites”, ou de “localização de fábricas”. Essa constatação se distingue do principal argumento de Fernandes, que, por sua vez, o recolhe de Soares – ambos convencidos de que não se denomina subúrbio área em que não existem trens ou bondes<sup>16</sup>.

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

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

A área vizinha da Avenida Brasil surgiu do aterro de uma ampla área do litoral lodoso. Essa zona se destaca das anteriores por seu caráter muito recente e por não dispor de

16 Outro autor que considera os subúrbios pela proximidade com a linha do trem é Lins (2010), para quem “No Rio de Janeiro, os subúrbios são considerados somente aqueles bairros situados à beira das ferrovias, situados nas zonas Norte e Oeste da cidade” (LINS, 2010. p.140).

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

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

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

## **OS PROJETOS E A FUNÇÃO PRIMORDIAL DA AVENIDA PARA A CIDADE**

O projeto de uma avenida, nos moldes da Avenida Brasil, já estava presente nos projetos de Pereira Passos, embora não realizado, talvez pelo alto custo, talvez pelas dificuldades técnicas impostas pelo traçado<sup>17</sup>, ou talvez mesmo por não ser uma das tantas prioridades do caderno de obras executada pelo então Prefeito. A primeira tentativa de abrir a via aos veículos automotores é datada de 1906, e o objetivo era conectar o centro da cidade aos bairros localizados depois da Ponta do Caju até Irajá, tendo como ponto de partida a Avenida Rodrigues Alves e o Cais do Porto, também cogitando uma via que facilitasse o acesso à então capital federal (COSTA, 2006, p.4).

Idealizada no início do século XX, no conjunto de reformas urbanas da gestão do Presidente Rodrigues Alves, como ligação e acesso alternativo pelo litoral rumo à região Serrana do estado, a Avenida teve seu projeto recuperado no final da década de 1930<sup>18</sup> já sob o governo Getúlio Vargas e do interventor do Distrito Federal, Henrique Dodsworth. Mais tarde, em 1961, teve sua ampliação viária para a zona oeste da cidade, em traçado próximo ao que conhecemos hoje, incorporando a extinta Avenida da Bandeira.

Para José de Oliveira Reis, bem como para grande parte dos membros do Clube de Engenharia, a obra já possuía relevância considerável, ainda que sua propaganda e publicidade pelo governo, ou pela imprensa, não destacasse essa dimensão. “A Avenida

17 São constantes os debates no Clube de Engenharia, ou mesmo nos jornais de grande circulação da época, em relação as dificuldades técnicas da obra e sua viabilidade (COSTA, 2006).

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



Brasil é de uma importância incontestável e graças a ela toda a zona suburbana da Leopoldina tomou um desenvolvimento extraordinário”. (REIS, 1977, p.112)

Sobre a intenção oficial da abertura da avenida, Costa considera que

A Avenida Brasil foi aberta como um caminho alternativo aos tradicionais percursos realizados pelo interior dos bairros da zona da Leopoldina ou, ainda, por mar ou por trem para se chegar à antiga Estrada União-Indústria (1860). Seu traçado, ao longo do litoral da Baía da Guanabara, facilitou o acesso a Petrópolis e daí a esta estrada, até então a mais utilizada para se chegar à região de Minas Gerais. (COSTA, 2006, p.4).

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

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

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

As dificuldades técnicas são registradas por Costa (2006) como um dos principais entraves à construção da obra desde 1906. Para o autor,

A primeira tentativa, sem sucesso, para a abertura de uma ligação à região de Petrópolis e à Estrada União-Indústria, que atendessem à circulação de veículos automotores, data de 1906. Durante as duas décadas seguintes, seu projeto foi discutido em diversos *fóruns*, como nos primeiros congressos brasileiros de estrada de rodagem, iniciados em 1916 e organizados pelo Automóvel Club do Brasil, órgão criado em 1907, ele próprio ligado à gênese do rodoviarismo no Brasil. (...) Inicialmente, foram feitos cinco estudos para a nova rodovia, a cargo da equipe do Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP). Dentre as propostas, a pelo litoral – e, portanto, à “beira-mar da estrada de ferro Leopoldina” – foi considerada a menos exequível à época, segundo os próprios técnicos. Este trajeto, entretanto, seria retomado duas décadas depois e daria origem ao que se chamou à época Variante Rio-Petrópolis, a hoje Avenida Brasil. O projeto proposto por Viera para o Bairro Industrial de Manguinhos, ao adotar o mesmo trajeto pelo litoral para uma Avenida Norte, estaria confirmando o traçado da futura Avenida Brasil<sup>19</sup>. (COSTA, 2006, p.6).

De todo modo, a nova “avenida”, “além da função primordial de ligar o Rio de Janeiro ao interior do país, terá (...) também o encargo de facilitar a intercomunicação dos subúrbios da Leopoldina, distribuindo pelas sub-radiais que dela partem, o tráfego para diferentes zonas” (REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA,

<sup>19</sup> Em 18/08/37, com o Decreto n. 6.040, foi criada a Comissão de Obras Novas, vinculada à Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas. Já o Decreto-lei n. 2.722, de 30/10/40 ofereceu aos capitalistas e proprietários vantagens incontestes na aplicação de capital.

1943: 160. In: COSTA, 2006: 226). A avenida Brasil representa um marco visível nas transformações urbanas decorrentes do aparecimento do automóvel como principal transporte urbano moderno no Rio de Janeiro.

## **ESTRUTURAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DO “SUBÚRBIO DO AUTOMÓVEL” NA CIDADE-CAPITAL**

Para Maurício de Abreu, é impossível analisar o Rio de Janeiro nessa época, seu crescimento e adensamento sem dedicar atenção à indústria<sup>20</sup>. O desenvolvimento industrial ali foi acompanhando de um processo de ocupação do subúrbio. A transformação do subúrbio em lugar “proletário” não se dá de maneira linear. Annelise Fernandez lembra que ainda na década de 1890 o subúrbio era habitado predominantemente por uma pequena classe média composta em sua maioria por funcionários civis e militares de baixo escalão, comerciantes e alguns operários (FERNANDEZ, 1995, p. 16).

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

O bairro de São Cristóvão, por exemplo, deixa de ser subúrbio privilegiado com investimentos públicos e passa então ao velho modelo de transformação de um subúrbio de tipo ferroviário, com fábricas e residências populares. Nesse momento “surge o consenso entre as classes dominantes que define, na prática e ideologicamente, os setores do Norte e do Oeste da cidade como lugar dos proletários, enquanto o setor sul será reservado para os ricos e grupos afluentes” (FERNANDES, 2011, p. 87).

Os trabalhadores que não se deslocaram para as favelas da Zona Sul ou para os subúrbios encontraram outro espaço “disponível” na área fronteira da cidade: o Grande Rio e a Baixada Fluminense, não à toa chamados até hoje de “vilas” e “jardins” operários. Com o tempo, consolidou-se a noção de que o subúrbio é o local de moradia das camadas menos favorecidas. A partir dos anos 40, com a Avenida Brasil, o fluxo para o subúrbio não mais era guiado apenas pelos “trilhos do trem” ou dos bondes, no sentido da zona norte e oeste da cidade. Migrações expandiram-se para regiões mais distantes do centro como Santa Cruz, Campo Grande, Pavuna, Jacarepaguá, assim como Niterói, Duque de Caxias, Nilópolis, Nova Iguaçu, São João de Meriti e São Gonçalo. A cidade começava, portanto, na década de 1940, a ganhar os contornos e limites que hoje conhecemos.

Já na década de 1950, o crescimento de subúrbios periféricos como Nilópolis, São João de Meriti, Caxias e Nova Iguaçu, localizados além dos limites da cidade, freia a expansão do subúrbio carioca, sobretudo com a inauguração da Avenida Brasil (na década de 40) e, posteriormente, da Rodovia Rio-São Paulo. A proximidade entre moradia e locais de trabalho é sempre uma questão decisiva para a população trabalhadora da cidade. Não à toa, as regiões industriais entre a linha ferroviária da

20 O espaço de maior concentração de indústrias e operários do país, na virada do século 19 ao 20, ficava próximo à Serra do Mar. As exceções são as fábricas S. Lázaro (1877), Santa Rita (1877) e Rink (1879), as duas primeiras em São Cristóvão e a última, no Centro.

Leopoldina e a Avenida Brasil registram o maior crescimento de favelas no Rio de Janeiro entre as décadas de 1940 e 1950. Mais de 30% da população trabalhadora do Distrito Federal trabalhava diretamente no setor industrial. E, desses, cerca de 50% morava em favelas, de acordo com o Censo da Prefeitura, realizado no final dos anos de 1940. (ABREU, 2013, p. 106; SILVA, M., 2010 p. 72)

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

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

Em *The Poverty of Rights* (2008), Fischer analisa as relações entre cidadania, legislação e planejamento urbano na cidade do Rio de Janeiro. Apresentando dados do Censo Industrial, Fischer mostra que, mesmo “em baixa”, houve considerado crescimento dos estabelecimentos industriais na cidade, crescendo de 1.541 em 1920, para 5.328 em 1960. Segundo a autora, a população suburbana acompanhou esse crescimento, evidenciando de um lado a tendência da expansão da cidade rumo ao subúrbio e, de outro, da instalação de fábricas nesse território. A população suburbana cresceu 458 por cento entre 1920 e 1960, o equivalente a dois milhões de pessoas ou a 63.3% de todos os cariocas.

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

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

Finalmente cabe indicar que esses processos, que dão origem ao desenvolvimento da favela suburbana, envolvem também ações de grilagem e intervenções do próprio Estado, no decorrer dos anos 1940-1950, sempre associadas às transformações da cidade, em especial

para as áreas do litoral Norte e a área Oeste. O primeiro constitui uma região que concentra vários projetos de expansão de atividades industriais e do porto, e a abertura da avenida Brasil em 1946, mas também para onde a prefeitura remaneja favelados de outras áreas (próximas ou não) para parques proletários e assentamentos (...). (SILVA, 2010, p.175)

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

É consenso entre os estudiosos do Rio Janeiro que os anos 1940 marcam uma nova relação entre a produção da moradia para as classes trabalhadoras. A preocupação do Estado brasileiro com esse tema remonta, pelo menos, à geração do engenheiro e prefeito Pereira Passos. Em mensagem lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906, o Prefeito fez questão de mencionar o tema e sua escala: “o problema da habitação operária é um problema não apenas do Rio, mas mundial”.

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

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

Nos anos 1940, com a abertura da Avenida Brasil, há uma forte expansão das favelas justamente no trajeto que segue o percurso do logradouro. É preciso registrar que o período coincide, também, com a instalação de indústrias ao longo da Avenida. A ocupação de um novo espaço de rodoviário, a Avenida Brasil, assim como a expansão fabril, implementada pelo Estado é exemplo concreto da associação Estado-Indústria no período em análise. “O deslocamento das indústrias em direção ao subúrbio e o desenvolvimento da zona sul descentralizaram, entretanto, as fontes de emprego e, com elas, também as favelas” (ABREU, 2013, p. 102). Os anos 1950 tirariam do centro e da zona sul mais algumas indústrias remanescentes.

Para Abreu,

Toda área próxima à Avenida Brasil foi destinada à localização fabril, além de armazéns, oficinas, garagens, respeitando-se apenas terrenos de propriedade militar. Mas esta des-

tinuação natural não foi disciplinada a tempo, pois a participação maior do transporte rodoviário no Brasil somente se verificou na década de 1950, tendo havido alguma antecipação pela ocupação de vastos terrenos por favelas...A invasão da área pelas favelas, atraída pela ocupação fabril no espaço, impediu a instalação de indústrias em alguns trechos, (notadamente) entre Olaria e Lucas (ABREU, 2013, p. 103).

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

A Avenida Brasil, uma moderna rodovia inaugurada em 1946, que se estende para noroeste das regiões portuárias do Rio até a fronteira com o município, e em direção para o sudoeste, conectando-se com a Rodovia Rio-Petrópolis e a rodovia Dutra para São Paulo, inaugurada em 1951. O projeto da Avenida Brasil, iniciado sob a direção de Henrique Dodsworth nos anos 30, destinava-se a facilitar o transporte de bens industriais e comerciais entre o Rio e o resto do país, para que as novas terras da Baixada Fluminense, áreas viáveis para o desenvolvimento industrial e, ainda, incidentalmente, para ligar os subúrbios ferroviários ao longo da linha Rio D'Ouro com os da Leopoldina, da Central do Brasil e da Linha Auxiliar. A avenida também - previsivelmente, mas menos deliberadamente - se tornou o local da mais rápida expansão da favela da cidade, e integrou as cidades satélites do Noroeste na área metropolitana do Rio. (FISCHER, 2008, p 39. Tradução minha.)

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

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

O fato é que a favela ganha ritmo acelerado a partir da década de 1950, como se pode verificar na tabela abaixo.

Tabela 1: Percentual da população favelada no Rio de Janeiro.

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

Fonte: Gonçalves (2016). Pallas Editora.

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

Tabela 2: Governos e favelas removidas 1962-1974.

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

Fonte: Oakim (2014). Organização e adaptação: Autor

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

Se o número de novas favelas e novos moradores em favelas existentes foi alto na década de 1950, a situação na década seguinte acusa um crescimento espantoso. “Em 1950 elas abrigavam um total de 169.305 habitantes, em 1960 serviam de local de residência a 335.063 pessoas, ou seja, registraram um crescimento de 98%” (PARISSE apud ABREU, 2013 p. 126). A década de 60 é caracterizada pela retomada do processo de erradicação das favelas, principalmente ao longo da Av. Brasil (VIAL, 2001, p.11).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

Com o esvaziamento da atividade industrial no território da Avenida Brasil, muitas fábricas viraram ruínas, e muitas dessas ruínas foram ocupadas como moradia, evidenciando um processo de abandono daqueles equipamentos e de subsequente favelização da região. Estudos recentes têm reconstruído a memória daquele patrimônio fabril e atentado para suas transformações recentes em moradia (Cavalcanti e Fontes, 2011). No caso da Avenida Brasil, a morfologia contemporânea conjuga galpões, antigas fábricas, conjuntos habitacionais de diferentes períodos, além de inúmeras favelas, além de muitos complexos de favela surgidos a partir das transformações provocadas pela construção de moradias pelo Estado.<sup>21</sup>

O resultado desse movimento para a cidade, e para os cidadãos, é a produção das desigualdades sociais e injustiças, em um ambiente de ausência de direitos. A espoliação urbana (Kowarick, 1979) ganha musculatura nesses territórios marcados pelas ausências, pelo somatório de extorsões e pela precariedade dos serviços de consumo coletivo.

Por outro lado, é nesse ambiente que vai emergir um associativismo comunitário representativo para lutar por seus direitos, o *Direito à Cidade*. O processo de modernização urbana expulsou parte dos trabalhadores e das classes subalternas do centro da cidade, realocando-as para áreas distantes e desprovidas de urbanidades, como descrito por Lefebvre (1991). A construção e promoção de casas populares na periferia, e não de espaços de sociabilidade e moradia, foi tarefa do Estado brasileiro na maior parte das cidades brasileiras. A evolução urbana do Rio de Janeiro ilustra esse processo, pois, como causa e consequência das acentuadas disparidades encontradas na sociedade brasileira, ali se aprofundou a elitização da centralidade urbana e a periferização das categorias sociais de baixa renda.

<sup>21</sup> Assim como a partir de construções espontâneas, após ocupação ilegal, por exemplo, nas favelas do Timbau e do Sapateiro, que viriam a formar o grande complexo de favelas da Maré, hoje com 16 favelas.

**Pedro Henrique Campello Torres** é Historiador, Especialista e Mestre em Planejamento Urbano e Regional pelo (IPPUR) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ); doutor em Ciências Sociais pela PUC-Rio; foi Visiting Student na Princeton University e atualmente é Pós-Doutorando na Universidade de São Paulo (USP).  
E-mail: pedrotorres@usp.br

ORCID: 0000-0002-0468-4329

Artigo recebido em 01 de julho de 2017 e aprovado para publicação em 24 de novembro de 2017.

## REFERÊNCIAS

- ABREU, M. A. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 2013.
- BERNARDES, L. M. C. A Faixa Suburbana Do Rio De Janeiro. *Revista Geográfica*, no. 67, 1967. p.69-86. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/40992949> Acesso em: novembro de 2017.
- BRASIL. *Decreto-Lei Nº 2.722*, de 30 de outubro de 1940. Rio de Janeiro, DF, outubro. 1940.
- CARVALHO, J. M. *A formação das almas*. O imaginário da república no Brasil. Rio de Janeiro, Companhia das Letras, 1990.
- CARVALHO, M. A. R. *Quatro vezes cidade*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994.
- \_\_\_\_\_. Temas sobre a organização dos intelectuais no Brasil. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, v. 22, n. 65, Oct. 2007. pp. 17-31 <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-69092007000300003>.
- CAVALCANTI, Mariana e FONTES, Paulo. Ruínas industriais e memória em uma “favela fabril” carioca. *Revista de História Oral*, v.14, n.1, jan-jun. 2011. Pp. 11-35 Disponível em: <http://revista.historiaoral.org.br/index.php?journal=rho&page=article&op=view&path%5B%5D=221&path%5B%5D=225> Acesso em: novembro de 2017.
- DODSWORTH, Henrique. *A Avenida Presidente Vargas: Aspectos Urbanísticos, jurídicos, financeiros e administrativos de sua realização*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Ministério da Fazenda, 1955.
- FERNANDES, N. N. *O rapto ideológico da categoria subúrbio*: Rio de Janeiro 1858/1945. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011.
- FERNANDEZ, A. C. F. *Assim é o meu subúrbio: o projeto de dignificação dos subúrbios entre as camadas médias suburbanas de 1948 a 1957*. 1995. 284f. *Dissertação (Mestrado)* – Programa de Pós-graduação em Sociologia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- FISCHER, B. *A Poverty of Rights: Citizenship and Inequality in Twentieth-Century Rio de Janeiro*. Stanford: Stanford University Press, 2008. 488p.
- COSTA, R. G. *Entre “Avenida” e “Rodovia”*: a história da Avenida Brasil (1906-1954). Tese de Doutorado. Arquitetura e urbanismo. UFRJ, 2006.
- GONÇALVES, R. S. *Favelas do Rio de Janeiro: história e direito*. Rio de Janeiro: Pallas Editora, 2016.
- HOLLANDA, D. M. C. *A barbárie legitimada: a demolição da igreja de São Pedro dos Clérigos do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2007.
- KOWARICK, L. *A Espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- LEFEBVRE, H. *A produção do espaço*. Traduzido por Donald Nicholson-Smith 1991. Blackwell Publishing.
- LINS, A. J. P. S. Ferrovia e segregação espacial no subúrbio: Quintino Bocaiúva, Rio de Janeiro. In: Márcio Piñon de Oliveira e Nelson da Nóbrega Fernandes. (Org.). *150 Anos de subúrbio carioca*. 1ed. Niterói e Rio de Janeiro: Editora da UFF e Lamparina Editora, 2010. Pp. 138-160.
- LOBO, E. M. L. (Coord.) *Rio de Janeiro Operário*. Natureza do Estado, Conjuntura Econômica, condições de vida e consciência de classe. Rio de Janeiro: Access editora, 1992.
- MAGALHÃES, Sérgio; IZAGA, Fabiana; PINTO, André. Cidades: mobilidade, habitação e escala: um chamado à ação. Brasília, Confederação Nacional da Indústria – CNI, 2012. MAGALHÃES, Sérgio; IZAGA, Fabiana. Close yet far. In: BURDETT, Ricky (org.). *Urban Age City Transformations*. Conference Rio de Janeiro, 24/25 october 2013.
- MIYASAKA, C. R. *Os trabalhadores e a cidade: a experiência dos suburbanos cariocas (1890-1920)*. Tese de Doutorado, Unicamp. 2016.



- OAKIM, Juliana. *“Urbanização sim, remoção não”*. A atuação da Federação de Associações de Favelas do Estado da Guanabara nas décadas de 1960-1970. 2014. 211 f. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, Universidade Federal Fluminense Niterói, 2014.
- O'DONNELL, J. *A invenção de Copacabana: culturas urbanas e estilos de vida no Rio de Janeiro (1890-1940)*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.
- PEREIRA, M. A. C. S. Subúrbio. In: TOPALOV, Christian et. al. (org.). *A aventura das palavras da cidade, através dos tempos, das línguas e das sociedades*. São Paulo: Romano Guerra, 2014. Pp. 619- 627.
- REIS, J. O. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro, 1977. \_\_\_\_\_ . Uma síntese sobre as principais vias do Plano Diretor. *Revista Municipal de Engenharia.*, julho de 1942, Nº 4. RIO DE JANEIRO (Distrito Federal).
- SAEZ, Horácio Capel. COSTA, Vicente Casals. *Capitalismo e história da eletrificação, 1890-1930*. Ediciones del Serbal, S.A., 2013.
- SANTOS, Joaquim Justino Moura dos. *Contribuição ao estudo da história do subúrbio do Rio de Janeiro: a freguesia de Inhaúma - 1743-1920*. Dissertação de mestrado, Rio de Janeiro, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1987. \_\_\_\_\_ . De freguesias rurais a subúrbio: Inhaúma e Irajá no município do Rio de Janeiro. *Tese de doutoramento, São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo*, 1997.
- SILVA, E. *As queixas do povo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- SILVA, L. A. M. A Política na Favela. *Cadernos Brasileiros*, n. º 41, maio/junho, 1967. Pp. 35-47
- SILVA, M. L. P. As favelas e o subúrbio: associações e dissociações na expansão suburbana da favela. In: OLIVEIRA, Márcio Piñon de Oliveira. FERNANDES, Nelson Nóbrega (orgs.) *150 anos de subúrbio carioca*. Lamparina: FAPERJ; EdUFF.2010.
- SOARES, Maria Therezinha Segadas. Fisionomia e estrutura do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, julho-setembro de 1965. p.329-388. Disponível em: [http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201965%20v27\\_n3.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201965%20v27_n3.pdf) Acesso em: novembro de 2017.
- TORRES, Pedro Henrique C.; Sanches, T; Ribeiro, R. O direito à cidade no Rio de Janeiro contemporâneo. *Olhares Plurais*, v. 1, 2017. Disponível em <http://revista.seune.edu.br/index.php/op/article/view/264> Acesso em: novembro de 2017. Pp. 1-2
- TORRES, Pedro Henrique C. *Uma Avenida Chamada Brasil: expansão e consolidação do Rio de Janeiro suburbano*. Tese de doutoramento, Rio de Janeiro, Pontifícia Universidade do Rio de Janeiro (PUC-Rio), 2017.
- VIAL, A. M. *Evolução da ocupação das favelas na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro, 2001.
- WEID, Elisabeth Von Der. E Bastos, A. M. R. *O Fio Da Meada: Estratégia De Expansão De Uma Industria Têxtil: Companhia America Fabril, 1878-1930*. Rio de Janeiro: Editora CNI, 1986. \_\_\_\_\_ . *O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 1994. \_\_\_\_\_ . *Chegada e expansão da Light no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: 7Letras, 2017.