

# SUBÚRBIO CARIOCA: CONCEITOS, TRANSFORMAÇÕES E FLUXOS COMUNICACIONAIS DA CIDADE

## *Rio de Janeiro suburb: concepts, transformations and the city communicational flows*

João Luis Araújo Maia\*

Adelaide Rocha de la Torre Chao\*\*

### RESUMO

Apresenta-se neste artigo uma reflexão acerca do que teoricamente está à margem, distante, aquilo que parece despercebido, oculto: o subúrbio – esquecido e muitas vezes confundido com a noção de periferia. A partir do que conta a história cultural sobre a formação das cidades, especialmente no Rio de Janeiro, discute-se como o subúrbio norteia o campo da cultura e da comunicação no cenário atual. Faz-se uma análise, partindo de referências e símbolos que representam o imaginário carioca, a exemplo do trem e da malha ferroviária urbana. O modo peculiar (e quase exclusivo) do subúrbio carioca ilustrará questões relativas ao cotidiano, às sociabilidades e às representações da cidade.

**Palavras-chave:** Comunicação. Culturas urbanas. Subúrbio. Rio de Janeiro.

---

\* Doutor em Sociologia pela Université de Paris V (René Descartes). Pós-Doutorado em Estudos Culturais pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) – Programa Avançado de Cultura Contemporânea (PACC). Professor-Adjunto na Faculdade de Comunicação Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. *E-mail:* <joaomaia.jm@gmail.com>

\*\* Mestre em Comunicação Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ) na linha de pesquisa Cultura de Massa, Cidade e Representação Social. Integrante do Grupo de Pesquisa CNPq – CAC – Comunicação, Arte e Cidade. Especialista em Docência do Ensino Superior (IAVM/Ucam, Marketing (ESPM) e em Planejamento, Implementação e Gestão da Educação a Distância (Pigead/Lante) na Universidade Federal Fluminense (UFF). *E-mail:* <adelaide.chao@gmail.com>

Revisão técnica e ortográfica: Carla Helal – carlahelal@globo.com

Data da submissão: 24/6/2015

Data da aprovação: 27/2/2016

## ABSTRACT

We will present in this article a reflection about that theoretically is on the fringe, distant, what seems unnoticed, hidden: the suburb-forgotten and often confused with the notion of periphery. From that tells the cultural story about the formation of cities, especially in Rio de Janeiro, will discuss how the suburb guides the field of culture and communication in the current scenario. We will make an analysis, based on references and symbols that represent the imaginary carioca, train and urban railway network. The peculiar (and almost exclusively) of the Rio suburb will illustrate everyday issues, the social arrangements and the representations of the city.

**Keywords:** Communication. Urban cultures. Suburb. Rio de Janeiro.

## Introdução

### A virada do século no Rio de Janeiro: a formação do subúrbio carioca<sup>1</sup>

**A**ntes que o prefeito Pereira Passos (1902-1906) realizasse a reforma urbana no Rio de Janeiro, no início do século XX, projetando-a para a modernidade, um fato relevante veio contribuir para a história da cidade, seja na ordem econômica, demográfica e cultural, seja na política e social – a criação das ferrovias. Desde a sua inauguração, em 1858 pelo então Imperador D. Pedro II, a história da atual Central do Brasil contribuiu para o progresso e o retrocesso da cidade ao longo dos anos. Através de seus trilhos surgiram conceitos de subúrbio e periferia, que foram moldando os espaços de sociabilidade, habitação (*habitat*) (ABREU, 2003), consumo e cultura.

No final do século XIX, surgiu a *Belle Époque*, conceito que compreende o período de encantamento do mundo pelas culturas europeias. A *Belle Époque carioca* representou a época da beleza, da inovação nas artes e em diversas manifestações culturais. Foi marcada pelas boas relações diplomáticas entre os países da Europa, os avanços nos meios de transporte, nas comunicações e na expansão das cidades. No Brasil, o Rio de Janeiro, então capital da República, correspondia a esse “surto”, além de trazer a sensação de que o País estava em harmonia com o progresso e a civilização mundiais na virada do novo século. (COSTA; SCHWARCZ, 2000).

<sup>1</sup> Uma versão preliminar deste artigo foi apresentada no GP Comunicação e Culturas Urbanas, no XIV Encontro dos Grupos de Pesquisas em Comunicação, evento componente do XXXVII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação – Intercom, Foz do Iguaçu, PR, setembro/2014.

A ciência traz à modernidade os avanços da luz elétrica, a máquina de escrever, a cura de várias doenças, a geladeira, os automóveis, os trens urbanos e outras maravilhas do mundo moderno. Essa nova civilização representava uma sociedade disposta a “apostar na inovação”, a consumir as novidades inventivas que trariam praticidade ao cotidiano e aos novos modos de viver. (COSTA; SCHWARCZ, 2000).

A Revolução Científico-Tecnológica do novo século começava a definir outros hábitos e costumes sociais. A inovação chegava às casas trazendo o vaso sanitário com descarga automática e papel higiênico, por exemplo. Escova de dentes, sabão em pó, sorvete, fogão a gás para cozinhar mais rápido, Coca-Cola nas festas e almoços de domingo e até mesmo um *Sonrisal* para os momentos de mal-estar e azia. (2000, p. 20). Diversão e informação invadiram o cotidiano do povo através do rádio e do cinema. Esses e tantos outros inventos marcaram a virada do século XX. A modernidade e suas descobertas pareciam pôr um fim ao abismo de miséria escondida nas grandes cidades europeias. Apenas “pareciam” afinal, a grande utopia dessa virada nas palavras das autoras, talvez tenha sido a “certeza” de ordenar as coisas, classificar plantas, espécies, lugares, estabelecer regras e determinar condutas.

Nos comentários de Costa e Schwarcz (2000, p. 17), não por acaso, velocidade é um dos lemas desse novo século. Os transportes de massa (bonde, trens urbanos e, mais adiante, ônibus e metrô) são os sonhos de consumo da Era Moderna. Paris é o espelho. A arquitetura europeia, a moda, o estilo de vida, o consumo cultural e as artes são símbolos dessa época onde o espaço ficava curto e o tempo, breve. A Europa avançava a passos largos em criatividade e inovação. Restava, ao Brasil, acompanhar essas tendências e adaptá-las à sua realidade geográfico-social, tão diferentes das terras e ares parisienses.

Diante desse cenário que vem “modelar” a realidade carioca à época, é necessário lembrar a trajetória do surgimento do subúrbio e da periferia, seus significados e conceitos, refletindo se ainda têm sentido na contemporaneidade. Apontar algumas referências culturais que, desde a criação desses espaços, vêm ressignificando ao longo dos tempos.

### **“Central” do meu Brasil inteiro, morada do Redentor: o trem e a modernidade da cidade<sup>2</sup>**

A chegada do trem e a expansão da malha ferroviária urbana fizeram surgir bairros cariocas como Engenho de Dentro, Méier, Cascadura, Bonsucesso,

---

<sup>2</sup> O subtítulo faz menção ao verso do samba-enredo da GRES Portela 2015 – “Imagina-Rio, 450 Janeiros de Uma Cidade Surreal” – que ressalta o trem e a Central do Brasil como elementos do imaginário carioca.

Brás de Pina, Olaria, Madureira. Fizeram surgir, também, cidades consideradas de periferia como Duque de Caxias, Inhomirim, Magé, Japeri. A gestão do então prefeito Pereira Passos (1902-1906), durante a presidência de Rodrigues Alves (1902-1906) foi marcada por grandes obras de reforma urbanística com alargamentos e a criação de avenidas, bulevares, prédios públicos grandiosos, inspirados na arquitetura europeia. O Rio de Janeiro precisava “afrancesar-se”. Para isso, era necessário que se retirassem as pessoas de pouca instrução e poder econômico, negros e ex-escravos que viviam em cortiços e imóveis antigos e que não poderiam compartilhar os espaços dos novos prédios públicos e largas avenidas com estilo europeu que estariam por vir. (ABREU, 2003). Era o público do “Bota Abaixo”.<sup>3</sup> Para essas pessoas, foram criados os bairros denominados *de subúrbio*; *sub-urbanos*, porque surgiram distante do centro econômico e cultural da *urbe* com o propósito de retirar a classe operária de baixa renda que ali vivia e que não era condizente (estética e financeiramente) com as reformas urbanas.

Esses bairros nasceram distantes do centro, nas proximidades das linhas e estações ferroviárias que abrigaram a classe operária das fábricas. O Poder Público, motivado pelas necessidades de adequar a região central e a zona sul ao controle de circulação e urbanização, favoreceu a migração para esses territórios “suburbanos” com o objetivo claro de controlar uma nova forma de habitar. (ABREU, 2003). Ainda segundo o autor, chamar essa intervenção urbanística (a primeira grande adequação do espaço carioca) de “Reforma Passos” é injusto porque a maior parte dos recursos financeiros veio da União.

Os dois eixos básicos dessa intervenção foram o *controle da circulação* e o *controle urbanístico*. (ESTEVES, 2012). O primeiro visava a solucionar os acessos e problemas logísticos ao centro financeiro da cidade, como a melhoria das comunicações, o comércio de mercadorias e serviços através da construção do novo porto do Rio de Janeiro, o alargamento e a criação de vários eixos viários, a exemplo das avenidas centrais. O autor enfatiza que por conta das situações de insalubridade nos bairros, acontecia a abertura de avenidas visando a aerações, o que se alinhava às pretensões do poder local, de controle das cidades e de seus cidadãos. Já o controle urbanístico materializou-se através dos vários editais, regimentos, portarias e outras leis decretadas pelo prefeito Pereira Passos. Dessa forma, a população que ainda resistia aos cortiços e às estalagens, não teve escolha a não ser sair em busca de outros espaços para morar. O objetivo era o

<sup>3</sup> “Bota Abaixo” foi o apelido dado às ações de desapropriação de residências e moradores da região central do Rio de Janeiro, para que pudesse haver as reformas urbanas que modernizaram a cidade no início do séc. XX. (ABREU, 1987).

controle total da forma de habitar. (ABREU, 2003). As novas regras impunham a regulação das construções com plantas e construtores legalizados, fachadas e materiais de construção de acordo com os padrões estabelecidos pelo governo e obrigatoriedade de encanamento. Além de penalizar quem trafegasse com animais, urinasse no chão ou jogasse excrementos nas vias públicas. (ABREU, 2013).

No Rio de Janeiro, os interesses e as realizações políticas foram marcando os percursos de pedestres e animais, no interior e nas periferias das cidades e, na medida em que suas populações cresciam, demandavam espaços para novas ocupações, edificações e serviços urbanos. (ESTEVES, 2012). Segundo o autor, esse cenário permanente, nos processos de evolução urbana, foi determinado pelos hábitos, costumes locais e pelas tecnologias existentes na época. A modernidade e as novas formas de produção advindas da Revolução Industrial determinavam a formação de operários que, em conjunto com as possibilidades trazidas pelo trem a vapor, permitia que os trabalhadores e suas famílias residissem cada vez mais longe dos seus locais de trabalho.

Surgem novas identidades para o carioca. As classes segregaram-se de acordo com o poder político, social e principalmente econômico pelos territórios da cidade. O surgimento dos veículos, de custo elevado, acabou por determinar que “quem não pudesse andar de automóvel, se virava, buscando, quando muito, soluções públicas coletivas”. (ESTEVES, 2012).

Nas palavras de Gralha:

A partir da Nova República, o carioca tem seu espaço deslocado do privado para o público. Este novo cidadão se reinventa através de manifestações públicas; ir ao cinema, por exemplo, era mais importante do que ver o filme, andar de automóvel era mais importante que o destino do trajeto, melhor dizendo, aparentar e representar era mais importante do que ser. (p.6) [...] Na Nova República o mais importante era se livrar do aspecto provinciano e assumir uma mentalidade e aparência europeia, buscar uma nova construção ideológica, uma nova ideia do que se aspirava, o combate à mentalidade colonial ocupou a cena. (2009, p. 9).

Sendo assim, coube aos menos afortunados, que não podiam “andar de carro”, a opção das ferrovias – os trens que até hoje levam a lugares distantes do centro, a outras cidades também menos privilegiadas com os efeitos da modernidade. Esse mesmo trem que motivou a criação de bairros e cidades às suas margens e no seu entorno, abrigou culturas, costumes e hábitos; territórios que acolheram problemas e abrigaram soluções.

E no percurso desses trilhos ferroviários, nasceram o subúrbio e a periferia cariocas. No passado, eram vistos como símbolo de modernidade, fruto da evolução tecnológica e da urgência pelo crescimento urbano. Hoje, um símbolo sucateado, associado ao meio de transporte de operários e pessoas de menor poder econômico. Ainda com tantos problemas atuais, esse ícone da modernidade, da velocidade e do progresso remete a um “encantamento de outrora”. O trem que nos transporta do centro ao subúrbio e às periferias é também um meio de troca simbólico de culturas do cotidiano e que, de qualquer forma, “mesmo sem os seus passageiros engravatados e formais, hoje com seus passageiros simples e nada informais, sem a limpeza de outrora, ainda ostenta uma majestade digna de seu nome”. (GIESBRECHT, s/d).<sup>4</sup>

## Conceitos de subúrbio e periferia

Partir do que está à margem, do que parece despercebido, oculto. É o caso do subúrbio, esquecido e, muitas vezes, confundido com a noção de periferia. Historicamente, os conceitos de *subúrbio* e *periferia urbana* foram banalizados e confundidos de tal forma que ainda é difícil encontrar uma definição clara e objetiva. Para Soto (2008), a noção de subúrbio contém uma nova sociabilidade, uma nova concepção de espaço, dividido entre o urbano e o rural, mas que até hoje não teve relevância acadêmica por ter sido substituído pela noção de periferia. O autor enfatiza as palavras do sociólogo Martins que diz que “a periferia é a negação das promessas transformadoras, emancipadoras, civilizadoras e até revolucionárias do urbano, do modo de vida urbano e da urbanização”. (Apud SOTO, 2008, p. 110). Trocando em miúdos, é um olhar pessimista de que apenas o subúrbio pudesse ter a esperança de desenvolvimento. Como o próprio Soto ressalta, esses conceitos foram perdendo sua capacidade explicativa, à medida que as independências econômica, cultural e social, entre centro, subúrbio e/ou periferia, foram sendo valorizados.

Domingues (1994, p. 5) diz que, como agregado social, o conceito de periferia define-se pela “dependência, pela subalternidade face às áreas centrais e aos locais de destino dos habitantes-pendulares”. Já o subúrbio, segundo o autor, é “uma das variantes da condição periférica, normalmente contextualizada num padrão de urbanização que atingiu uma escala dimensional alargada”. “A identificação de um subúrbio, qualquer que ele seja, independentemente do tempo e do lugar, implica uma ideia de fragmentação do espaço urbano”. (1994, p. 6).

<sup>4</sup> GIESBRECHT, Ralph. Dom Pedro II: estações ferroviárias do Rio de Janeiro. Disponível em: <[http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_rj\\_linha\\_centro/dpedro.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/dpedro.htm)>. Acesso em: 22 abr. 2013.

Diante dessa visão pessimista, de *subalternidade* não é possível ter um conceito definitivo sobre subúrbio e periferia. Cada cidade, cada região geográfica tem características próprias desde a sua formação. O subúrbio e a periferia não podem mais estar “à margem do urbano”, já que falamos de territórios em constante transição e crescimento, cada vez mais independentes das áreas centrais, ainda que em ritmos diferentes.

No Brasil, o termo *subúrbio* tem vários sentidos, inclusive está sendo deturpado de seu sentido original (*sub urbe*). Em São Paulo, o termo já foi usado para identificar os municípios margeados pelas ferrovias e que se estendiam do centro para o interior. (SOTO, 2008). Atualmente, esses subúrbios têm dado lugar ao que se chama de “periferia”, a condomínios “chiques”, a exemplo de Alphaville, bairro de comércio, casas e condomínios de luxo, geralmente murados e que buscam se contrapor à “cidade-problema”, afastando-se das inseguranças e dos desconfortos das áreas centrais da capital paulista. (OLIVEIRA apud FERNANDES, 2011).<sup>5</sup> Outros subúrbios, a exemplo de Alphaville, também identificam os espaços de loteamento periféricos de baixa renda, sendo que o distanciamento geográfico do centro coincide com o distanciamento social. (OLIVEIRA, 2013). Sob este olhar, poderíamos chamar de uma área que está “à margem do subúrbio”.

Em Salvador, os bairros distantes do centro, na chamada “Cidade Baixa”, são chamados de periferia, enquanto os bairros margeados pela linha do trem são chamados de “subúrbio ferroviário”,<sup>6</sup> localizados geograficamente para além dos bairros de periferia.

A periferia se define pela sua (suposta) condição de dependência financeira, social e cultural do centro; o subúrbio seria apenas uma variação da periferia, um pouco mais urbanizada. (SOTO, 2008). Em uma visão reducionista do autor, a periferia não consegue se manter isolada do centro. Já o subúrbio é um território indefinido, fragmentado e em transição permanente, à margem do urbano. Como se fosse um “apêndice da cidade”, tem suas variações culturais, econômicas e sociais pouco dependentes dos principais eixos centrais da cidade.

Para Domingues (1994), o centro monopoliza o poder, recursos econômicos, políticos, culturais, dando ao subúrbio e à periferia um distanciamento sociológico e geográfico tanto real como simbólico.

<sup>5</sup> Prefácio escrito pelo geógrafo Márcio Oliveira (p. 11) no livro *O rapto ideológico da categoria subúrbio*. (FERNANDES, 2011).

<sup>6</sup> Comentários da autora que viveu durante 25 anos em Salvador – Bahia.

É preciso lembrar, segundo a urbanista Raquel Rolnik,<sup>7</sup> que “a periferia é marcada muito mais pela precariedade e a falta de assistência e de recursos do que pela localização”. Em sua opinião, a periferia faz parte da “máquina de produção da exclusão” – o salário dos trabalhadores formais não consegue cobrir os custos de moradia (própria ou alugada), alimentação, vestuário, educação e lazer. Ao mesmo tempo, os investimentos na cidade valorizam os espaços, aumentando, cada vez mais, o custo de vida. Nesse contexto, resta aos pobres viverem em áreas periféricas, sem acesso a recursos, infraestrutura, pouco ou quase nenhum saneamento básico.

Ainda que em uma perspectiva descritiva e histórica, muito formal, não dialética, Domingues (1994) explica, através da Teoria do Ciclo de Vida das Cidades, as fases de *urbanização*, *suburbanização*, *desurbanização* e *reurbanização* na área central, no subúrbio e na periferia. Segundo o autor (1994, p. 11), a primeira é a fase de urbanização, caracterizada pela concentração da população e das atividades econômicas. Em seguida, ocorre a fase de suburbanização, marcada por um processo de desconcentração da população e do emprego das áreas centrais para a cintura metropolitana. Já na fase da desurbanização, ocorre uma perda da população e do emprego no conjunto da aglomeração urbana. Por fim, a fase da reurbanização é caracterizada pela retomada do crescimento do emprego, requalificação urbana de centros históricos e áreas pericentrais.

Para Martins (apud SOTO, 2008), o sentido de subúrbio tem características peculiares. De um lado o moderno, de outro, o antigo e o tradicional que, ao contrário de desaparecer, permanece e faz parte de uma totalidade. O moderno e o tradicional não são antagonísticos, mas se complementam. Aqui, a fase de reurbanização é constante, já que para o autor, “o subúrbio é o espaço do bem-estar, do desenvolvimento social e da revolução cultural”. (SOTO 2008, p. 116). É o espaço que corresponde a uma consciência social híbrida e ao mesmo tempo suave.

No Rio de Janeiro, o subúrbio carioca reproduz a estrutura de classe da própria cidade em seu conjunto, numa situação muito particular, mesmo não sendo espaços homogêneos. (OLIVEIRA, 2013). O autor alerta que esses bairros também têm suas periferias sociais, que se espriam para os morros, favelas e antigos conjuntos habitacionais. No Rio de Janeiro, o conceito de subúrbio é bastante específico, com base na história da cidade e nos desenvolvimentos urbano e social. Veremos, a seguir, que o subúrbio carioca é despreendido desta “dependência do centro” a que Soto (2008) se referiu.

<sup>7</sup> Entrevista da urbanista Raquel Rolnik à revista *Continuum/Itaú Cultural* em 14/6/2010. Disponível em: <<http://raquelrolnik.wordpress.com/2010/06/14/o-que-e-periferia-entrevista-para-a-edicao-de-junho-da-revista-continuum-itaucultural/>>. Acesso em: 18 fev. 2013.

## O conceito “carioca” de subúrbio

O subúrbio do Rio de Janeiro nasceu, por regra, a partir de três grandes eixos ferroviários na segunda metade do século XIX. A antiga Estrada de Ferro Dom Pedro II (atual Central do Brasil) originou os bairros: Méier, Engenho de Dentro, Cascadura e Madureira. A Ferrovia Leopoldina (antiga Estrada de Ferro do Norte, que ligava o Rio de Janeiro a São Paulo) originou os bairros: Leopoldina, Brás de Pina, Bonsucesso, Olaria, Ramos. E a Linha Auxiliar (Estrada de Ferro Central do Brasil que interligava o Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais) deu origem aos bairros: Del Castilho, Jacarezinho, Pilares, Rocha Miranda e Barros Filho. (ABREU, 1987). Mas, se pensarmos historicamente, os bairros considerados “arrabaldes” da área central da cidade, a exemplo de Gávea, Botafogo e São Cristóvão, no início do século XIX também foram considerados bairros do subúrbio. (OLIVEIRA, 2013).

Ressaltado por Oliveira (2013), a literatura lembra que subúrbio é considerado aquele lugar mais distante do centro, divisa entre o rural e o urbano, mas que não chega a ser considerado periferia. E essa distância não é apenas geográfica, mas também social, econômica e cultural. Um território em que os avanços tecnológicos e o interesse público pelo desenvolvimento chegam com atraso.

No Rio de Janeiro, há um conceito específico para denominar e perceber o subúrbio. Iniciado na década de 60, a geógrafa Maria Therezinha de Segadas Soares desenvolveu um interessante estudo acerca do que conceitua o subúrbio no Rio de Janeiro, geográfica e socialmente. Como categoria geográfica, Soares (1960) já considerava subúrbio os municípios de Nova Iguaçu, Duque de Caxias e o Bairro de Santa Cruz. Para a geógrafa, havia uma discrepância ao comparar esses com os bairros populares e ferroviários situados dentro da área urbana do Rio de Janeiro. (OLIVEIRA, 2013; FERNANDES, 2011). Além disso, o emprego da palavra *subúrbio* em bairros que margeiam as linhas de trem, a exemplo da Europa e dos Estados Unidos, está associado às classes médias e altas. A partir dessas observações, Soares justificou a formulação de um conceito “carioca” de subúrbio, particular, já que existem diferenças entre a palavra e a realidade vivida no lugar.

Outro aspecto que conforma este conceito carioca de subúrbio é uma referência quase exclusiva e obrigatória para aos bairros populares e que estão nas franjas ferroviárias da cidade. A história cultural do Rio de Janeiro nos revela a identidade desses bairros, que, desde a sua criação, não se denomina subúrbio onde não há trem. (FERNANDES, 2011). No final do século XIX, quando Méier, Madureira, Cascadura, Benfica, Del Castilho, Ramos, Penha e tantos outros bairros foram surgindo, tendo como eixo central a estação ferroviária, uma vida comunitária independente foi se

desenvolvendo em suas franjas. Comércio próprio, feiras livres, escritórios e novas residências vieram a ocupar o cenário do subúrbio, frequentado por moradores, em sua maioria negros e imigrantes nordestinos que faziam parte da mão de obra operária das fábricas instaladas no entorno.

Uma observação da geógrafa é que não se associa o termo *subúrbio* aos setores da periferia ocupados e identificados pela classe média alta (Barra da Tijuca, Jacarepaguá, Tijuca e os bairros da zona sul). Fernandes (2011) chama a atenção para o fato de que, desde o início do século XX, começa-se a estabelecer uma espécie de veto à utilização do termo *subúrbio* aos bairros residenciais onde havia concentração econômica, participação política e cultural. À medida que a “Reforma Passos” avançava nos bairros mais próximos do centro, o termo *subúrbio* era desvinculado do linguajar de seus habitantes (a exemplo de Catete, Catumbi, Gávea, Botafogo). (SILVEIRA, 2009). Atualmente, para a posição periférica de um setor residencial de status elevado, a exemplo da Barra da Tijuca, não se usa a palavra *suburbana*.

É a classe social que determina o que é subúrbio, a geografia não importa, a tal ponto de a posição excêntrica e francamente suburbana da Barra da Tijuca ser vista como um acidente, algo fora dos nossos padrões e difícil de ser admitido. (FERNANDES, 2011, p. 36).

Silveira (2009) ressalta que, já em meados do século XIX, a palavra *subúrbio* foi atribuída ao “desprestígio social” e passou a ser representado apenas pelos bairros populares e ferroviários, ocupados por operários, imigrantes nordestinos, descendentes de ex-escravos que foram expulsos dos cortiços nas áreas centrais da cidade. Pelo menos até essa época, não existia o conceito “carioca” de subúrbio, segundo Soares (1960), que destaca que foi apenas em meados do séc. XX, que o subúrbio se apropria de identidades particulares, fazendo parte de uma representação social maior. E nas palavras de Fernandes (2011, p. 38), “o mapa social da cidade [é] uma representação ideológica da divisão de classes”. Assim, o subúrbio tornou-se acolhedor, não sendo indiferente nem impessoal.

“Difícilmente se anda pelas ruas do subúrbio sem que as pessoas se olhem, se cumprimentem, se reconheçam, mesmo sem se conhecer”, observa Oliveira (2013, p. 20). O subúrbio do Rio de Janeiro tem uma “roupagem própria, um estereótipo e um peso ideológico muito forte”. (2013, p. 21). Na opinião de Fernandes (2011), é fácil identificar a cidade do Rio de Janeiro partida entre a zona sul e a zona norte; ver o subúrbio como parte constitutiva da chamada zona norte, projetando boa parte da tensão vivida no cotidiano da metrópole. Ele ressalta que, nos dias de hoje, espaços

fragmentados, de forte conteúdo sociocultural, ainda são revestidos pela violência e insegurança adquiridas ao longo dos anos. Oliveira (2013) e Joaquim Neto (2011) ainda enfatizam a permanência de racismo, de dificuldades de viver e morar no subúrbio, a ausência de políticas públicas, tudo retratado desde as crônicas e poemas de Lima Barreto no início do século XX até os dias de hoje.

Observa-se que, no subúrbio carioca, o cotidiano faz sentir o gosto da vida, dos fatos em toda a sua concretude, como nos diz Maffesoli (1988, p. 204) – trata da reemergência de problemas que estavam esquecidos ou que estavam relegados a plano secundário. Então, o subúrbio é o local que acolhe problemas e, simultaneamente, abriga as soluções cotidianas. É um lugar de projetos e esperanças, que acompanhou e conformou a segregação socioespacial da cidade. (OLIVEIRA, 2013). Por ser um “lugar de esperança”, o subúrbio também tem um conceito plástico, em constante mudança. No final da década de 60, estudos do antropólogo Gilberto Velho<sup>8</sup> (apud FERNANDES, 2011, p. 37), relatava o desprezo e a vontade de mudança para bairros com melhor estrutura como os apartamentos conjugados de Copacabana: “Vivi mais de trinta anos vida de subúrbio, triste, sem graça. Agora aprendi a me divertir. [...] No subúrbio não se vive, vida boa é a de Copacabana.” (VELHO, 1978, p. 31).

Em contraponto, a satisfação de viver no subúrbio é exemplificada pelo cantor Zeca Pagodinho que viveu em Irajá, tentou morar na Barra da Tijuca e decidiu morar em Xerém (Distrito de Duque de Caxias – RJ). O motivo da mudança é “porque ele foi em busca daquilo que um dia Irajá foi, algo entre o rural e o urbano, meio bucólico, meio urbano”. (OLIVEIRA, 2013, p. 25).

Na reflexão de Maffesoli (1998), é a satisfação do “ser-estar-junto-com” que justifica a experiência e o relativismo apontados para um *fazer em comum* e para um *sentir em comum* que estão no cotidiano dos gestos e dos fazeres das ruas. Fica evidente, no subúrbio, um forte “sentimento de pertença”, que é representado pela valorização do espaço através da imagem, do corpo e dos lugares para elucidar a “superação do indivíduo num conjunto mais amplo”. (MAFFESOLI, 1998).

Se o termo *suburbano* acabou assumindo um caráter pejorativo, indicando “falta de cultura e sofisticação” na opinião de vários autores, como Oliveira, Fernandes e da geógrafa Soares, o subúrbio do Rio de Janeiro está para uma representação social do carioca – na totalidade da cidade – do que meramente um “rótulo espacial e geográfico”. O que esses autores chamam

<sup>8</sup> *Utopia Urbana* foi um estudo empírico realizado pelo antropólogo Gilberto Velho no final dos anos 60 com o objetivo de estabelecer relações entre estratificação social, residência e ideologia. (Apud FERNANDES, 2011, p. 37).

de “subúrbio do Rio de Janeiro”, atualmente, corresponde à Sepetiba, Seropédica ou para além disso. (OLIVEIRA, 2013).

Bairros cariocas como Madureira, Bonsucesso, Cascadura e tantos outros, já não podem ser chamados de subúrbio, pois, no cenário atual da cidade, representam uma região popular tranquila, onde todos se conhecem, semelhantemente a cidades do interior, com problemas e perversidades (OLIVEIRA, 2013). São lugares de geração de trabalho e emprego, melhores condições de moradia e infraestrutura, acesso à educação, além da efervescência cultural própria do lugar, embora a prioridade de modernização e de políticas públicas seja das áreas de maior concentração econômica e social.

## Periferia: o modelo “carioca” de segregação

É fato que as estações ferroviárias fazem parte da história da formação dos subúrbios e periferias das cidades, como visto. A população pobre que habitava cortiços e barracos e foram deslocados para subúrbios no século passado, nos tempos atuais, estão alocados nas periferias.

A periferia da atualidade é formada pelos bairros ou municípios mais pobres, sem infraestrutura, desprovidos de serviços essenciais como transporte, saúde, saneamento básico e educação. Segundo Durham (1986), o fenômeno de formação das periferias urbanas não é novo e nem exclusivamente brasileiro. A criação de um sistema de moradia popular, no início do século XX, teve consequências imprevistas e nem sempre funcionais, segundo a autora, do ponto de vista da força de trabalho e do capital. “Morava bem” quem podia pagar por isso. A quem não podia, restava-lhe a segregação e, como resultado, a procura por qualquer espaço, a qualquer condição para ocupar e assim habitar. Diante desse cenário social, foram surgindo as favelas nos morros cariocas e nos municípios da Baixada Fluminense. (FERREIRA, 2009). Nas palavras do autor, esses habitantes foram excluídos histórica e economicamente, sendo considerados *massa supérflua*, como se pudessem ser *invisíveis* ou *desnecessários* à economia da cidade nesse período histórico. No Rio de Janeiro, a realidade não foi diferente. A exclusão foi simbolizada com a criação de muros de concreto para conter o crescimento das favelas e assim *esconder* casebres, palafitas e o insalubre cenário dessa arquitetura.

No discurso, o motivo para a construção do muro é apenas para impedir a devastação da floresta do entorno, tanto que três dias após a divulgação da construção do muro, as instâncias de governo passaram a referir-se a ele como “ecolimite”. Em nota oficial o governador afirma:

“estamos investindo na ordem pública, enfrentando o tráfico de drogas e impondo limites ao crescimento desordenado”. (FERREIRA, 2009).<sup>9</sup>

Além das favelas da cidade, a população foi ocupando novos territórios de características semelhantes ao subúrbio, porém mais distantes: os municípios vizinhos que margeiam as ferrovias, a exemplo da baixada fluminense. Os bairros do subúrbio também possuem seus espaços de periferia social, citados por Oliveira (2013) e Fernandes (2011). Nesses espaços convivem semelhanças e diferenças, como nos mostra um estudo do Instituto Pereira Passos, da Secretaria Municipal de Urbanismo do Rio de Janeiro:

Os mundos sociais do “asfalto” e do “morro” se olham, se reconhecem com suas distâncias, diferenças e semelhanças e, por vezes, se opõem. Mas convivem entre si, os dois obrigados a partilharem a mesma área da cidade e o mesmo espaço cultural. (IPP, 2001).

Para o IPP (2001) existe o modelo “carioca” de segregação que também permite aos moradores das favelas a acessibilidade aos recursos urbanos concentrados nas áreas superiores da cidade. Essa proximidade física facilita o acesso a fontes de emprego e renda, o que também representa outra frente de sociabilidade entre o *morro* e o *asfalto*.

Essa particularidade do modelo de segregação diferencia a sociabilidade do Rio de Janeiro em relação a outras cidades, nas quais a pobreza foi isolada, territorial e simbolicamente.

Observamos um conceito particular de subúrbio e um conceito de segregação da periferia, ambos particulares no Rio de Janeiro, onde a sociabilidade tem características próprias e comuns a esses territórios. O trem, que ainda une bairros e cidades, símbolo dos avanços na modernidade e do sucateamento na contemporaneidade, se mantém como tradição diante dos diferentes conceitos que *subúrbio* e *periferia* resignificaram na história cultural do Rio de Janeiro.

### “Em Madureira, lá, laiá”<sup>10</sup>

Madureira transformou-se em bairro, após a morte de seu proprietário, o boiadeiro Lourenço Madureira em 1851. Apesar de os trilhos terem chegado

<sup>9</sup> FERREIRA, Alvaro. Favelas no Rio de Janeiro: nascimento, expansão, remoção e, agora, exclusão através de muros. *Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, v. XIV, n. 828, 25 jun. 2009. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-828.htm>>. [ISSN 1138-9796]. Acesso em: 18 fev. 2013.

<sup>10</sup> O subtítulo refere-se ao refrão do samba “Meu Lugar”, de Arlindo Cruz (disco “Sambista Perfeito”, 2007), que descreve a história cultural de Madureira.

lá em 1858, com a Estação Ferroviária Dom Pedro II, somente no final do séc. XIX, já como Central do Brasil, foi inaugurada a Estação Madureira, que atravessava duas linhas férreas (a Central do Brasil e a extinta Linha Auxiliar) o que aumentava consideravelmente a circulação de pessoas e cargas, privilegiando a localidade.

O subúrbio cresceu desordenado. Os bairros foram denominados a partir dos nomes dados às estações de trem, às personalidades do local e dos engenhos e fábricas. Novas ruas foram surgindo no entorno das estações ferroviárias sem planejamento, projeto urbanístico e sem apoio do Poder Público. A prosperidade de Madureira iniciou com a chegada dos transportes urbanos (caminhões, bonde e ônibus), apesar do uso de cavalos e bois na época. Essa dicotomia bairro-subúrbio, que a princípio parecia ser apenas a nomenclatura do lugar, foi ganhando uma conotação discriminatória e pejorativa com a cessão das propriedades rurais, divididas em glebas, para abrigar o proletariado e os menos favorecidos economicamente que ocuparam os bairros do subúrbio. E levavam em conta a ilusão de dias melhores em locais onde a tecnologia e a modernidade do trem alavancavam melhores condições de vida. (VASCONCELLOS, 1991). Desde então, como as reformas políticas do início do século XX, o subúrbio carioca foi modernizando-se, embora ainda mantivesse “a vida rural do velho Rio de Janeiro” e o significado distorcido de que subúrbio está relacionado à “ao mundo do pequeno burguês, com todos os seus recalques, complexos, ressentimentos, frustrações, tabus, preconceitos e a mania de autoafirmação, copiando mal os modelos da chamada zona sul do Rio de Janeiro”. (VASCONCELLOS, 1991, p. 20).

Com a expansão do acesso ao bairro, Madureira inaugurou, em 1914, seu primeiro e mais famoso centro comercial de alimentos e outras mercadorias em frente da antiga estação do Magno – o Mercado de Madureira. Sua inauguração desviava os feirantes e compradores dos entrepostos da Praça XV de Novembro, no centro da cidade. Madureira desponta como bairro potencial do subúrbio carioca com o crescente número de moradores, atraídos pelo fácil acesso aos transportes, ao comércio, à diversificado, etc. Entre os anos 40 e 50, o censo da época revelava uma população, aproximadamente, de 158 mil habitantes em Madureira, representando o crescimento de 10% além de uma tendência à urbanização, já que diminuía a cada ano o número de pessoas ligadas às atividades agropecuárias e rurais. As atividades comerciais e industriais no subúrbio carioca colaboravam para com a migração e o crescimento do bairro. (VASCONCELLOS, 1991). Outras obras na cidade representaram avanços nos arredores de Madureira (entre 1958 e 1965) como a abertura da Avenida Brasil, a criação do viaduto Negrão de Lima, a expansão de linhas de ônibus ligando os bairros do centro e das zonas norte e oeste, a inauguração do primeiro teatro (Teatro

Zaquia Jorge) e salas de cinema próximas das estações ferroviárias. Essas iniciativas transformaram Madureira no terceiro maior bairro com, aproximadamente, 295 mil habitantes à época. Vasconcellos (1991) ressalta que à medida que o bairro ganha ares de centro urbano, destaca-se como reduto de sambistas, blocos carnavalescos, compositores, manifestações musicais, religiosas e gastronômicas.

Para Oliveira (2013, p. 20), é importante pensar na dimensão geográfica e na centralidade do Bairro de Madureira na atualidade. O autor lembra que uma das características sociais do subúrbio é o *acolhimento*, e Madureira não é indiferente nem impessoal a essas socialidades.<sup>11</sup> A análise de Oliveira nos diz que,

na realidade, já faz muito tempo que o subúrbio passou por Madureira, por exemplo. Hoje, Madureira, assim como os demais bairros ferroviários a que nos referimos, está longe de ser subúrbio, tal como conceituado na literatura acadêmica, isto é, esse lugar mais distante da área central da cidade, de habitat disperso, na franja da malha urbana, sub-urbano ou quase urbano; transição espacial entre o rural e o urbano, de paisagem em permanente transformação e movimento, acompanhando a expansão da cidade e sua urbanização. (2013, p. 20).

Esse conceito de subúrbio, se aplicado ao Bairro de Madureira, está muito além da relação com o trem, do caráter pejorativo do termo *suburbano* associado à baixa ou à pouca qualidade, à falta de cultura ou de sofisticação. (SOARES apud FERNANDES, 2011).

Já na virada do século XXI, o subúrbio se reinventa. Territórios de consumo, cultura, arte, esportes, música e gastronomia permeiam o imaginário e as práticas do cotidiano.

Comemorando 400 anos em 2014, Madureira ferve! As festividades espalham-se nos seus territórios simbólicos para ressaltar a história e as contribuições culturais e sociais do bairro. As escolas de samba “Império Serrano” e “Portela” realizam as tradicionais feijoadas com ensaios de bateria, o Parque Madureira oferece uma diversidade de *shows* e apresentações culturais, além das atividades esportivas em suas pistas de *skate*, considerada a maior e melhor da cidade, segundo o esportista da categoria Bob Burniquist.<sup>12</sup> Madureira mantém a tradição da dança afro

<sup>11</sup> *Socialidades* é um termo usado por Maffesoli (1988, p. 198) para “expressar uma empatia comunalizada e coletiva”.

<sup>12</sup> Ver reportagem no jornal *O Dia*. Disponível em: <<http://odia.ig.com.br/noticia/rio/2013-05-24/madureira-festeja-400-anos-no-ritmo-da-modernidade.html>>. Acesso em: 12 jul. 2014.

através de apresentações de jongo e capoeira, realizadas pelo Jongo da Serrinha, grupo artístico criado no bairro. Em todos os sábados, há mais de vinte anos, o viaduto Negrão de Lima oferece sob suas pistas, o Baile Charme,<sup>13</sup> considerado pela população o mais tradicional do subúrbio carioca.

Para compreender tais formas de sociabilidades presentes na cultura das cidades, a partir dos fluxos comunicacionais de seus territórios, Maia e Helal (2012) nos diz que “as representações são construídas por sistemas simbólicos que dão caráter de real ao que é verossímil”. Refletindo sobre as representações que se expressam na cidade, o autor afirma que tais práticas e cenas cotidianas dão-lhe vivacidade. A dimensão das emoções e das trocas sensíveis que acontecem no cotidiano da cidade confere-lhe essa noção do que é vivenciado, construído e que se reflete no território.

Para Maia e Helal (2012), representamos uma cidade quando damos voz ao que é vivido, compartilhado no espaço urbano entre os atores sociais – o povo de Madureira. Existe o *vivido*, que, segundo Maffesoli (1998), é uma força coletiva que anima e impulsiona as experiências compartilhadas das “aldeias” na cidade, e que dá dimensão ao simbólico e às práticas comuns.

Freitas (2012) comenta que as representações sociais do Rio de Janeiro são “múltiplas e paradoxais” e estão em constante renovação. A cidade tem suas representações pautadas em *rótulos* como: maravilhosa, violenta, carnavalesca, suja, mal-organizada, plural, monumental, solidária, espetacular.

### Considerações finais

O subúrbio, aquele que “está à margem, distante; uma região dependente social, financeira e culturalmente do centro da urbe”, não condiz com a realidade de Madureira, nem dos bairros da chamada zona norte do Rio de Janeiro na atualidade, cercados pelas linhas ferroviárias. Possui um conceito particular, já que autores como Fernandes, Oliveira, Soares e Soto evidenciam um estereótipo de identidade carioca muito forte por ser um lugar onde as pessoas se cumprimentam sem se conhecerem.

O vitalismo das práticas sociais faz acolher problemas e abrigar soluções cotidianas. É o lugar que se reinventou ao longo da história, transformando as dificuldades e o descaso político do passado em território independente, gerador de trabalho, oferecendo melhores condições de moradia, infraestrutura, acesso à educação, além de sua eferescência cultural, latente na satisfação do “viver no subúrbio”.

<sup>13</sup> Ver reportagem no jornal *O Globo*. Disponível em: <<http://rioshow.oglobo.globo.com/noite/festas/baile-de-charme-do-viaduto-de-madureira-7618.aspx>>. Acesso em: 5 ago. 2014.

## Referências

ABREU, Maurício de Almeida. Da habitação ao *habitat*: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução. *Revista Rio de Janeiro*, Niterói: Ed. da UFF, n. 10, maio/ago. 2003.

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

COSTA, Ângela M.; SCHWARCZ, Lília M. *Virando séculos (1890-1914): no tempo das incertezas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

DOMINGUES, Álvaro. (Sub)úrbios e (sub)urbanos: o mal-estar da periferia ou a mistificação dos conceitos? *Revista da Faculdade de Letras, Porto, Geografia, I Série*, v. X/XI, p. 5-18, 1994-1995.

DUARTE, Jorge. Entrevista em Profundidade. In: DUARTE, Jorge; BARROS, Antonio (Org.). *Métodos e Técnicas de Pesquisa em Comunicação*. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2009. p. 62-83.

DURHAM, Eunice. A sociedade vista da periferia. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, v. 1, n. 1, jun. 1986. Disponível em: <[http://www.anpocs.org.br/portal/publicacoes/rbcs\\_00\\_01/rbcs01\\_07.htm](http://www.anpocs.org.br/portal/publicacoes/rbcs_00_01/rbcs01_07.htm)>. Acesso em: 17 fev. 2013.

ESTEVES, Ricardo. Transporte e comunicação: espacialidade urbana, paisagem e sociabilidade. In: MAIA, João; HELAL, Carla (Org.). *Comunicação, arte e cultura na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Ed. da UERJ, 2012. p. 113-128.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. *Escolas de samba: sujeitos celebrantes e objetos celebrados. Rio de Janeiro 1928-1949*. Rio de Janeiro: Secretaria de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2001.

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

FERREIRA, Álvaro. Favelas no Rio de Janeiro: nascimento, expansão, remoção e, agora, exclusão através de muros. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona: Ed. da Universidad de Barcelona, v. XIV, n. 828, 2009. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-828.htm>>. Acesso em: 18 fev. 2013.

FREITAS, Ricardo; FORTUNA, Vânia Oliveira. O Rio de Janeiro continua lindo, o Rio de Janeiro continua sendo um grande palco de megaeventos. In: BORELLI, Silvia; FREITAS, Ricardo (Org.). *Comunicação, narrativas e culturas urbanas*. São Paulo: Educ; Rio de Janeiro: Educ, 2009. p. 99-138.

GIESBRECHT, Ralph. *Dom Pedro II: estações ferroviárias do Rio de Janeiro*. Disponível em: <[http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_rj\\_linha\\_centro/dpedro.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/dpedro.htm)>. Acesso em: 22 abr. 2013.

GRALHA, Fernando. O carioca ideal na fotografia de Augusto Malta (1900-1920). *Revista Territórios e Fronteiras*, Mato Grosso, v. 2, n. 1, jan./jun. 2009.

HOLLANDA, Heloisa Buarque de. A entrada de novos saberes na universidade é um gol. *Caderno Globo Universidade*, Rio de Janeiro: Globo, v. 1, n. 2, mar. 2013. Entrevista concedida.

IPP. Instituto Pereira Passos. Secretaria Municipal de Urbanismo. Rio de Janeiro, 2011.

MAFFESOLI, Michel. *O conhecimento comum: compêndio de sociologia compreensiva*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

MAFFESOLI, Michel. *O tempo das tribos: o declínio do individualismo nas sociedades de massa*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1998.

JOACHIM NETO, José. Lima Barreto e os suburbanos: o cotidiano traçado em linhas afetivas. *Revista de Literatura, História e Memória*, Cascavel, PR, v. 7, n. 10, 2011. Disponível em: <<http://e-revista.unioeste.br/index.php/rlhm/article/download/5152/4738>>. Acesso em: 16 jul. 2012.

OLIVEIRA, Marcos Piñon de. Soluções e esperança nas fronteiras da cidade. *Caderno Globo Universidade*, Rio de Janeiro: Globo, v.1, n. 2, mar. 2013.

PALLONE, Simone. Diferenciando subúrbio de periferia. *Cienc. Cult.*, São Paulo, v. 57, n. 2, abr./jun. 2005. Disponível em: <[http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?pid=S0009-67252005000200006&script=sci\\_arttext](http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?pid=S0009-67252005000200006&script=sci_arttext)>. Acesso em: 1º set. 2012.

REIS, Heloiza; MAIA, João. Sociabilidade em bits: o espaço digital na candelária, favela da Mangueira. In: BORELLI, Silvia; FREITAS, Ricardo (Org.). *Comunicação, narrativas e culturas urbanas*. São Paulo; Rio de Janeiro: Educ, 2009. p. 239-254.

ROLNIK, Raquel. O que é periferia? *Continuum/Itaú Cultural*, São Paulo, jun. 2010. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2010/06/14/o-que-e-periferia-entrevista-para-a-edicao-de-junho-da-revista-continuum-itau-cultural/>>. Acesso em: 18 fev. 2013.

SOARES, Maria T. S. (1958-1959). Divisões principais e limites externos do Grande Rio de Janeiro. In: ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS, 1960, São Paulo. *Anais...*, São Paulo: A.G.B., 1960. v. XII.

SILVEIRA, Marcelo da Rocha. As casas populares e a formação do subúrbio carioca. In: SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL, 8., 2009, Rio de Janeiro. *Anais...* 2009. Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/058.pdf>>. Acesso em: 16 jul. 2012.

SMURJ. IPP. Instituto Pereira Passos. Moradia, segregação, desigualdade e sustentabilidade urbana. *Revista Rio Estudos*, Rio de Janeiro, n. 13, maio 2001. Disponível em: <[http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/arquivos/81\\_moradia,%20segregação,%20desigualdade%20e%20sustentabilidade%20urbana.PDF](http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/arquivos/81_moradia,%20segregação,%20desigualdade%20e%20sustentabilidade%20urbana.PDF)>. Acesso em: 8 jul. 2013.

SOTO, Willian Héctor G. Subúrbio, periferia e vida cotidiana. *Estud. Soc. Agric*, Rio de Janeiro, v. 16, n. 1, p. 109-131, 2008.

VASCONCELLOS, Francisco. Império Serrano, primeiro decênio: 1947-1956. *Ensaios de Carnaval*, Rio de Janeiro, n. 2, 1991.

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

