



Bruna Cristina Brunow Madeira

**Limites do habitar suburbano:
Ferrovia e segregação espacial em
Marechal Hermes, Rio de Janeiro.**

Dissertação de Mestrado

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio.

Orientadora: Prof.^a Maíra Machado Martins

Rio de Janeiro
Setembro de 2024



Bruna Cristina Brunow Madeira

**Limites do habitar suburbano:
Ferrovia e segregação espacial em
Marechal Hermes, Rio de Janeiro.**

Dissertação apresentada como requisito parcial
para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de
Pós- Graduação em Arquitetura da PUC-Rio.
Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo.

Prof.^a Máira Machado Martins

Orientadora
Departamento de Arquitetura e Urbanismo – PUC-Rio

Prof. Fernando Espósito Galarce

Departamento de Arquitetura e Urbanismo – PUC-Rio

Prof.^a Ana Slade Carlos de Oliveira

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – UFRJ

Rio de Janeiro, 12 de Setembro de 2024

Madeira, Bruna Cristina Brunow

Limites do habitar suburbano : ferrovia e segregação espacial em Marechal Hermes, Rio de Janeiro / Bruna Cristina Brunow Madeira ; orientadora: Maíra Machado Martins. – 2024.

123 f. : il. color. ; 30 cm

Dissertação (mestrado)—Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 2024.

Inclui bibliografia

1. Arquitetura e Urbanismo – Teses. 2. Ferrovia. 3. Limites urbanos. 4. Segregação espacial. 5. Subúrbios cariocas. 6. Marechal Hermes. I. Martins, Maíra Machado. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDD: 720

Agradecimentos

A minha filha, Sophia, cujo amor, carinho e imensa admiração não só me inspiram, mas também são combustível e motivação para cada conquista.

Ao Guilherme, meu parceiro de vida, melhor amigo e maior incentivador, agradeço pelo amor, compreensão, e por seu apoio incondicional em todos os momentos.

A minha 'sogra-mãe', Maria Saveria, agradeço por todo apoio, mas principalmente pelo amor, acolhimento e carinho imenso.

Ao meu sogro Jorge, por todo carinho e afeto.

A minha irmã, que me motiva diariamente a buscar o meu melhor e a ser inspiração. Irmã, os sonhos são possíveis, apesar das adversidades.

Aos meus sobrinhos Miguel e João, tão especiais na minha vida.

A minha mãe, Delma, por me permitir acreditar.

A Vanessa, minha prima e grande amiga, agradeço pelo amor, cuidado, afeto, por ser inspiração e, acima de tudo, por não me deixar desistir.

A minha vó Santina, por ser exemplo de força, coragem e perseverança sobre todas as circunstâncias.

A minha amada tia Lena, pelo amor e apoio incondicionais, por ser exemplo, por ser meu porto seguro.

As minhas primas Carol e Carina, meus exemplos de resiliência e de fé, onde meu coração encontra amor, afeto, apoio e acolhimento.

As minhas amigas Fernanda Avellar, Lorena Porto e Sandra Salles, sempre especiais na minha vida, estejam perto ou longe.

A minha orientadora Maíra, pela troca, pelo carinho, pelo apoio incondicional, por me permitir acreditar mesmo nos momentos em que eu mesma duvidei. Foi por meio dessa relação, que pude compreender o verdadeiro sentido da palavra 'sororidade'. Ao querido professor Fernando Esposito Galarce, pela troca, pelo carinho e por todo apoio. A professora Raquel Coutinho, minha gratidão e admiração. A professora Ana Slade pela troca, carinho e disponibilidade. A Flávia, secretária do programa, por todo carinho e gentileza. Ao PPGarq PUC-Rio pela oportunidade e por todo apoio.

Não teria sido possível sem vocês. Minha gratidão é imensa!

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

Resumo

Madeira, Bruna Cristina Brunow, Machado-Martins, Maíra. **Limites do habitar suburbano: ferrovia e segregação espacial em Marechal Hermes, Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2024, 123p. Dissertação de Mestrado - Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Reconhecendo a multiplicidade de dimensões presentes na relação subúrbio-trem, a presente pesquisa tem como objetivo investigar o processo de formação e as transformações ocorridas no bairro de Marechal Hermes (Zona Norte do Rio de Janeiro) com base na implantação dos ramais ferroviários que o atravessam (início do século XX). Além disso, aspira compreender de que maneira a divisão causada por esses elementos físicos influenciou a constituição do território e a organização social do bairro até a atualidade. Orientada por estudos contemporâneos sobre os subúrbios cariocas, a pesquisa busca examinar as implicações da fragmentação espacial no bairro através do estudo de caso, a fim de compreender de que maneira a segregação física causada por esses limites urbanos, permeia o imaginário da população, passando a influenciar em uma escala local, os processos de hierarquização e segregação sociais. Fundamentada nos conceitos apresentados por Merleau-Ponty, Juhani Pallasmaa, Kevin Lynch, Michel de Certeau, Bernard Lepetit, Pierre Bourdieu e Marion Segaud, é proposto um desvio das bases pragmáticas e funcionalistas que até hoje ainda enquadram a arquitetura, para refletir sobre alguns dos aspectos “não objetivos” relacionados à produção do espaço. Quais seriam os efeitos dos elementos que constituem a paisagem urbana sobre a maneira como percebemos e nos relacionamos com o espaço à nossa volta? Através da abordagem fenomenológica e do espaço em sua dimensão antropológica, quais lições podemos extrair? A fragmentação resultante da implantação dos ramais ferroviários (Supervia e Reta de Honório) no bairro de Marechal Hermes exerce, ainda hoje, uma influência significativa sobre os padrões de ocupação, utilização e apropriação dos espaços.

Palavras-chaves:

Ferrovia; limites urbanos; segregação espacial; subúrbios cariocas; Marechal Hermes.

Abstract

Madeira, Bruna Cristina Brunow, Machado-Martins, Maíra (Advisor).

Limits of suburban living: Railroad and spatial segregation in Marechal Hermes, Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2024, 123p. Dissertação de Mestrado - Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Recognizing the multiplicity of dimensions present in the suburb-train relationship, this research aims to investigate the process of formation and the transformations that took place in the Marechal Hermes neighborhood (North Zone of Rio de Janeiro) based on the implementation of the railway branches that cross it (beginning of the 20th century). It also aims to understand how the division caused by these physical elements has influenced the constitution of the territory and the social organization of the neighborhood up to the present day. Contemporary studies of Rio's suburbs, examining the implications of spatial fragmentation in the neighborhood through case studies, have encouraged me to understand how the physical segregation caused by these urban boundaries permeates the imagination of the population, influencing the processes of social hierarchization and segregation on a local scale. Based on the concepts presented by Merleau-Ponty, Juhani Pallasmaa, Kevin Lynch, Michel de Certeau, Bernard Lepetit, Pierre Bourdieu, and Marion Segaud, I propose a departure from the pragmatic and functionalist bases that still frame architecture today, to reflect on some of the "non-objective" aspects related to the production of space. What are the effects of the elements that make up the urban landscape on the way we perceive and relate to the space around us? Through the phenomenological approach and space in its anthropological dimension, what lessons can we draw? The fragmentation resulting from the implementation of the railway branches (*Supervia and Reta de Honório*) in the Marechal Hermes neighborhood still has a significant influence on the patterns of occupation, use, and appropriation of spaces.

Keywords:

Railroad; urban boundaries; spatial segregation; rio suburbs; Marechal Hermes.

Sumário

1	Introdução	13
2	Desenvolvimento do bairro suburbano de Marechal Hermes	
2.1	A Vila Proletária de Marechal Hermes	21
2.2	Expansão suburbana e o desenvolvimento urbano do bairro de Marechal Hermes	26
2.3	Expansão ferroviária, muros e segregação espacial	45
3	A cidade como experiência: Percepção, construção da imagem e representação	
3.1	Fenomenologia da percepção e a arquitetura sob a abordagem fenomenológica	50
3.2	Espaço vivenciado, percepção e memória	53
3.3	Limites e fronteiras: a força das representações	56
3.4	A interação espaço-indivíduo: o espaço como construção social	59
4	Limites do habitar suburbano	
4.1	Aporte metodológico	63
4.2	Estudo de caso: Marechal Hermes	68
4.3	Todo muro tem frestas: apropriação e transformação do espaço	107
5	Considerações finais	117
6	Referências Bibliográficas	119

Lista de Figuras

Figura 01: Quadro teórico metodológico.	20
Figura 02: Mapa do Rio de Janeiro.	22
Figura 03: Bairro de Marechal Hermes.	22
Figura 04: Planta de Marechal Hermes.	23
Figura 05: Mapa da APAC Marechal Hermes.	24
Figura 06: Vila Proletária de Marechal Hermes em 1935.	26
Figura 07: Plano Agache.	28
Figura 08: Mapa com a indicação da repartição da população por distritos (Plano Agache).	29
Figura 09: Rede de transportes (Plano Agache).	30
Figura 10: Reorganização dos meios de transportes (Plano Agache).	31
Figura 11: Processo evolutivo da ocupação urbana (PUB Rio).	36
Figura 12: Densidade calculada pelos setores censitários do IBGE, projeção para 1975 (PUB Rio).	36
Figura 13: Limites de bairro do Rio de Janeiro, determinado pelo Decreto 3.158 de 23/07/82.	37
Figura 14: Limites de bairro do Rio de Janeiro, determinado pelo decreto 3.158 de 23/07/82 (ampliado).	38
Figura 15: Bairro de Marechal Hermes com a indicação das áreas remanescentes entre ramais ferroviários (Áreas 1, 2 e 3).	38
Figura 16: Mapa 30, Valor da Terra - 1973 (PUB Rio).	39
Figura 17: Ampliação mapa 30, Valor da Terra - 1973 (PUB Rio).	40
Figura 18: Idem 17.	40
Figura 19: Mapa 31, Valor da Terra - 1976 (PUB Rio).	41
Figura 20: Ampliação mapa 31, Valor da Terra - 1976 (PUB Rio).	41
Figura 21: Idem 20.	42
Figura 22: Trecho do bairro de Marechal Hermes correspondente a Vila Eugênia, com destaque de sua via principal, “Av. Professor Djalma Cavalcanti”.	43
Figura 23: Trecho do bairro de Marechal Hermes correspondente a Vila Eugênia e a Favela do Muquiço, com destaque para relação entre a Rua Operária e a Fábrica de Vagões.	44
Figura 24: Bairro de Marechal Hermes com a indicação das áreas remanescentes entre a Linha Férrea Auxiliar Reta de Honório.	45

Figura 25: Mapa de localização das estradas de ferro da área metropolitana conurbada do Rio de Janeiro (RJ, Brasil) e de algumas de suas estações, no início do século XX.	47
Figura 26: Planta cadastral da cidade do Rio de Janeiro.	48
Figura 28: Foto da linha férrea auxiliar (Reta de Honório), localizada no bairro de Marechal Hermes.	49
Figura 29: Limites urbanos no bairro de Marechal Hermes: limites do bairro.	68
Figura 30: Expansão urbana do bairro de Marechal Hermes.	70
Figura 31: Limites urbanos no bairro de Marechal Hermes.	71
Figura 32: distribuição dos principais equipamentos institucionais e fábricas no bairro de Marechal Hermes.	72
Figura 33: Rua Carolina Machado, com o ônibus 638 e o parque IV Centenário à direita. Autor André Melo-Andrade, 1976.	73
Figura 34: Direção das relações espaciais e sociais no bairro de Marechal Hermes.	74
Figura 35: Direção das relações espaciais e diferenciações no bairro de Marechal Hermes.	75
Figura 36: Área do levantamento fotográfico, A1 - Área 01.	76
Figura 37: Área do levantamento fotográfico (percurso), A1 - Área 01.	77
Figura 38: Avenida General Osvaldo Cordeiro de Farias.	78
Figura 39: Rua Reg. Lima e Silva e Avenida General Osvaldo Cordeiro de Farias, respectivamente.	78
Figura 41: Estado de conservação das residências. Rua Eng. Emílio Baumgart.	79
Figura 42: Praça Montese.	79
Figura 43: Canteiro central da Avenida General Osvaldo Cordeiro de Farias e Escola Municipal Evangelina Duarte Batista.	80
Figura 44: Idem 43.	80
Figura 45: Hospital Estadual Carlos Chagas e o Teatro Armando Gonzaga.	81
Figura 46: Idem 45.	81
Figura 47: Ocupação em prédio histórico, frente a Avenida General Osvaldo Cordeiro de Farias.	82
Figura 48: Direção das relações espaciais e sociais na Área 02.	83
Figura 49: Conexão através da Rua Carolina Machado, frente a Estação Ferroviária de Marechal Hermes.	83

Figura 50: Subáreas do levantamento fotográfico, A2 - Área 02.	84
Figura 51: Área do levantamento fotográfico (percurso), A2 - Área 02, subárea A2.1.	85
Figura 52: Rua Massenet, na saída da travessia. Ao lado do muro da Linha Férrea Auxiliar (Reta de Honório) - Área 02 (A2, A2.1).	86
Figura 53: Rua Massenet, em direção a entrada da travessia. Ao lado do muro da Linha Férrea Auxiliar (Reta de Honório) - Área 02 (A2, A2.1), 2024.	86
Figura 54: Idem 53, 2011.	87
Figura 55: Rua Massenet - Área 02 (A2, A2.1).	88
Figura 56: Rua Marapendi na esquina com Rua Joaquim Mendes Malheiros - Área 02 (A2, A2.1).	88
Figura 57: Rua Marapendi - Área 02 (A2, A2.1).	89
Figura 58: Rua Marapendi, esquina com a Rua Mipibu - Área 02 (A2, A2.1).	90
Figura 59: Entrada da Rua Ararás - Área 02 (A2, A2.1) 2024.	90
Figura 60: Rua Marapendi, esquina com a Rua Ararás. Do lado direito, a Escola Municipal Fernão Dias - Área 02 (A2, A2.1).	91
Figura 61: Praça Rodolfo Arena - Área 02 (A2, A2.1).	91
Figura 62: Rua Saravatá - Área 02 (A2, A2.1).	92
Figura 63: Idem 62.	92
Figura 64: Área do levantamento fotográfico (percurso), A2 - Área 02, subáreas A2.2 e A2.3.	93
Figura 65: Rua Latife Luvizaro, próximo a Estação Ferroviária de Marechal Hermes, Área 02 (A2, A2.2).	94
Figura 66: Rua Latife Luvizaro, com Estação Ferroviária de Marechal Hermes ao fundo, Área 02 (A2, A2.2).	94
Figura 67: Rua Latife Luvizaro, Área 02 (A2, A2.2).	95
Figura 68: Rua Latife Luvizaro, estado de conservação das casas mais antigas, Área 02 (A2, A2.2).	95
Figura 69: Rua Piraí, frente para Rua Aurélio Valporto, Área 02 (A2, A2.2).	96
Figura 70: Rua Aurélio Valporto, Área 02 (A2, A2.2).	96
Figura 71: Estabelecimentos comerciais e lojas, ao longo da Rua Aurélio Valporto, Área 02 (A2, A2.2).	97
Figura 72: Idem 83.	97
Figura 73: Rua Piracaia, Área 02 (A2, A2.3).	98

Figura 74: Rua Coruripe, Área 02 (A2, A2.3).	98
Figura 75: Área do levantamento fotográfico, A3 - Área 03.	99
Figura 76: Área do levantamento fotográfico (ampliada), A3 - Área 03.	100
Figura 77: Passagem de nível, linha férrea auxiliar (Reta de Honório), Área 03 (A3) 2014.	101
Figura 78: Avenida Professor Djalma Cavalcanti, principal acesso à Vila Eugênia, e um dos acessos à Favela do Muquiço. Ao lado do muro da ferrovia, as áreas comuns com equipamentos de uso coletivo antes da ocupação, Área 03 (A3) 2014.	102
Figura 79: Idem 79.	102
Figura 80: Avenida Professor Djalma Cavalcanti, principal acesso à Vila Eugênia, e um dos acessos à Favela do Muquiço. Ao lado do muro da ferrovia, as áreas comuns após a ocupação, Área 03 (A3) 2023.	103
Figura 81: Idem 81.	103
Figura 82: Rua 31 de Agosto, Área 03 (A3) 2014.	104
Figura 83: Travessia próxima a ALSTOM, Área 03 (A3) 2014.	105
Figura 84: Rua Soldado José Lopes Filho, limite entre os bairros de Marechal Hermes e Deodoro, Área 03 (A3) 2014.	105
Figura 85: Favela do Muquiço, Área 03 (A3) 2014.	106
Figura 86: Idem 86.	106
Figura 87: Idem 86.	107
Figura 88: Idem 86.	107
Figura 89: Trecho do muro removido, em uma das travessias entre as Áreas 02 e 03, 2023.	109
Figura 90: Tentativa de resistência à conexão, através da instalação de gradis, entre as Áreas 02 e 03, 2023.	109
Figura 91: Localização da travessia, entre as Áreas 02 e 03, 2023.	110
Figura 92: Gradis e portões para fechamento de ruas na Área 02.	111
Figura 93: Escada de acesso à Estação Ferroviária de Marechal Hermes, Área 02, 2024.	112
Figura 94: Localização da passagem de nível/travessia, entre as Áreas 01 e 02, 2024.	113
Figura 95: Frente a Linha Férrea (Supervia), Área 02, 2024.	114
Figura 96: Toldo com instalação provisória funcionando como barbearia, às margens da ferrovia, ao lado da passagem de nível, Área 01, 2024.	114
Figura 97: Acesso a passagem de nível, pela Área 03, 2024.	115

Figura 98: passagem de nível, sob linha férrea (Supervia).
em direção a Área 02. Ao lado do canal, 2024.

115

1 Introdução

Parte da inquietação que direciona esta pesquisa surge da minha experiência cotidiana, que ainda na infância, quando indagada sobre onde era meu lugar de moradia, ficava confusa quanto à resposta, em muitas dessas vezes a resposta era um confuso “depende”. O código de endereçamento postal (CEP) deixava claro ‘Marechal Hermes’, mas alguns moradores diziam que o limite entre bairros era determinado pela linha férrea auxiliar que atravessava o bairro num trecho próximo de onde morávamos. Entendíamos da seguinte forma: da linha “pra lá” é Marechal, da linha pra cá, Guadalupe. O que fazia algum sentido, uma vez que uma das principais vias de Marechal Hermes, a Rua Aurélio Valporto, terminava bem ali, junto à linha do trem. Do outro lado dela, começava a Rua Luiz Coutinho Cavalcanti, uma das principais vias do bairro de Guadalupe. Quanto à morfologia e tipologia, não éramos nem um, nem outro. Também não éramos Muquiço, porque só morava na favela, quem morava “do outro lado do rio”, era uma pequena ponte que nos separava do estigma de “favelados”. “Sorte a nossa” o rio. Separados por ele, éramos moradores da Vila Eugênia e separados pela linha férrea, não nos reconhecíamos (e possivelmente não éramos reconhecidos) como moradores de Marechal.

Visando contribuir com discussões contemporâneas sobre as dinâmicas dos territórios suburbanos na cidade do Rio de Janeiro, a presente pesquisa se faz a partir de um olhar de dentro, da minha percepção e vivência como suburbana, arquiteta e urbanista. Num campo repleto de nuances e significações, interessava-me compreender de que maneira a inter-relação entre nós suburbanos e a linha férrea foi responsável por moldar a percepção e a legibilidade do espaço ao nosso redor, e por influenciar as práticas sociais que se desenvolveram nesse contexto¹. Nesse sentido, o objeto da pesquisa consiste na compreensão dos limites físicos urbanos (linha férrea) em sua associação com as práticas da vida cotidiana.

Influenciados por decisões tomadas em um campo político e econômico macroestrutural, os subúrbios cariocas abrigaram, durante os últimos cento e cinquenta anos de urbanização, uma variedade de projetos, práticas e experiências únicas, que moldaram as relações socioculturais e influenciaram a

¹ Para Rodrigo Cunha Bertamé Ribeiro e Flavio Lima — suburbanos e urbanistas — o topônimo “Subúrbio Carioca” vai além de uma visão estereotipada e simplista, que se limita à relação entre o subúrbio e o trem. Para além disso, esse conceito abrange uma variedade de vivências, tempos, expressões e afetos que se sobrepõem e que se inter-relacionam com a paisagem. (Santos, Mattoso e Guilhon (orgs), 2019, p.242).

construção de parte dos valores identitários da cidade do Rio de Janeiro. E, muito embora a expansão do transporte ferroviário não seja exclusivamente responsável pelo processo de expansão da cidade e urbanização dos subúrbios cariocas, seu papel é indiscutível. Assim como são evidentes as marcas da ferrovia na paisagem, na produção e reprodução dos espaços e na cultura suburbana.²

Com o olhar ancorado nas relações entre espaço construído e percebido, a hipótese investigada nesta dissertação é de que as fraturas físicas provocadas pela presença dos ramais ferroviários (Supervia e Reta de Honório) no tecido urbano do bairro, constituíram-se enclaves que influenciaram não só a produção e (re)produção das dinâmicas de segregação intraurbanas, como também a reprodução das dinâmicas de hierarquização e diferenciação socioespaciais em uma escala microlocal. Considerando o espaço em sua dimensão antropológica e partindo da premissa do espaço como construção social³, a pesquisa busca ainda identificar o papel das redes de sociabilidade suburbanas na reinterpretação e ressignificação desses elementos morfológicos e simbólicos urbanos, a partir dos quais são criados movimentos de resistência.

O conceito de fronteiras e limites vem sendo tratado por diversos autores, sob diversas abordagens (Coutinho et al., 2006; Rykwert, 2006; Oliveira, Fernandes et al., 2010; Lynch, 2011; Jacobs, 2011), entretanto, para delimitação do campo teórico, a presente pesquisa se detém no conceito de ‘limite’ enquanto ‘barreira física’, dado seu potencial de ruptura, fragmentação e segregação espacial, e seus efeitos sobre a percepção, as práticas sociais e a apropriação do espaço, com ênfase na inter-relação indivíduo-subúrbio-trem⁴. Ao concentrar seus estudos na legibilidade do meio urbano, o professor e urbanista Kevin Lynch (2011) afirma que “é preciso não perder de vista a capacidade de ruptura de um limite”. Ele define como limites os “elementos lineares não considerados ruas”, que não exclusivamente, mas de uma maneira geral, exercem papel como fronteiras entre duas áreas distintas. Para ele, assim como as vias, os limites também possuem importante característica organizacional e direcional. Ele dirá ainda que parecem “mais fortes” os limites que além de predominar visualmente,

² Em seu ensaio “Subúrbio e periferia: onde a cidade é híbrida”, Lins discorre sobre o surgimento e crescimento dos bairros suburbanos, assim como sobre o papel dos meios de transportes na definição e expansão das cidades. (Santos, Mattoso e Guilhon (orgs), 2019, pp.221–238).

³ Conceitos explorados por Marion Segaud em seu livro “Antropologia do Espaço: Habitar, Fundar, Distribuir, Transformar” (2016) e por Michel de Certeau em “A invenção do cotidiano” (1994), a serem abordados na pesquisa.

⁴ O texto “Subúrbios Cariocas, uma derivação contemporânea sobre o nosso chão” de Rodrigo Cunha Bertamé Ribeiro e Flávio Lima, traz o termo “homem-subúrbio-trem” como possibilidades de agenciamento, através das quais se constroem relações e inúmeras (Santos, Mattoso e Guilhon (orgs), 2019, p.242).

são contínuos e não podem ser atravessados. (Lynch, 2011, pp.52, 69-71). Jane Jacobs (2011), escritora e ativista política, utilizará o conceito de 'fronteira' para determinar o perímetro urbano de um uso territorial único de grandes proporções ou expandido. Ela caracteriza as linhas férreas como um clássico exemplo de fronteira, que antes de serem elementos passivos, exercem influência ativa. Em Nova York, a frase "do outro lado da linha do trem" extrapolava o conceito de fronteiras em sua dimensão física e se estendia a sua dimensão social (Jacobs, 2011, p. 285).

Para Antônio José Pedral Sampaio Lins, mestre em urbanismo, a divisão causada pela presença dos muros que isolam os eixos ferroviários e impedem a interação entre os lados de um mesmo bairro no subúrbio carioca surge como forma explícita de segregação. Para ele, enquanto elemento físico que surge, o muro marca negativamente a paisagem e contribui para a deterioração do espaço público (Lins, Antônio. *Ferrovias e segregação espacial no subúrbio: Quintino Bocaiuva, Rio de Janeiro*. In: 150 anos de subúrbio carioca, 2010, pp.151–153). Maria Paula Albernaz (2019), destaca ainda que, as características de linearidade e fragmentação da trama suburbana resultantes da existência da linha do trem vão produzir distinções nos fluxos de circulação, nas formas de ocupação e nas maneiras como o espaço público é vivenciado (Albernaz, Maria Paula. *Heterogeneidades e simbolismos do subúrbio*. In: *Diálogos Suburbanos: Identidades e Lugares na Construção da Cidade*, 2019, pp.88–90).

Sob esta abordagem, a pesquisa foi preliminarmente organizada em uma introdução e três capítulos. A introdução é dedicada à revisão bibliográfica e à delimitação do campo teórico, apresentando uma síntese dos principais aspectos a serem mobilizados ao longo da pesquisa. A partir da introdução, o segundo capítulo visa traçar historicamente a trajetória do bairro suburbano de Marechal Hermes no contexto do desenvolvimento do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro. Através do resgate histórico, busca-se compreender de que maneira as decisões tomadas num plano macro, como por exemplo a implantação e distribuição da rede de transporte ferroviário, influenciaram a conformação e a configuração do tecido urbano e social do bairro. É importante destacar que neste capítulo a pesquisa se detém (principalmente) no processo de expansão suburbana e periferização da cidade do Rio de Janeiro em sua relação com as dinâmicas de segregação socioespacial. Além da *elitização dos espaços urbanos centrais* e da periferização das classes mais pobres (Abreu, 2013, p.15), os muros que isolam as linhas férreas e que estão presentes no

espaço suburbano da cidade poderiam se constituir em “táticas” de separação e segregação espacial em uma escala local? De que maneira a inserção desses elementos físicos no espaço suburbano reforça o modelo segregador ao qual o próprio desenvolvimento urbano da cidade foi submetido? Santos (2013), dirá que:

A cidade em si, como relação social e como materialidade, torna-se criadora de pobreza, tanto pelo modelo socioeconômico, de que é suporte, como por sua estrutura física, que faz dos habitantes das periferias (e dos cortiços) pessoas ainda mais pobres. A pobreza não é apenas o fato do modelo socioeconômico vigente, mas, também, do modelo espacial (Santos, 2013, p.10).

Lins (2010) afirmou que *as cidades reproduzem espacialmente o que ocorre em seu campo social*, e que o desenho das cidades sempre reproduziu no território a segregação de classes (Lins, Antônio. Ferrovias e segregação espacial no subúrbio: Quintino Bocaiuva, Rio de Janeiro. In: 150 anos de subúrbio carioca, 2010, p.140). Apesar de suburbana, nascida e criada no bairro, foi o olhar de estudante de arquitetura (em 2014) que possibilitou uma nova perspectiva sobre o lugar onde nasci e morei. Durante o desenvolvimento do trabalho final de graduação, que tinha o bairro como área de intervenção, foi possível aprofundar o olhar sobre as dinâmicas socioespaciais locais. Aspectos que antes não despertavam interesse pessoal passaram a se destacar, revelando novas dimensões até então despercebidas. Esse novo olhar suscitou uma inquietação ao evidenciar que a maior parte dos principais equipamentos institucionais do bairro, por exemplo, está concentrada na área da APAC⁵ de Marechal Hermes, trecho do bairro beneficiado pela implantação da Vila Operária em 1913, projeto pioneiro no Brasil⁶.

A percepção era também de que os espaços mais segregados do bairro são justamente aqueles onde se concentram as pessoas de menor renda e onde estão localizadas as duas maiores e principais comunidades, Muquição e Palmeirinha. Não parecia coincidência. Como moradora da Vila Eugênia, área de transição entre o que poderia ser chamado de “cidade formal” e a favela do Muquição, percebi que minhas práticas cotidianas e relações sociais estavam, em grande parte, restritas ao meu entorno imediato, separadas do restante do bairro e limitadas pela linha do trem.

⁵ APAC - Área de Proteção do Ambiente Cultural.

⁶ A ser aprofundado no próximo capítulo.

A partir da revisão teórica dos conceitos apresentados por Merleau-Ponty, Juhani Pallasmaa, Kevin Lynch, Michel de Certeau, Bernard Lepetit e Marion Segaud, meu objetivo no terceiro capítulo é propor um desvio das bases pragmáticas e funcionalistas que enquadram até hoje a arquitetura, para refletir sobre os aspectos “não objetivos” relacionados à produção do espaço. Quais seriam os efeitos das estruturas arquitetônicas sobre a organização social, sobre a maneira como percebemos e nos relacionamos com o espaço à nossa volta? Da utilização da abordagem fenomenológica e do espaço em sua dimensão antropológica, quais lições podemos extrair? Em seu livro ‘Fenomenologia’, David R. Cerbone, professor de filosofia na West Virginia University (UK), destaca que a palavra “fenomenologia” na filosofia vai se ocupar dos “estudos dos fenômenos” onde “a noção de um fenômeno e a noção de experiência, de modo geral, coincidem” (Cerbone, 2014, p.13). Focar o olhar para a “nossa” experiência do mundo seria o primeiro passo em direção à prática da fenomenologia. Ele enfatiza a filosofia de Maurice Merleau-Ponty, filósofo fenomenólogo francês nascido em Rochefort-sur-Mer em 1908, que em seu livro *Fenomenologia da percepção* (1945) se destaca pelo seu envolvimento com a pesquisa empírica, profundamente influenciada pela psicologia da Gestalt. O movimento da Gestalt na psicologia se articula “em favor de uma teoria que enfatiza a prioridade das formas significativas inerentes à experiência perceptual (Gestalt = configuração)” (Idem, 2014, p.147). O modo através do qual Merleau-Ponty concebe a fenomenologia não se relaciona com especulações, nem visa construir explicações, sua tarefa para tanto, é puramente descritiva: “descrever nossa experiência perceptual pré-objetiva que precede e possibilita uma concepção objetiva do mundo” (Ibidem, 2014, p.160). Ao pressupor um mundo objetivo, repleto de entidades materiais, baseado em relações mecânicas e causais, as ciências naturais teriam negligenciado “as origens dessa concepção do mundo na experiência”, e para ele a tarefa da fenomenologia seria retornar a essas origens.

Para Merleau-Ponty, o sujeito da experiência nunca é, em primeiro lugar, cortado ou separado do mundo, e o mundo dentro do qual ele se encontra não é o mundo completamente determinado e objetivo das ciências naturais, nem um produto de vários processos conscientes subterrâneos (Ibidem, 2014, p.161).

Em seu livro *Essências* (2018), Juhani Pallasmaa recorre à abordagem fenomenológica ao debruçar-se sobre a “tarefa existencial e mental” das estruturas arquitetônicas enquanto dispositivos que projetam narrativas culturais e significação humana, a arquitetura em seu papel enquanto mediadora entre o mundo externo e a constituição da experiência (e identidade) pessoal. Seu ensaio é orientado pelo reconhecimento do espaço existencial vivenciado e multissensorial, estruturado a partir de memórias e intenções (Pallasmaa, 2018, p.21). Como Kevin Lynch (2011) mesmo descreve em *A imagem da cidade*, ainda que em tom especulativo e experimental, através de seu livro, dedica-se a uma compreensão da cidade que visa extrapolar sua dimensão enquanto obra arquitetônica, elemento físico, para compreendê-la também através do modo pelo qual é percebida pelos seus habitantes. O Empirismo ao qual recorre pressupõe o mundo a partir de múltiplos fragmentos conectados entre si. Desta forma, para o todo ser entendido, é necessário que se analise cada um desses fragmentos e das relações que estabelecem entre si, através dos sentidos. Ao investigar os efeitos da forma (*design*) sobre o cidadão, conclui-se que, um “cenário físico e bem integrado, capaz de produzir uma imagem bem definida, desempenha também um papel social”. Lynch enfatizará a importância da legibilidade para o cenário urbano, da cidade considerada não como “coisa em si”, mas a maneira conforme é percebida por quem habita (Lynch, 2011, p.5).

Desde os tempos mais antigos até a contemporaneidade, influenciadas por fatores culturais, políticos e econômicos, as sociedades foram responsáveis por moldar e conformar as distintas formas de organização de seus espaços cotidianos. E foi através desses espaços que cada indivíduo (ou grupo) pôde construir e expressar sua identidade. Partindo dessa premissa, através do olhar antropológico, em seu livro *Antropologia do espaço: habitar, fundar, distribuir, transformar*, Marion Segaud (2016) defende duas ideias principais: “o espaço é objeto de estudo incontornável para as ciências humanas” e “o espaço tem uma dimensão antropológica”. Para ela, o espaço não é neutro, sua abordagem se baseia na relação entre os indivíduos e a sociedade com o espaço, da compreensão do “espaço” em sua dimensão mutável, relacionada às manifestações culturais, aos “tempos históricos” e às representações. Segaud argumenta que os espaços urbanos são moldados não apenas por sua estrutura física, mas também pelos significados culturais e simbólicos que lhes são atribuídos pelos seus habitantes. Essa perspectiva é essencial para uma compressão da capacidade das redes de sociabilidade em ressignificar os espaços urbanos, atribuindo-lhes novos significados que refletem sua identidade

e suas práticas (Segaud, 2016, pp.19-21, 40). Pierre Bourdieu, em *Espaço físico, espaço social e espaço físico apropriado* (2018), argumenta que o espaço físico não é neutro; ele é permeado por representações e significados que influenciam as práticas cotidianas. Bourdieu investiga como essas práticas não apenas refletem, como também reproduzem as estruturas de poder e as hierarquias sociais existentes. Além disso, ele ressalta a importância de compreender o espaço não apenas em sua dimensão física, mas também como um campo de conflito simbólico que contribui para a perpetuação das desigualdades sociais.

Michel de Certeau, em *A Invenção do Cotidiano* (1994), oferece uma perspectiva complementar ao mostrar como as práticas cotidianas podem transformar os espaços urbanos. Certeau destaca a criatividade das atividades diárias, como caminhar e contar histórias, que permitem aos indivíduos resistir às imposições estruturais e simbólicas dos espaços organizados pelo poder institucional. Ele argumenta que essas práticas cotidianas são formas de “invenção” que possibilitam aos indivíduos e comunidades subverter e ressignificar os espaços onde vivem (Certeau, 1994, pp.172-175). A revisão bibliográfica destaca a complexidade das interações entre espaço e sociedade proporcionando uma visão mais profunda das dinâmicas urbanas e das formas de resistência que surgem nesse contexto.

Alicerçado na compreensão dos aspectos que fazem do espaço urbano capaz de ser constituído e de constituir, o quarto capítulo é dedicado ao estudo de caso e ao trabalho de campo, a fim de compreender de que maneira os muros (que isolam as linhas férreas) enquanto elementos físicos constitutivos do espaço suburbano do bairro de Marechal Hermes permeiam o campo das representações. Quais foram as hierarquias socioespaciais que surgiram a partir desses limites? Como as pessoas percebem esses limites? Quais os seus efeitos sobre as práticas cotidianas?

Nesse contexto, a metodologia da pesquisa, desenvolvida ao longo de 18 meses, foi organizada em três fases principais. Na primeira delas, com base na revisão teórica, foi realizada a delimitação do objeto de estudo. Além da revisão teórica dos principais autores e conceitos a serem mobilizados, essa etapa compreendeu o desenvolvimento da pesquisa histórica, que incluiu a consulta a: registros históricos, análise de planos urbanísticos, decretos, legislações pertinentes, bem como a revisão de literatura sobre a história urbana da cidade do Rio de Janeiro, dos subúrbios e do bairro de Marechal Hermes, conforme quadro teórico-metodológico a seguir:

Objetivo geral	Objetivos específicos	Metodologia	
		Categorias de análise / Conceitos	Autores principais
Compreender a influência dos ramais ferroviários sobre a constituição do território, tanto do ponto de vista físico (morfologia e tipologia urbana), quanto do ponto de vista social (práticas sociais, apropriação do espaço).	Investigar o processo de formação e as transformações ocorridas no bairro de Marechal Hermes (subúrbio do Rio de Janeiro) a partir da implantação dos ramais ferroviários que o atravessam.	Expansão suburbana, implantação e desenvolvimento do bairro de Marechal Hermes e expansão da rede de transporte ferroviário	Nelson da Nobrega Fernandes, Mauricio de Almeida Abreu, Rio Prefeitura e IRPH (Instituto Rio Patrimônio da Humanidade)
	Investigar a influência dos limites (físicos) urbanos nos processos de segregação, hierarquização e diferenciação socioespaciais.	Limites, segregação física, hierarquização e diferenciação socioespaciais.	Kevin Lynch, Antônio José Pedral Sampaio Lins, Kevin Lynch, Jane Jacobs.
		Percepção, representação, construção da imagem, memória.	Juhani Pallasmaa, Michel de Certeau, Kevin Lynch.
		Apropriação, construção social do espaço.	Vogel, Mello e Mollica, Marion Segaud, Maurice Halbwachs, Pierre Bourdieu.
	Contribuir com discussões contemporâneas sobre as dinâmicas dos territórios suburbanos na cidade do Rio de Janeiro.	Identidade, e sociabilidade suburbana.	Rafael Mattoso, Antonio José Pedral Sampaio Lins, Nelson da Nobrega Fernandes.

Figura 01: quadro teórico metodológico. Fonte: acervo pessoal.

Na segunda fase da pesquisa, foi realizada a pesquisa de campo, com o objetivo de preencher algumas das lacunas históricas e aprofundar o entendimento sobre a percepção e relação entre os moradores do bairro e a linha férrea. Na terceira fase, dedicou-se à organização e análise das informações coletadas, além da elaboração de material iconográfico complementar. A abordagem da Antropologia Urbana permitiu uma compreensão

mais profunda das dinâmicas urbanas e sociais, destacando a importância das práticas cotidianas e da história marginal. A articulação dessas informações foi de extrema importância para a complementação e o embasamento da formulação teórica, além de possibilitar uma melhor construção dos mapas e dos esquemas gráficos ilustrativos.

É importante ressaltar que o trabalho de campo em Marechal Hermes apresentou desafios que limitaram a abrangência da pesquisa, concentrando-se, principalmente, nos aspectos físico-espaciais. A presença do tráfico de drogas e a vigilância constante restringiram o acesso seguro a certas áreas, comprometendo a liberdade de circulação necessária para observar e registrar o cotidiano e as percepções dos moradores. Esse clima de insegurança também desmotivou a participação dos residentes em entrevistas ou interações prolongadas, dificultando a coleta de suas perspectivas sobre os limites e barreiras do bairro. Dessa forma, as restrições impostas pela realidade social local direcionaram o foco da análise para os elementos físicos e suas consequências socioespaciais na configuração de Marechal Hermes, em detrimento de uma abordagem mais ampla das práticas cotidianas.

2 Desenvolvimento do bairro suburbano de Marechal Hermes

2.1 A Vila Proletária de Marechal Hermes

Situado na Zona Norte do Rio de Janeiro, pertencente à AP3⁷, o bairro de Marechal Hermes foi um dos primeiros planejados da cidade. Sua delimitação foi estabelecida pelo Decreto no. 3.158, em 23 de julho de 1982, e assim como em muitas regiões da Zona Norte e Oeste do Rio, o bairro é dividido em três partes: pela linha férrea principal (Supervia) e pela linha férrea auxiliar (Reta de Honório).

⁷ AP - Área de Planejamento, Fonte: Instituto Pereira Passos.



Figura 02: mapa do Rio de Janeiro. Fonte: Instituto Pereira Passos.

Figura 03: bairro de Marechal Hermes. Fonte: elaborado pela autora com base no Google Earth.

Em “Marechal Hermes e as (des) conhecidas origens da habitação social no Brasil: o paradoxo da vitrine não-vista” (Oliveira, Fernandes et al., pp.57-94, 2010), Alfredo Cesar Tavares de Oliveira e Nelson da Nobrega Fernandes resgatam a história das vilas de Hermes no contexto das origens da habitação social no Brasil. De acordo com o referencial teórico, Hermes da Fonseca, militar e oitavo presidente da república (1910-1914), idealizou e construiu (parcialmente) durante o seu mandato três vilas proletárias que segundo os autores, poderiam ser reconhecidas como a primeira intervenção federal no que se refere à questão da moradia no Rio de Janeiro. Uma delas, Orsina da Fonseca em 1913, era localizada no setor sul da cidade na Gávea, área densamente ocupada por operários associados a três grandes fábricas de tecidos: Corcovado, Carioca e São Félix. Uma outra ocuparia a periferia norte da cidade em Manginhos, próximo ao “ex-imperial bairro de São Cristóvão”, que além de ser uma área em processo de industrialização era servida por bondes e

estradas de ferro (Leopoldina, Auxiliar e Rio D'Ouro). Aspectos que revelavam o seu interesse em associar moradia, trabalho e acessibilidade.

O terceiro projeto de Hermes, implantado na periferia oeste da cidade, visava, com os demais, “marcar três pontos cardeais da cidade”. A área escolhida era um terreno do governo federal com cerca de 600 mil metros quadrados, vizinho à Vila Militar, localizado às margens da Estrada de Ferro Central do Brasil. A Vila Proletária de Marechal Hermes, inaugurada em 1º de maio de 1913, foi um projeto amplo idealizado para abrigar 5.000 pessoas. Além da construção de moradias, o projeto também previa a construção de escolas, hospitais, cinema, teatro e outros serviços públicos. O projeto evidenciava um compromisso político por parte de seu idealizador com os grupos proletários que o apoiavam. Além disso, antecipava diretrizes que só seriam oficializadas com a intervenção do Estado na questão habitacional a partir de 1930 (Oliveira, Alfredo; Fernandes, Nelson. Marechal Hermes e as (des) conhecidas origens da habitação social no Brasil: o paradoxo da vitrine não-vista. In: 150 anos de subúrbio carioca, 2010, p.58).



Figura 04: planta de Marechal Hermes. Fonte: acervo Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH), 2016.

A criação de vilas operárias para proletários, segundo os moldes das vilas europeias, possuía um programa que funcionava tanto como um instrumento de justiça social quanto de controle sobre a classe trabalhadora.

Além do desenvolvimento do projeto da vila, o 1º Tenente-Engenheiro do Exército, Palmyro Serra Pulcherio, elaborou um estatuto que deveria ser seguido e obedecido pelos trabalhadores que pudessem usufruir da moradia. Uma das normas impedia que o residente pudesse desenvolver qualquer outro ofício nas residências, devendo seus recursos serem retirados exclusivamente da venda da força de trabalho. O traçado original foi estruturado com base em dois principais eixos, ortogonais em formato de cruz. A intersecção dos dois eixos formava o núcleo central, marcado por uma praça. As quadras foram distribuídas simetricamente em relação aos dois eixos principais, num deles seriam distribuídos os equipamentos institucionais e de uso comercial, enquanto no outro as residências. A crise econômica decorrente da Guerra Mundial e a forte oposição da sociedade e da imprensa inviabilizaram a conclusão das construções previstas, e em 1914, com o final do governo de Hermes da Fonseca, apenas 165 imóveis haviam sido concluídos e entregues (IRPH, 2016, pp.6-8).

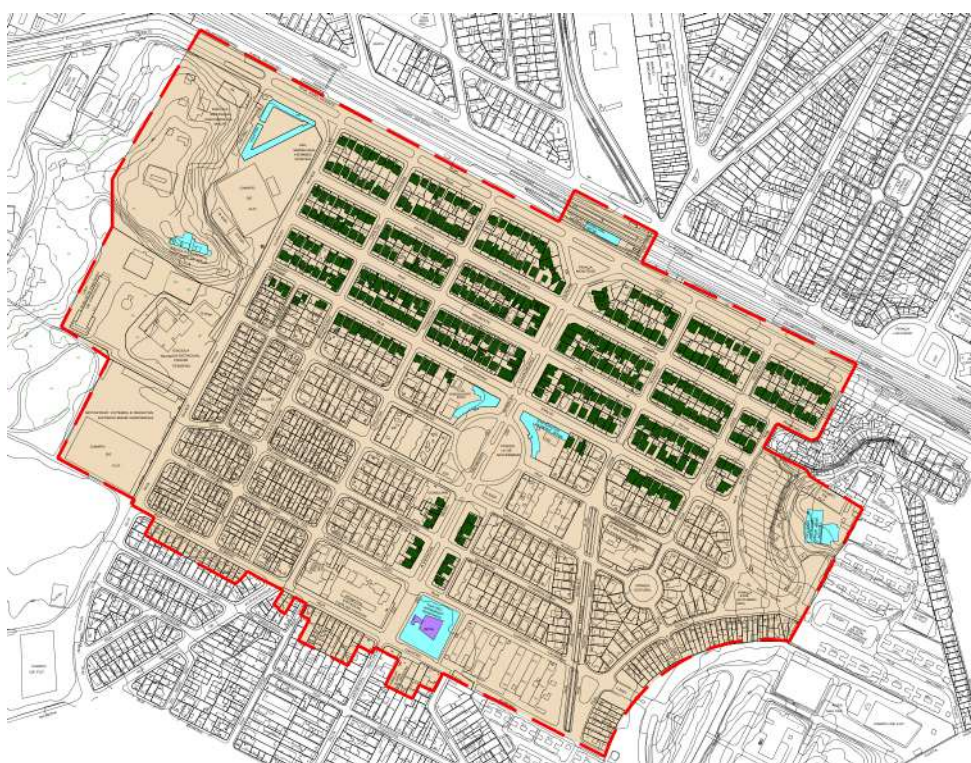


Figura 05: mapa da APAC Marechal Hermes. Fonte: decreto Nº 37069 de 29 de abril de 2013 (IRPH, 2013). Adaptado pela autora. Disponível em: <https://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6433361/4179003/APAC17MARECHAL.pdf>, acessado em 13 de novembro de 2022.

A partir do reconhecimento das vilas de Hermes como marco da habitação social no Brasil, os autores sugerem ainda uma retomada ao governo de Hermes da Fonseca, a fim de investigar como esse governo, que destoava da “essência liberal que pautou os governos da República até 1930” influenciou (de forma pioneira) “a intervenção do Estado em questões sociais como a habitação”. Segundo eles, poucos trabalhos se debruçaram atentamente sobre o governo de Hermes da Fonseca, suas alianças políticas e suas vilas proletárias. Esse desinteresse pode ser justificado pelo pensamento que “desqualifica seu protagonismo em iniciativas políticas, econômicas e sociais destinadas ao aparelhamento do Estado e das infraestruturas do país como base num projeto nacional” (Oliveira, Alfredo; Fernandes, Nelson. Marechal Hermes e as (des) conhecidas origens da habitação social no Brasil: o paradoxo da vitrine não-vista. In: 150 anos de subúrbio carioca, 2010, p.62).

Mesmo num momento em que o país sofria com o “explosivo crescimento do déficit habitacional e da favelização”, antes da retomada por Getúlio Vargas, após 20 anos de obras paralisadas, apenas 24% das casas entregues por Hermes (1913) estavam efetivamente ocupadas. As obras só foram retomadas em 1931, após a autorização de Vargas para a “transferência de sua posse para o Instituto de Previdência dos Funcionários Públicos da União (IPFPU)” (Idem, 2010, p.82).

Ensaando as mudanças na arquitetura e as novas diretrizes para a produção da habitação social do pós-1930, o IPFPU promoveu um concurso público para outro plano de urbanização das áreas desocupadas da Vila de Marechal Hermes, modificando o que foi elaborado em 1911. Porém, o concurso acabou por não atingir seus objetivos, pois a comissão julgadora, em que estavam Saturnino de Brito, Affonso Eduardo Reydi e Celso Kelly, recusou os dois trabalhos apresentados (Ibidem, 2010, p.88).

Os autores destacam a importância de perceber nesse contexto, os cuidados na retomada do projeto, que deveria se estabelecer sob a orientação de “novos princípios” os quais, por estarem ausentes, acabaram por se tornar “uma continuação do traçado urbano de Pulcherio, guardando também o princípio de oferecer espaço residencial qualificado por sua infraestrutura e serviços” (Ibidem, 2010, pp.82–83, 88). Presente em Benfica, sobretudo em Marechal Hermes, está a maioria das unidades habitacionais construídas entre 1930–1936 pelo governo federal.

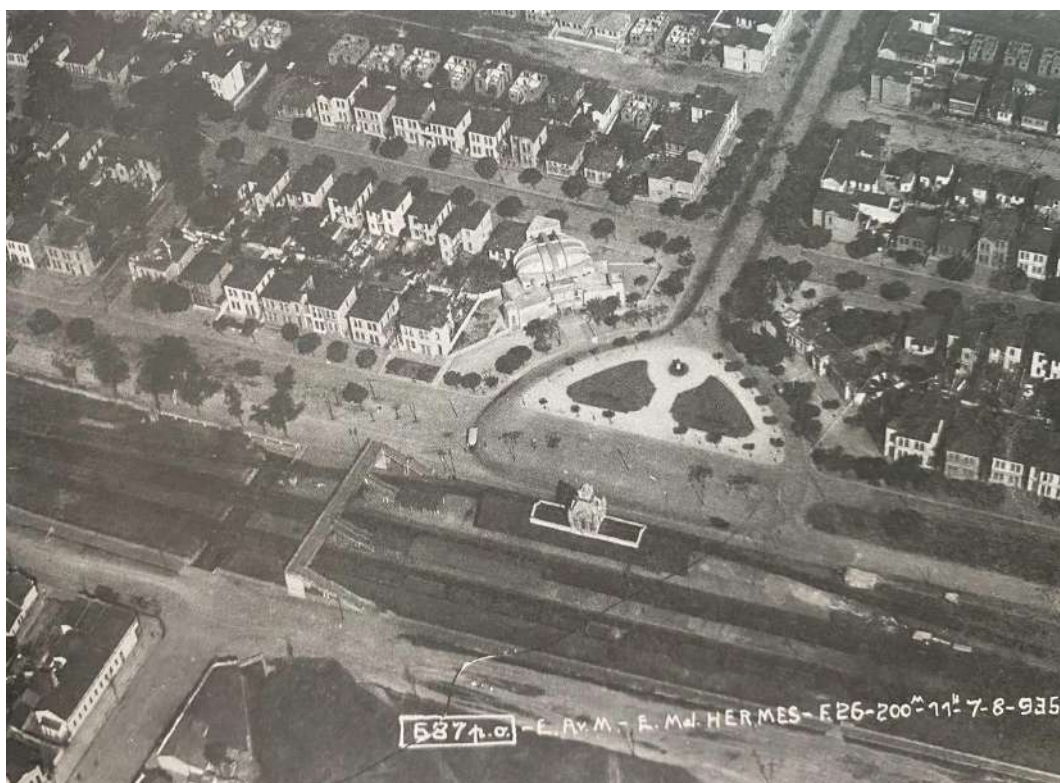


Figura 06: Vila aérea do bairro de Marechal Hermes em 1935.

Fonte: Acervo do Museu Aeroespacial (RJ).

Após a promulgação da Lei n. 4.424 em 2005 que declarava a área como Área de Especial Interesse Social, e do tombamento provisório de parte dos prédios construídos em 29 de agosto de 2008 pelo Decreto 29786, foi somente em 29 de abril de 2013, através do Decreto 37.069 que a APAC de Marechal Hermes foi criada, com a finalidade de manter e preservar as características urbanas e paisagísticas da antiga Vila Proletária de Marechal Hermes, considerando a importância dos bens culturais que a constituem nas suas diferentes fases de ocupação (IRPH, 2016, p.11).

2.2 Expansão suburbana e o desenvolvimento urbano do bairro de Marechal Hermes

No contexto da história urbana da cidade, destacam-se alguns planos e reformas urbanas que tiveram influência significativa sobre a configuração e expansão do território. Fernandes (2010) associa o aparecimento do conceito carioca de subúrbio à Reforma de Pereira Passos (1902–1906) e à ideologia do *habitat* no Rio de Janeiro. Caracterizado por “grandes motins urbanos” que,

como em Paris, eram contra a destituição dos bairros centrais, foi após a Revolta da Vacina em 1904, para atender às necessidades políticas e ideológicas, que a ideia de promover o subúrbio como lugar do proletariado na cidade moderna foi difundida. Antes da Reforma Passos, o debate sobre a crise habitacional se limitava principalmente à tipologia da habitação operária (cortiços, vilas operárias), sem abranger o contexto habitacional, ou seja, o lugar da habitação (loteamentos, o subúrbio, a periferia ou até mesmo as favelas). E em 1905, durante as discussões nas comissões do Ministério da Justiça e do Interior sobre a solução para o “urgente problema das habitações na capital da república”, que a moradia suburbana para os pobres aparece mais claramente como “opção”. Ao contrário de promover a habitação popular no subúrbio, os governos durante a República Velha seguiram tentando lidar com os problemas da habitação com medidas liberais. A legislação urbanística implementada pelo prefeito Pereira Passos estabeleceu normas construtivas que dificultam a construção em todas as áreas, o que acabou contribuindo para o surgimento de favelas tanto na cidade quanto nos subúrbios (El Kareh, Almir. Quando os subúrbios eram arrabaldes. Um passeio pelo Rio de Janeiro e seus arredores no século XIX. In: 150 anos de subúrbio carioca, 2010, p.14).

Os anos de 1926–1930 marcaram o período no qual o então prefeito Antonio Prado Junior convida o urbanista francês Alfred Agache, para liderar o plano de desenvolvimento e remodelação da capital federal. Já nas primeiras páginas do plano “Cidade do Rio de Janeiro — Extensão, Remodelação e Embellezamento”, é possível notar a introdução do termo “periferia” como um lugar secundário, subjacente e subordinado à cidade. Agache acreditava que para “remodelar” uma cidade era necessário “por em ordem” os diversos elementos essenciais à sua existência, nesse contexto se fazia necessário atribuir mais valor a certas partes que a outras:

A cidade do Rio de Janeiro, com sua inegualavel moldura, a sua cabelleira de florestas, o seu collar de perolas eléctricas, o espelho d'água no quase se mira, esta, comtudo, sob a ação de certo enfraquecimento; tendo-se desenvolvido rapidamente, accusa todas as morbidas manifestações de um crescimento que nao foi previsto nem guiado.

Sente-se que só um generoso sangue pode circular nesse organismo e, atraz de sua opullenta fachada, ella apparece, pelo menos presentemente, e não obstante o seu crescimento na peripheria, como uma secundária cidade de província (Plano Agache, 1930, p.5).

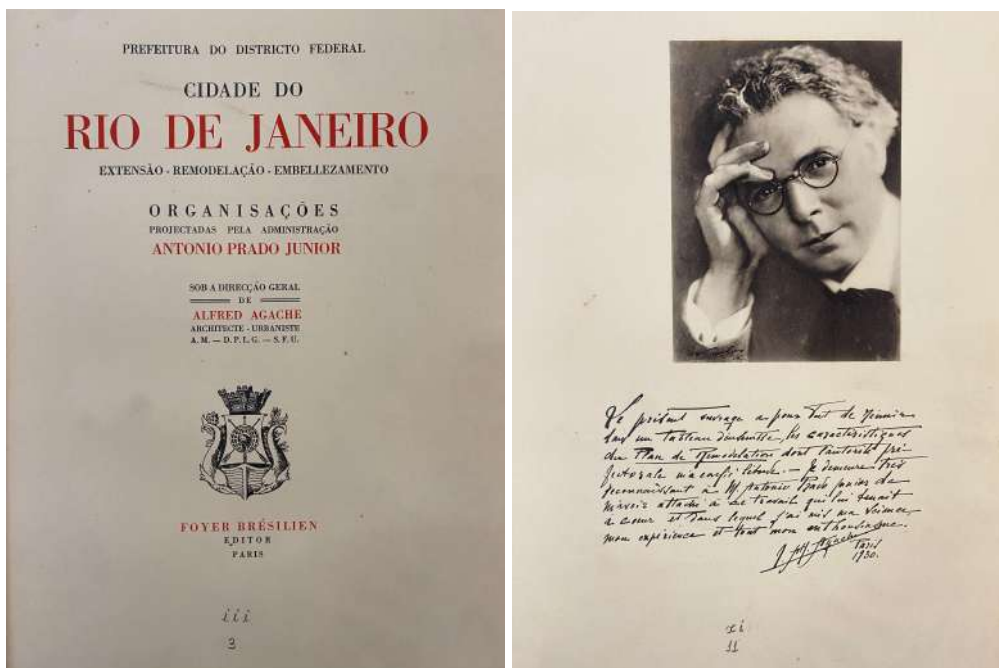


Figura 07: Plano Agache (Prefeitura do Distrito Federal. Cidade do Rio de Janeiro. Extensão, Remodelação, Embellezamento, 1930). Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

O plano descreve que, durante esse período, a população da cidade, que atingia cerca de 2.000.000 de habitantes, ocupava principalmente os bairros residenciais estabelecidos próximo ao Parque Imperial de São Cristóvão (Quinta da Boa Vista), Laranjeiras, Estrada da Tijuca, Santa Theresa, Copacabana, Ipanema, e nas imediações da Lagoa Rodrigo de Freitas. Adicionalmente, destaca-se que os bairros designados como “residência popular” tiveram seu crescimento intensificado nas imediações das estações da estrada de ferro Central do Brasil (Leopoldina Railway). Por volta dessa época, todo o percurso até o bairro de Cascadura já era habitado. A progressiva expansão, resultado do desenvolvimento dos meios de transporte urbanos, especialmente o trem, facilitou a conexão entre os subúrbios distantes e o centro, promovendo a dispersão da população e o crescimento da cidade.



Figura 08: Mapa com a indicação da repartição da população por distritos (Prefeitura do Distrito Federal. Cidade do Rio de Janeiro. Extensão, Remodelação, Embellezamento, 1930). Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Apesar disso, na visão de Agache, os subúrbios não possuíam uma “existência própria e independente do centro”; para ele, o Centro e os subúrbios eram inseparáveis. Não obstante os “bairros populares” desfrutarem de uma comunicação rápida com as oficinas do porto e as indústrias por meio da linha férrea, essa comunicação era ineficiente (Plano Agache, 1943, p.100). Embora, para a elaboração do Plano, tenham sido utilizadas informações e estatísticas demográficas dos recenseamentos até o ano de 1920, nota-se que, apesar da estação ferroviária de Marechal Hermes ter sido inaugurada em 1913 e parte das habitações da Vila Proletária ter sido entregue pelo governo federal em 1914, o bairro de Marechal Hermes não é referenciado especificamente. Em contrapartida, o bairro de Cascadura, que se encontra atualmente a apenas quatro estações (ferroviárias) de distância de Marechal Hermes, é mencionado (Idem, 1943, p.40).

Ao abordar uma perspectiva futura para a cidade, o plano expressa uma preocupação clara com a definição de limites territoriais que orientaram o crescimento urbano. Agache considerava que a distância desempenhava um papel crucial na determinação da extensão de uma aglomeração urbana, ressaltando que a “distância prática” variaria conforme a rapidez dos meios de transporte disponíveis para os habitantes da cidade. Segundo Agache, a duração máxima de um percurso dos moradores dos bairros periféricos ao

“centro de negócios” não deveria ultrapassar uma hora. Ele argumentava que aprimorar a velocidade dos meios de transporte existentes seria crucial para estabelecer os limites das “zonas de subúrbio e subúrbio rural”.

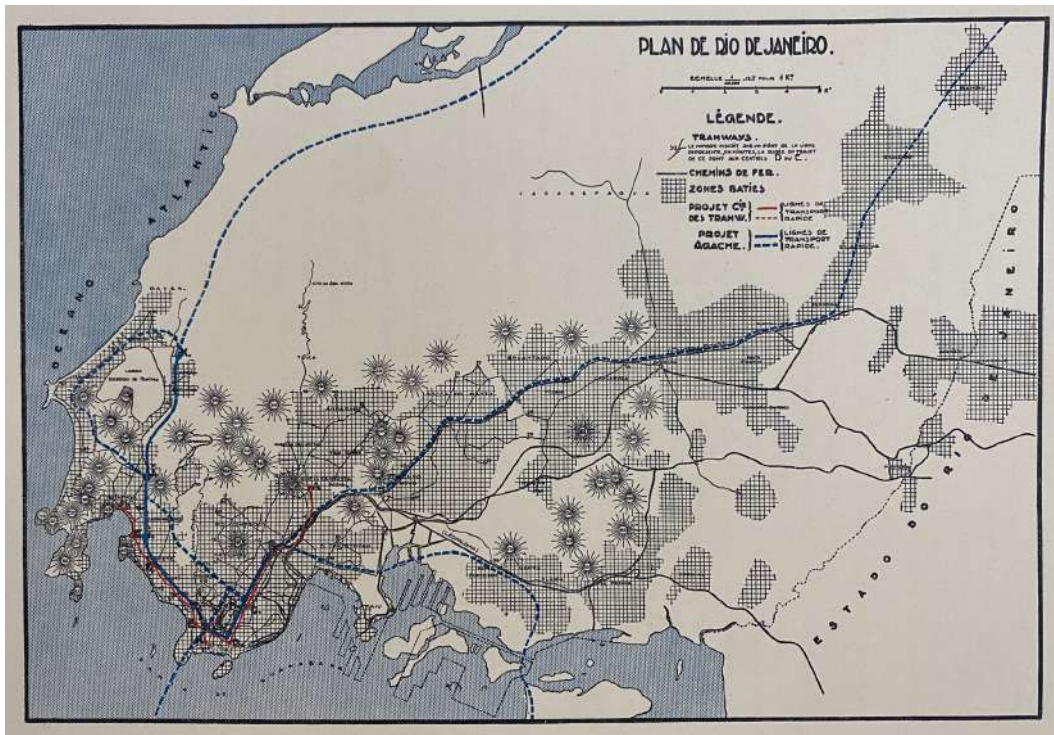


Figura 09: rede de transportes (Prefeitura do Distrito Federal. Cidade do Rio de Janeiro. Extensão, Remodelação, Embellezamento, 1930). Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

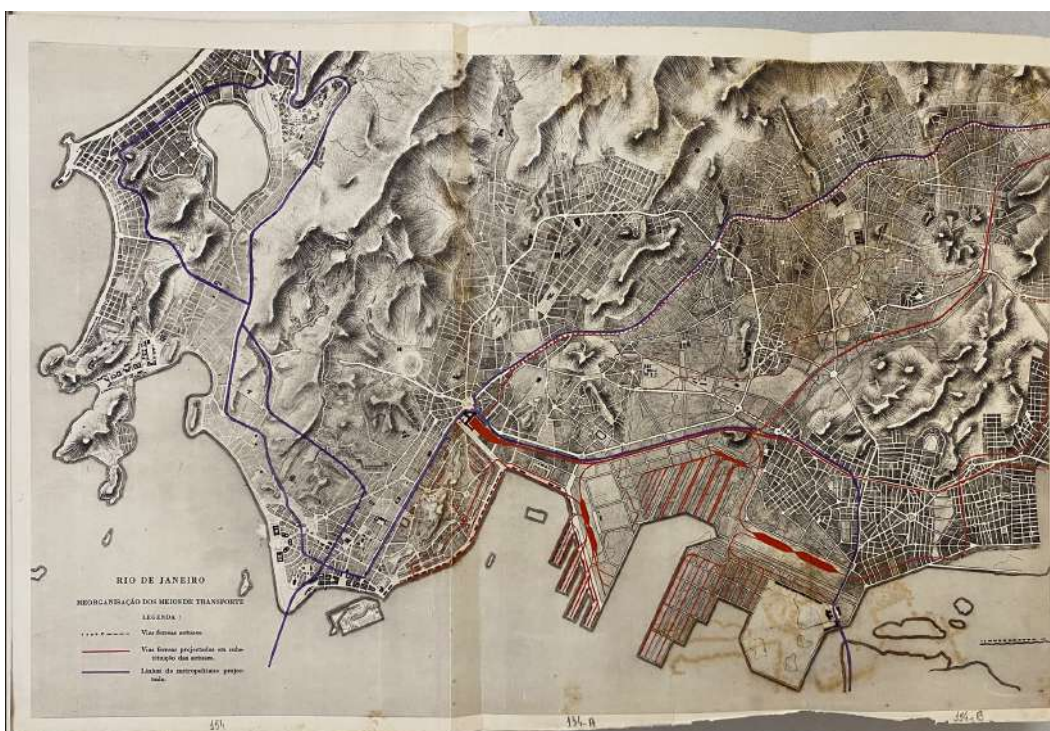


Figura 10: Reorganização dos meios de transportes (Prefeitura do Distrito Federal. Cidade do Rio de Janeiro. Extensão, Remodelação, Embellezamento, 1930). Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Adicionalmente, Agache (1930) sustentava que a aceleração dos meios de transporte não só reduziria os congestionamentos e a superlotação nos bairros centrais, mas também os transformaria gradualmente em zonas predominantemente dedicadas a atividades comerciais e de negócios. Dentro dessa perspectiva, o plano previa uma reorganização estratégica da rede ferroviária em quatro fases. As duas primeiras tinham como objetivo aliviar o leito da Estrada de Ferro Central do Brasil (E.F.C.B) do tráfego de cargas através da criação de ramais auxiliares. Com a conclusão bem-sucedida das duas primeiras etapas e a efetivação do alívio do tráfego de cargas para priorizar o transporte de passageiros, a etapa subsequente do plano contemplava a eletrificação das linhas, objetivando proporcionar um transporte rápido e eficiente para os passageiros. Destaca-se, ainda, a ênfase no conceito de “distâncias práticas” ao invés de distâncias geográficas, sublinhando a importância de considerar prioritariamente o tempo de deslocamento numa aglomeração urbana e não apenas a extensão em quilômetros. (Ibidem, 1930, pp.141–143).

Através de suas normativas, o Plano Agache explicita claramente a visão projetada para a cidade. A estratégia de separação de classes (ricos para um lado; pobres para o outro), delineava áreas com usos específicos, evidenciando as novas relações socioespaciais buscadas para desenvolvimento urbano, ou

seja, o que era relevante manter e o que se pretendia “expurgar” (Silva, Maria Lais. A favela e o subúrbio: associações e associações na expansão suburbana da favela. In: 150 anos de subúrbio carioca, 2010, p.166). A Revolução de 1930 arquiva o Plano Agache, mas suas contradições permeiam a forma urbana carioca e as relações sociais da e na cidade.

A partir da década de 1930, por meio do Decreto-lei 6.000/37, o Estado passa a definir (pela primeira vez) os limites da zona industrial da cidade. São excluídos desses limites bairros da zona sul e norte que tinham (inclusive) “tradição fabril”, tais como Jardim Botânico, Gávea e Laranjeiras. Impedidos de se expandirem nessas áreas que têm sua valorização intensificada, veem-se obrigados a se transferirem para outros bairros (Abreu, 2013, p.99). Para Silva, a expansão dos “núcleos favelizados” esteve fortemente relacionada ao afastamento das indústrias das áreas residenciais centrais (classes média e alta), bem como ao seu progressivo deslocamento pela cidade. Esse movimento industrial contribuiu significativamente para o desenvolvimento de assentamentos em regiões da Zona Norte e nos subúrbios, conforme registrado tanto no censo do Distrito Federal de 1948 quanto nos dados do IBGE de 1950 (Silva, Maria Lais. A favela e o subúrbio: associações e associações na expansão suburbana da favela. In: 150 anos de subúrbio carioca, 2010, p.166).

Um segundo processo que se inscreve tem relação com a reforma empreendida por Pereira Passos (1903 a 1906) e a legislação subsequente que cria condições para o “desenvolvimento imobiliário” e dá ao capital privado “liberdade de construção”. Ao “normatizar” essa liberdade, cria contradições que levam à “proliferação da favela no subúrbio”. Interessante notar que, mesmo em diferentes períodos, a expansão desses territórios se relaciona com as transformações da cidade sob as ações e “intervenções do próprio Estado”. Abreu ressalta, entretanto, que a “atual estruturação espacial do Rio de Janeiro nada tem de anormal”. Assim como em outras áreas metropolitanas do Brasil, a análise de Abreu (2013) destaca a preocupação do Estado em “garantir” a reprodução do capital, frequentemente em detrimento da força de trabalho. Essa dinâmica se manifesta através de um “modelo duplo e complementar de estruturação” do espaço, que é composto por uma parte “formal” e outra “informal”. Essa dualidade revela as tensões existentes entre os interesses do capital e as condições de vida da população trabalhadora, sublinhando como as políticas urbanas podem reforçar desigualdades e precariedades nas áreas metropolitanas. (Abreu, 2013, p.147).

Após a perda das suas funções administrativas com a transferência da capital federal para Brasília em 1960, o governador Carlos Lacerda (1960-1965) encomendou um plano para o desenvolvimento do Estado da Guanabara para ser concluído até o final de seu mandato, em 1965. O Plano Doxiadis, “um plano para o desenvolvimento urbano” foi elaborado pelo escritório “Doxiadis Associates, Consultants on Development and Ekistics”, liderado pelo engenheiro-arquiteto Constantinos A. Doxiadis (1913-1975). Este plano, altamente técnico, baseou-se em dados estatísticos para projetar e definir as necessidades do Estado num horizonte de 35 anos, preparando-o para uma projeção populacional de 8,4 milhões de habitantes. Em 1964, é criada a Comissão Executiva de Desenvolvimento Urbano do Estado da Guanabara (CEDUG), formada por técnicos brasileiros e estabelecida para coletar e interpretar dados estatísticos, assessorando o escritório de consultores em Atenas. A abordagem metodológica foi definida por uma racionalidade técnica, que priorizava a eficiência em contraste com o ideal estético de Agache. Essa perspectiva estava alinhada às discussões provenientes dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM) na década de 1950.

Ao examinar a organização das comunidades, o Plano destaca que tanto os grandes quanto os pequenos centros desempenhavam funções distritais e locais. No geral, as atividades comerciais foram se desenvolvendo ao longo das linhas férreas, dando origem a centros comerciais nas proximidades das estações locais das linhas férreas. Nesse contexto histórico, observava-se que as favelas eram predominantemente concentradas nas imediações de bairros já consolidados, chegando inclusive a se inserir dentro desses bairros, especialmente nas áreas próximas aos locais de emprego. De forma geral, nas regiões centrais, as favelas estavam situadas fora das áreas construídas, em contraste com localidades como São Cristóvão, Penha, Madureira e Irajá, onde as favelas ocupavam espaços internos às comunidades (bairros), aproveitando-se da infraestrutura já existente nessas localidades.

A Lei 948 de 1959 promoveu a divisão da Zona Agrícola, anteriormente estabelecida pelo Decreto-lei 6.000/37, em duas partes. A Zona Agrícola 1 (Subzona Rural de Expansão Urbana, ZA1) passou a abranger as Regiões Administrativas de Madureira (XV), Bangu (XVII), Campo Grande (XVIII) e Santa Cruz (XIX). O Plano descreve que essa zona se estendia para além dos limites da área urbana, com construções presentes em áreas específicas. Além disso, a região apresentava potencial para novos empreendimentos habitacionais, e, de fato, uma parte dos lotes residenciais havia sido demarcada e vendida.

Em 1964, as estradas de ferro desempenhavam um papel crucial como meio de transporte interno no Estado da Guanabara. Para atender a essas áreas periféricas, as duas entidades ferroviárias (na época) organizaram um serviço especial conhecido como “Serviço Suburbano”. Segundo estatísticas da época, aproximadamente 540.000 pessoas viajavam diariamente no sistema suburbano da Estrada de Ferro Central do Brasil (E.F.C.B) (Plano Doxiadis, 1948-1973, p.182).

Em termos de política habitacional, o Plano determinava que os programas seriam dever do Estado, que, por sua vez, deveria criar condições para a construção de unidades habitacionais para todos os grupos econômicos. Os “desprovidos de recursos” seriam auxiliados pelo Governo, porém, em contrapartida, a iniciativa privada assumiria as demais frentes do programa. Segundo o Plano, ainda era importante que a política para construção de novas residências não incentivasse a criação de núcleos especializados e segregados:

Não convém encorajar a criação de núcleos especializados e segregados para diversos grupos ocupacionais ou econômicos, mas pelo contrário convém favorecer a formação de bairros residenciais projetados realisticamente, compostos de várias camadas representativas da sociedade. Comunidades especializadas isoladas tendem a acentuar diferenças que criam barreiras e facilitam a formação de grupos de população socialmente indesejáveis e culturalmente paralisados (Idem, 1948-73, p.315).

As casas construídas por iniciativa do Governo deveriam ser vendidas à população por meio de um sistema de pagamento em longo prazo, semelhante ao aluguel. A assistência do Governo por meio de subsídios seria oferecida apenas em casos muito específicos para indivíduos necessitados. O Plano explicitava sua abordagem em relação ao “problema” das favelas, destacando que a solução não viria com a implementação de conjuntos standardizados. Ao contrário disso, acredita-se que parte do problema seria resolvida por meio da “reurbanização e reabilitação” de parte das favelas. No entanto, aquelas que apresentassem incompatibilidade com as diretrizes do Plano deveriam ser realocadas para áreas próximas aos centros urbanos, de preferência com acesso a sistemas de transporte baratos e eficientes. O Plano também contemplava a possibilidade de novos locais próximos aos centros de emprego para a transferência de algumas favelas.

Um segmento específico traz o entendimento do Governo sobre as questões relacionadas à casa própria, em contrapartida, às casas de aluguel. A perspectiva era de que os indivíduos, especialmente os mais pobres, sentissem orgulho ao construir e tornar-se proprietários de suas residências. A crença subjacente era de que o senso de responsabilidade adquirido por um cidadão ao se tornar proprietário do seu próprio imóvel contribuiria para sua estabilidade social enquanto indivíduo, possibilitando que se tornasse “um elemento estável da sociedade”. Para o Plano, as classes menos favorecidas (economicamente) preferiam receber apoio para adquirir uma casa em vez de obtê-la gratuitamente. O Doxiadis propôs uma subdivisão dos programas habitacionais, estabelecendo o “Programa de Habitação para Favelados” e o “Programa Geral de Habitações”. O primeiro visava à construção de novos conjuntos habitacionais e “obras de preparo” específicas para realocar a população que vivia em favelas. O segundo, por sua vez, concentrava-se na construção de infraestrutura e de novas residências urbanas através da concessão de empréstimos a famílias de baixa renda que precisavam da assistência do Estado para iniciar ou concluir a construção de suas casas. O PUB Rio destaca que, entre os anos 1962-1975 foram construídos cerca de 300 apartamentos pela Companhia de Habitação do Estado da Guanabara (COHAB-GB) no bairro de Marechal Hermes (PUB Rio, 1977, p.75).

O Plano Urbanístico Básico da Cidade do Rio de Janeiro (PUB RIO), em 1977, destaca que na estruturação do espaço do município em 1970, o IBGE reconhecia apenas três zonas distintas: a Zona Urbana, que se desenvolvia a partir do Centro e incluía os bairros da Zona Sul, além de algumas áreas mais densamente povoadas na Zona Norte; a Zona Suburbana que se desenvolvia ao longo das ferrovias, estendendo-se de forma “nucleada”, com ocupação rarefeita, insuficiência de equipamentos urbanos e grande áreas militares; e a Área de Transição Rural/Urbana, representada por locais com ocupação mais dispersa, como Campo Grande, Santa Cruz e Sepetiba. Essa classificação delineava a organização urbana e rural da cidade na época.

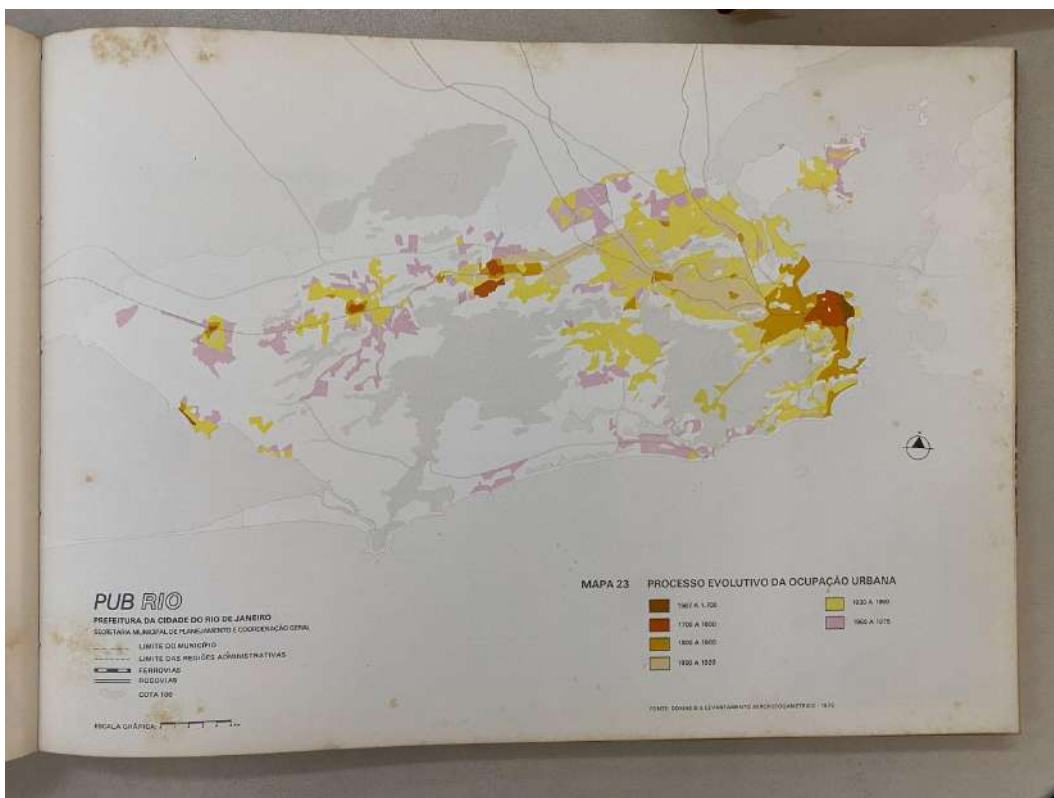


Figura 11: Processo evolutivo da ocupação urbana (PUB Rio, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977). Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

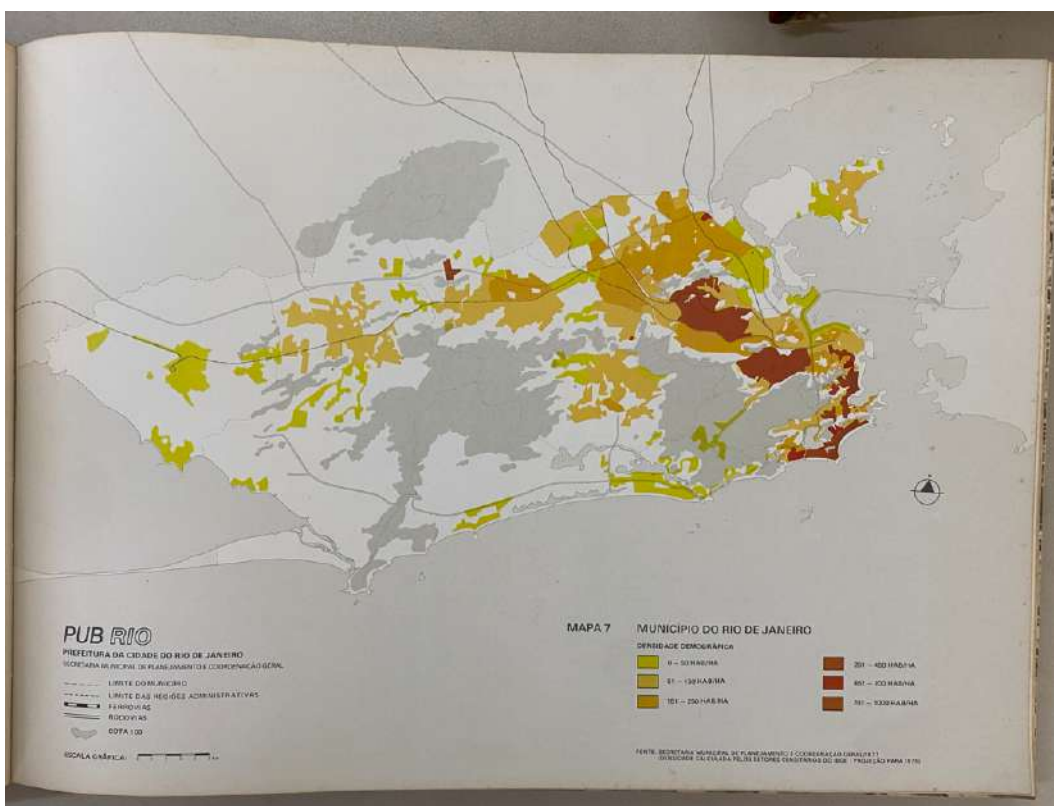


Figura 12: Densidade calculada pelos setores censitários do IBGE, projeção para 1975 (PUB Rio, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977). Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Antes da década de 1980, o espaço territorial do Rio de Janeiro estava dividido em 23 Regiões Administrativas, sendo Marechal Hermes parte da XV RA (Madureira). Foi em 1981 que a Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, por meio do Decreto n. 3.157, de 23/07/81, ajustou os limites das regiões administrativas. Posteriormente, através do Decreto n. 3.158, de 23/07/82, reconheceu e delimitou os bairros do Rio de Janeiro. O reconhecimento desses bairros foi realizado com a compreensão de que sua institucionalização proporcionaria uma melhor compreensão das diversas porções da área municipal, possibilitando a formulação de propostas e o acompanhamento das ações locais. A decisão de trabalhar com pequenas unidades de planejamento, os bairros, permitiu a busca por informações até então indisponíveis para setores censitários, os quais não podiam ser processados e manipulados. Antes desse período, a maioria das informações estatísticas priorizava dados obtidos por regiões administrativas.

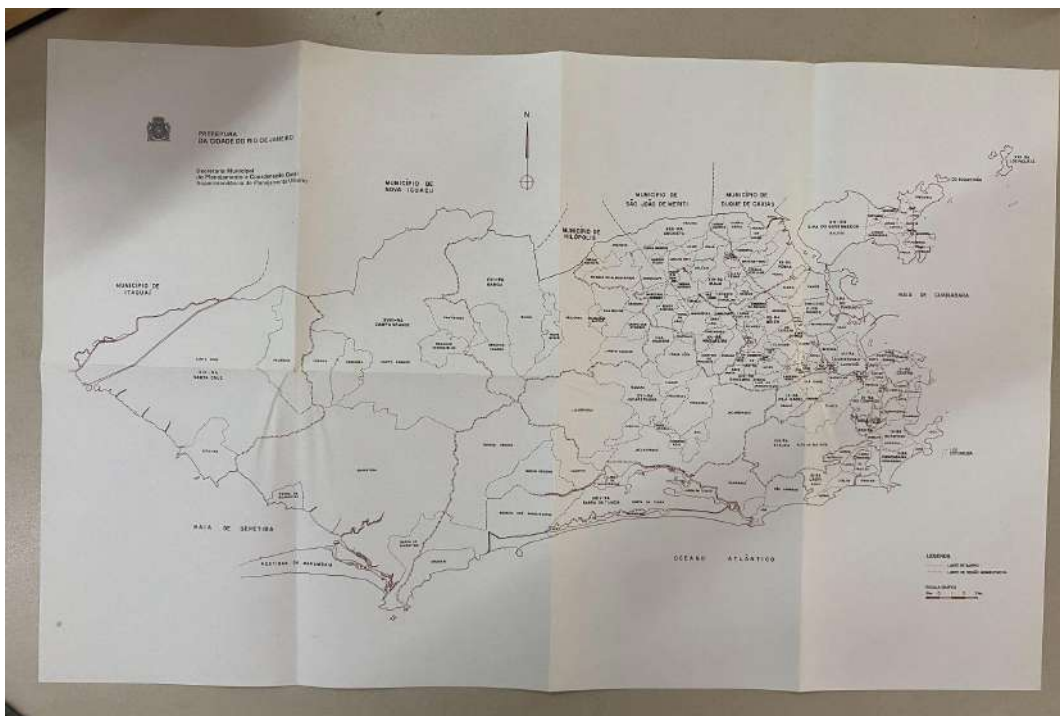


Figura 13: Limites de bairro do Rio de Janeiro, determinado pelo decreto 3.158 de 23/07/82 (Bairros do Município do Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1982).
Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

O mapa indica claramente que o limite entre as Regiões Administrativas XV RA e XXII RA coincide precisamente com a Linha Férrea Auxiliar (Reta de Honório). Essa área remanescente, que hoje compreende a Vila Eugênia, a Favela do Muquição e a Favela da Palmeirinha (Área 3 no mapa abaixo), embora

faça parte dos limites do bairro de Marechal Hermes, não pertence à mesma região administrativa, conforme destacado abaixo.

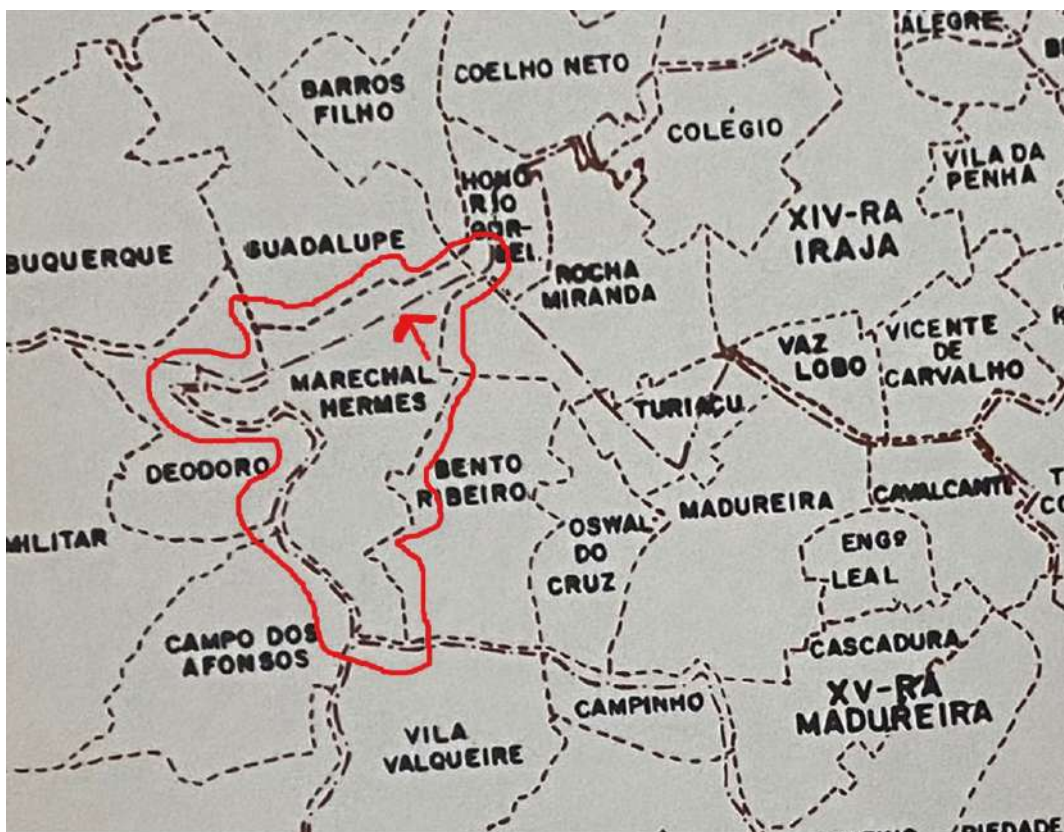


Figura 14: Limites de bairro do Rio de Janeiro, determinado pelo decreto 3.158 de 23/07/82 (Bairros do Município do Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1982).
Fonte: editado pela autora.



Figura 15: Bairro de Marechal Hermes com a indicação das áreas remanescentes entre ramais ferroviários (Áreas 1, 2 e 3). Fonte: elaborado pela autora com base no Google Earth.

É interessante observar que em mapas anteriores a esse período (PUB Rio, 1977) a avaliação do valor da terra revela uma uniformidade predominante na maioria dos bairros suburbanos. Contudo, no contexto específico de Marechal Hermes, a porção correspondente à Área 3 do mapa demonstrava uma valorização mais acentuada em comparação às Áreas 2 e 3 no ano de 1973. Notavelmente, em 1976, apenas três anos depois, há indícios de uma desvalorização nessa mesma região em relação às demais áreas do bairro, como indicado a seguir:

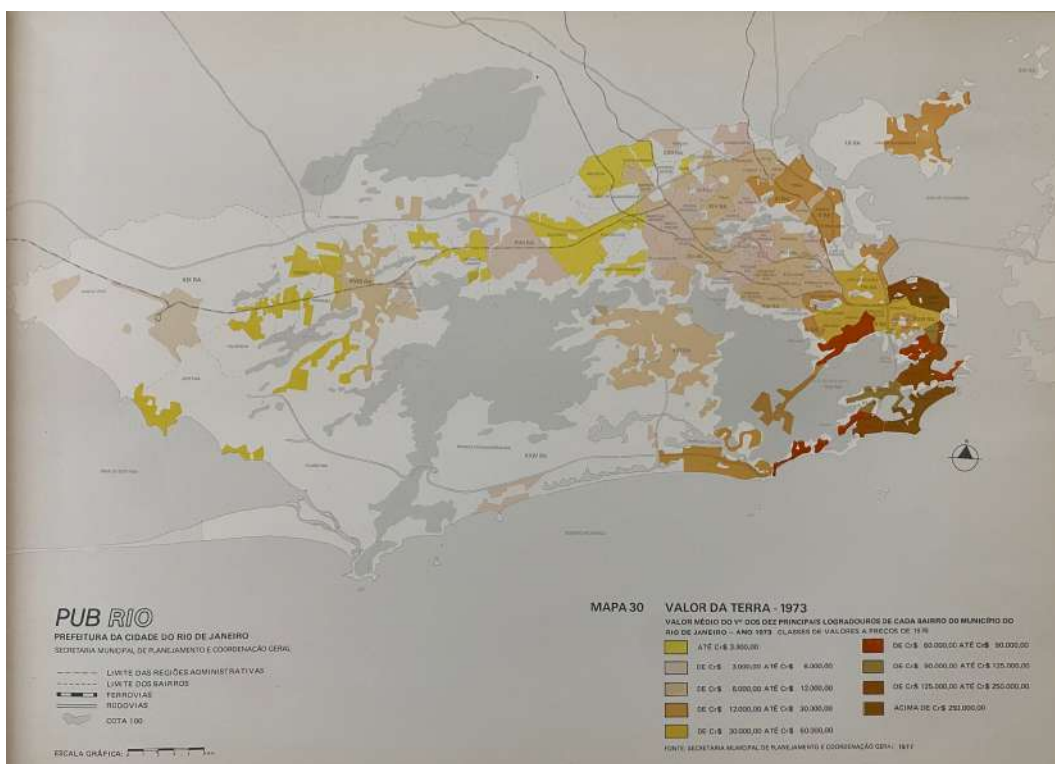
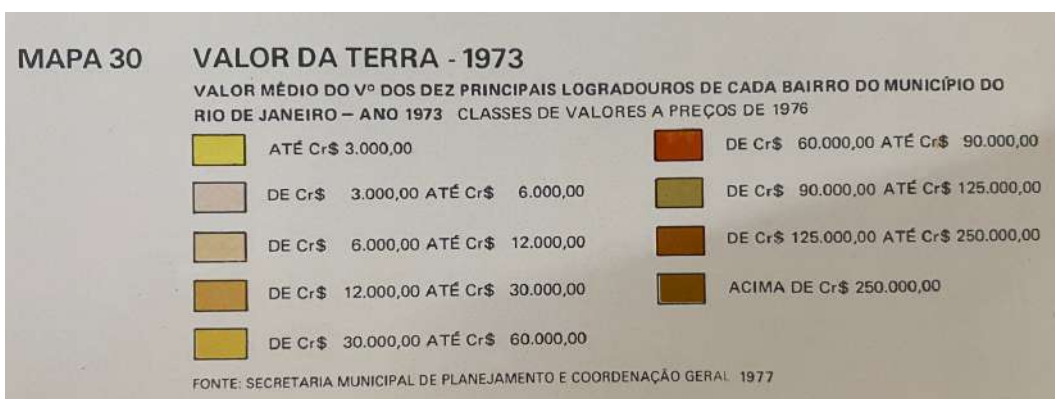
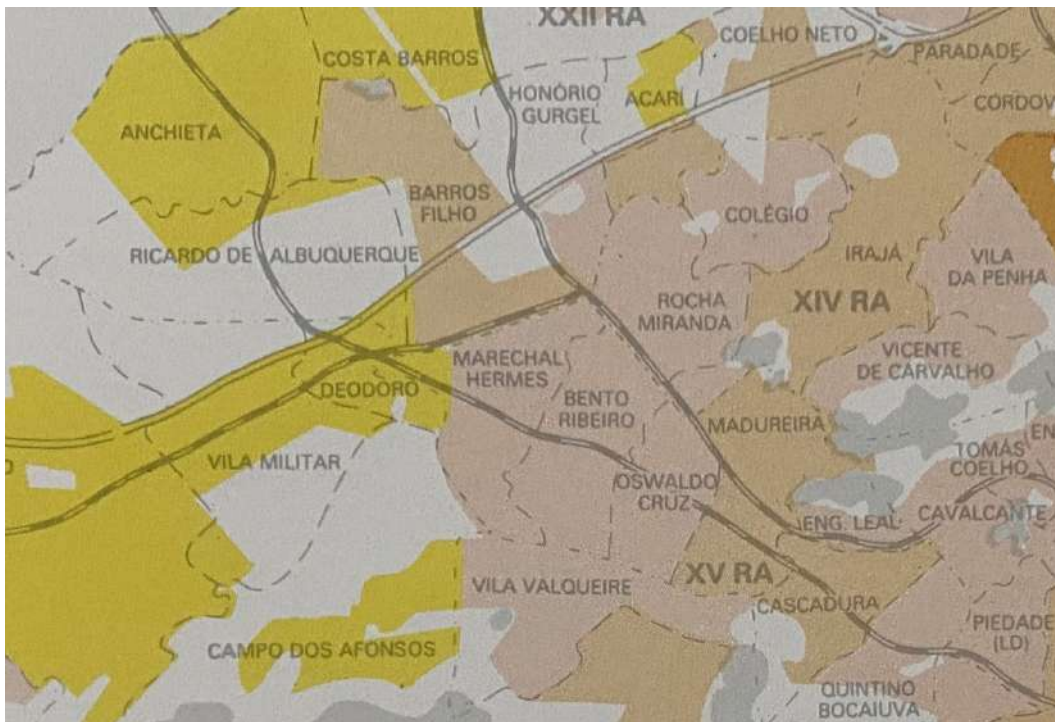


Figura 16: Mapa 30, Valor da Terra - 1973. (PUB Rio, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977). Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.



Figuras 17 e 18: Ampliação Mapa 30, Valor da Terra - 1973. (PUB Rio, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977). Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (editado pela autora).

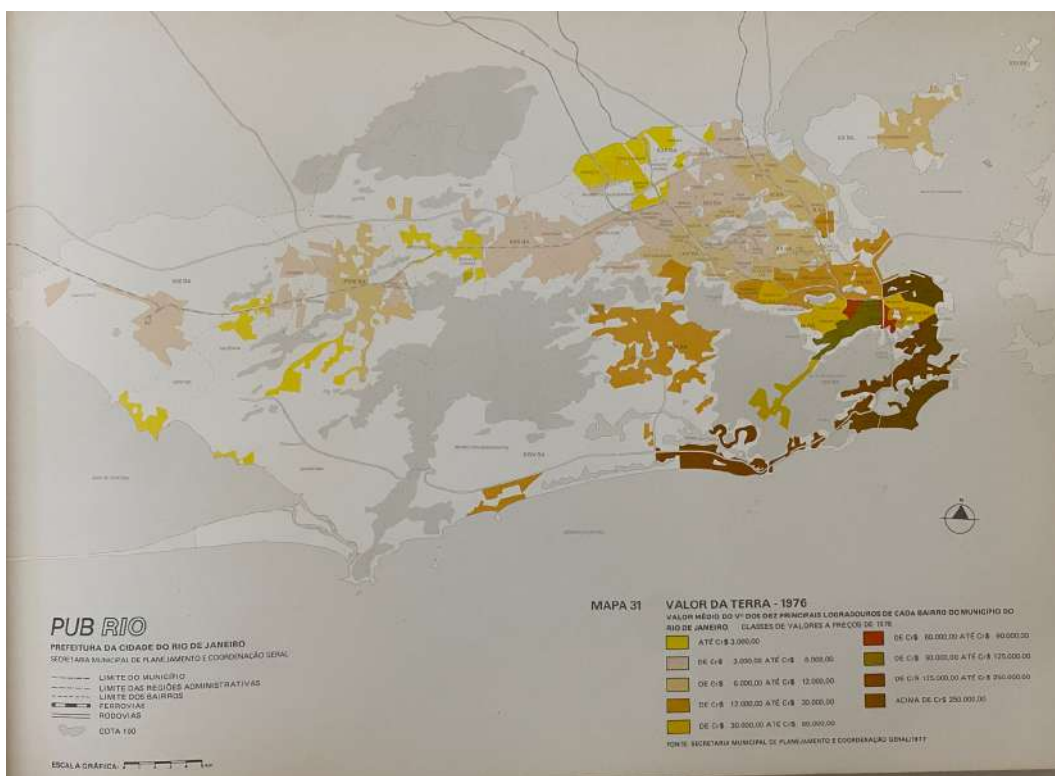


Figura 19: Mapa 31, Valor da Terra - 1976. (PUB Rio, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977). Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.



Figura 20: Ampliação mapa 31, Valor da Terra - 1976. (PUB Rio, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977). Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (editado pela autora).

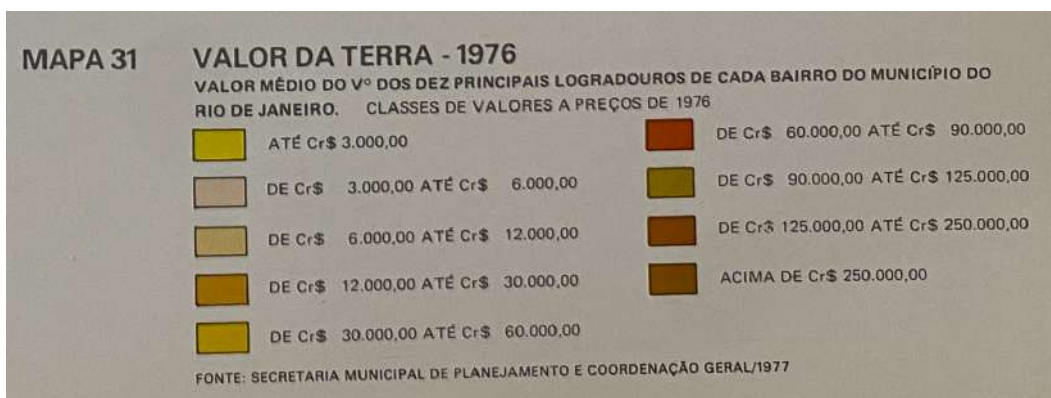


Figura 21: Ampliação mapa 31, Valor da Terra - 1976. (PUB Rio, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977). Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (editado pela autora).

Considerando que a maioria das informações históricas prioriza a Área 01, área que corresponde à Vila Operária (APAC), visando aprofundar a compreensão da evolução socioespacial dos trechos 2 e 3 do bairro, utilizou-se a história oral⁸ como abordagem complementar aos outros métodos mobilizados na pesquisa. Durante o trabalho de campo, ao conversar com moradores mais antigos da Vila Eugênia (Área 3), houvera relatos que sugerem uma possível conexão com iniciativas lideradas por Sandra Cavalcanti na década de 60, enquanto deputada da União Democrática Nacional (UDN) e secretária de habitação do Governo Carlos Lacerda. Embora não tenha encontrado registros históricos que comprovem o relato sobre a intervenção, foi observado que a principal via da Vila Eugênia, a Avenida Professor Djalma Cavalcanti (Figura 19), recebe o nome e a profissão do pai de Sandra. Além disso, o período mencionado (1960) coincide com sua gestão como secretária de habitação, sugerindo uma possível ligação entre os relatos e o período histórico.

⁸ Nas ciências sociais brasileiras, a pesquisa qualitativa centrada nos relatos orais vem sendo utilizada desde a década de 1940. A década de 1960 marcou a criação de grupos de pesquisa que foram essenciais para o desenvolvimento de metodologias de pesquisa social focadas no relato individual. Na contramão das pesquisas quantitativas, “este tipo de análise concebe os indivíduos como atores que interpretam os objetos com os quais está confrontado (pessoas, ideias etc.) a fim de localizar a si mesmos no mundo e, com isso, estabelecer seu próprio roteiro de ação e interpretação. Este pressuposto é compartilhado por várias escolas da sociologia compreensiva, como o interacionismo simbólico, etnometodologia, além da sociologia influenciada pela fenomenologia”. (SANTOS, Hermilio; OLIVEIRA, Patricia; SUSIN, Priscila, 2014, p.377).



Figura 22: Trecho do bairro de Marechal Hermes correspondente à Vila Eugênia, com destaque de sua via principal, “Av. Professor Djalma Cavalcanti. Fonte: Google Earth (16/3/2014), editado pela autora.

Segundo os relatos, o processo de ocupação da parte do bairro correspondente à Vila Eugênia coincidiu com a realocação de parte dos moradores da favela do Muquiço, que teve seu início por volta de 1950. A favela teria atraído pessoas em busca de moradia barata, incluindo muitos imigrantes nordestinos. A presença da Fábrica Nacional de Vagões, estabelecida em 1913 na Rua Operária, principal via da favela do Muquiço, e a inauguração da Fábrica de Cimento Portland (atual Holcim), em Marechal Hermes em 1924, podem ter sido fatores que impulsionaram essa ocupação, uma vez que parte dos moradores da localidade foram empregados nessas fábricas. Como em muitas outras comunidades do Rio de Janeiro, a ocupação do Muquiço ocorreu sem planejamento urbano adequado, resultando em condições precárias de moradia. Os barracos descritos eram feitos de madeira, o piso era de barro e os banheiros externos às casas eram compartilhados por até sete famílias. Para se estabelecerem na Vila Eugênia, os moradores provenientes do Muquiço eram submetidos a um processo de cadastramento. Após a aprovação desse cadastro, cada família recebia um terreno com a condição de que construísse sua própria casa no prazo de um ano e demolisse a habitação precária anterior. Posteriormente, os terrenos começaram a ser comercializados por uma cooperativa vinculada a Sandra Cavalcanti. Aqueles que não tinham condições financeiras para construir suas casas podiam optar por um financiamento oferecido pela cooperativa, que seguia um padrão de planta pré-definido. No entanto, muitos moradores não conseguiram se cadastrar devido à falta de

recursos para a construção, permanecendo assim no Muquiço, onde realizaram melhorias em suas moradias ao longo do tempo.



Figura 23: Trecho do bairro de Marechal Hermes correspondente à Vila Eugênia e à Favela do Muquiço, com destaque para a relação entre a Rua Operária e a Fábrica de Vagões. Fonte: Google Earth (16/3/2014), editado pela autora.

A história oral acrescenta que, embora a eletrificação dos trilhos das ferrovias tenha começado em 1930, a construção dos muros da linha férrea auxiliar (Reta de Honório) só ocorreu após o início da ocupação do loteamento da Vila Eugênia. Antes da construção dos muros, existia uma conexão visual e de travessia entre a Avenida Djalma Cavalcanti e a Rua Massenet (Área 2 e Área 3).

No que se refere às comunidades, na busca pelos assentamentos do Muquiço, Vila Eugênia e Palmeirinha realizada através do SABREN⁹. Apenas a Palmeirinha foi encontrada, cadastrada sob o código 518, com o nome de Vila Esperança de Guadalupe, em 03 de outubro de 1991, pertencente ao bairro de Guadalupe. Embora a denominação “Vila Eugênia” figure nos dados da pesquisa, não foram encontrados registros específicos sobre a localidade. Além disso, não há qualquer registro referente à comunidade do Muquiço.

⁹ SABREN — Sistema de Assentamentos de Baixa Renda.



Figura 24: Bairro de Marechal Hermes com a indicação das áreas remanescentes entre a Linha Férrea Auxiliar Reta de Honório (Áreas 2 e 3). Fonte: Google Earth (1/1/2014), editado pela autora.

Em termos cronológicos, alternando dados históricos com a pesquisa de campo, temos:

1858: inauguração da Linha Férrea Central do Brasil (atual Supervia), inaugurada em 1858. (Dados históricos).

1913: inauguração da Fábrica Nacional de Vagões, localizada em Marechal Hermes. (Dados históricos).

1914: fundação da Vila Proletária de Marechal Hermes e inauguração da estação ferroviária de Marechal Hermes. (Dados históricos).

1924: inauguração da Fábrica de Cimento Portland (atual Holcim). (Dados históricos).

1926: inauguração da Linha Férrea Auxiliar (Reta de Honório) e eletrificação dos trilhos das linhas férreas no Rio de Janeiro. (Dados históricos).

1930: início da construção dos muros que isolam os ramais ferroviários. (Dados históricos).

1950: início da formação da favela do Muquiço. (Pesquisa de campo, entrevistas).

1960: início da ocupação Vila Eugênia. (Pesquisa de campo, entrevistas).

O resgate dos planos aliado aos relatos orais se torna justificável dada a carência de dados estatísticos mais específicos e informações históricas mais abrangentes que permitissem uma análise aprofundada do desenvolvimento urbano e social do bairro de Marechal Hermes. Essas lacunas informativas evidenciam a fragilidade dos registros oficiais e a necessidade de uma abordagem mais sistemática para mapear e reconhecer as comunidades em contextos de urbanização informal. É importante notar que, em diferentes momentos, a expansão territorial da região esteve diretamente ligada às transformações urbanas resultantes das intervenções e ações do governo. Embora essas intervenções não tenham sido totalmente implementadas, desempenharam um papel crucial na orientação do crescimento urbano ao longo do tempo. As transformações estruturais e sociais introduzidas persistiram, exercendo contínua influência na dinâmica urbana e deixando um impacto de longa duração nas configurações socioespaciais do bairro.

2.3 Expansão ferroviária, muros e segregação espacial

O desenvolvimento dos meios de transporte coletivos da cidade — trem (1858) e bonde (1868) — desempenharam um papel fundamental na definição das diferentes formas de crescimento e expansão da cidade em direção aos novos loteamentos e bairros, sendo o principal responsável pelo processo de urbanização das freguesias das Zonas Norte e Zona Oeste. Mas, se no Rio de Janeiro as linhas férreas que atravessam a cidade já foram sinônimo de progresso, a segregação espacial provocada pelas barreiras físicas que também impõem, tem se apresentado como tema presente nas discussões contemporâneas sobre a cidade. Marcada pela forte influência do avanço dos “novos meios de transporte” no século XIX, a abertura e expansão dos subúrbios que se deu às margens das ferrovias “que partiam da capital do Império em direção ao interior do país”, impulsionaram significativas transformações no território, modificando tanto o espaço como suas “condições de uso” (Lins, Antônio. *Ferrovia e segregação espacial no subúrbio: Quintino Bocaiuva, Rio de Janeiro*. In: 150 anos de subúrbio carioca, 2010, pp.149–150). “Foram o trem, os caminhos carroçáveis pré-existentes e os bondes que se utilizaram desses mesmos caminhos como apoio para sua rede de trilhos, que estabeleceram a infraestrutura mínima para o crescimento da cidade” (Lins, Antonio. *Subúrbio e periferia: onde a cidade é híbrida*. In: *Diálogos suburbanos: identidades e lugares na construção da cidade*, 2019, p.229).

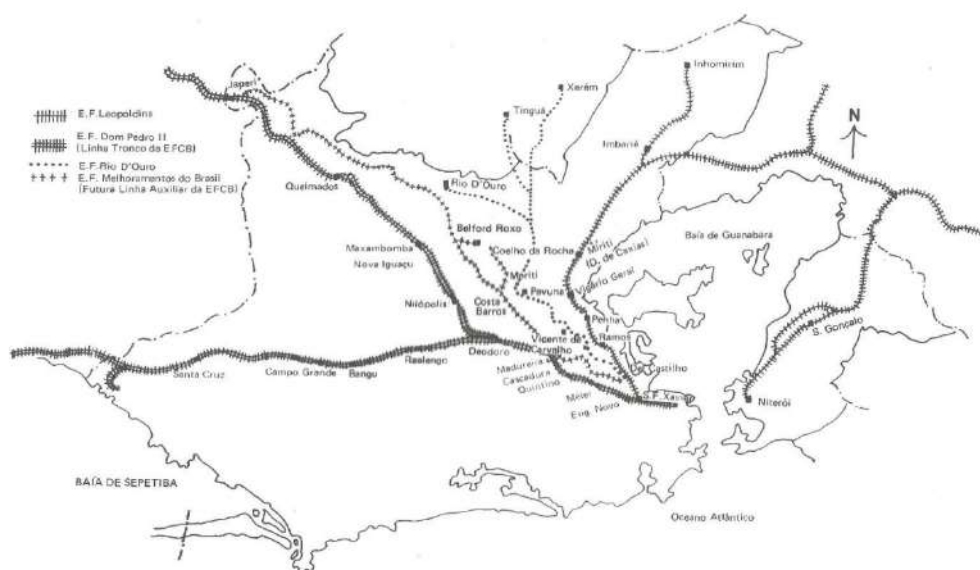


Figura 25: Mapa de localização das estradas de ferro da área metropolitana conurbada do Rio de Janeiro (RJ, Brasil) e de algumas de suas estações, no início do século XX.Fonte: Abreu, 2018.

No entanto, o governo não desempenhou um papel principal nesse processo de expansão da cidade. Após a expulsão dos jesuítas das terras portuguesas, as propriedades da Companhia de Jesus nas proximidades da cidade foram divididas em chácaras e, posteriormente, em lotes urbanos menores. Essa subdivisão de terras foi realizada por diferentes empreendedores, resultando em uma variedade de projetos distintos. Um aspecto comum desses projetos era a falta de infraestrutura urbana e planejamento adequados para apoiar a formação e o desenvolvimento dos bairros e loteamentos que estavam sendo criados. Essa falta de planejamento contribuiu para a criação de uma legislação urbana que levava à segregação da cidade, onde a precariedade e a “desordem” eram características associadas à moradia dos menos privilegiados. Nesse sentido, o subúrbio se consolidava como “sítio de moradia do pobre” (Idem, pp.229-230).

Embora os “caminhos ferroviários” não tenham sido os únicos meios de expansão da cidade e criação dos subúrbios, eles desempenharam um papel fundamental ao permitirem o acesso aos bairros distantes do centro urbano principal. De modo contrário, a definição clássica de subúrbios que, de uma forma geral, categoriza os bairros afastados do centro, no Rio de Janeiro, refere-se aos bairros localizados na zona norte e oeste da cidade, servidos pelo trem.

A partir de meados do século XIX, o crescimento da malha urbana passou a se alinhar ao traçado das novas vias, que incluíam tanto estradas carroçáveis quanto ferrovias. Os bairros implantados ou localizados às margens das ferrovias nas zonas Norte e Oeste da cidade utilizavam essas vias como “pólo estruturador” (El Kareh, Almir. Quando os subúrbios eram arrabaldes. Um passeio pelo Rio de Janeiro e seus arredores no século XIX. In: 150 anos de subúrbio carioca, 2010, p.18). A linha férrea foi, portanto, um elemento central na formação do traçado suburbano, resultando na concentração de bairros ao seu redor. De modo geral, as ruas que surgiam para dar origem aos bairros situados nas proximidades da linha férrea eram sempre paralelas ou perpendiculares a ela. Era raro que uma via cruzasse a linha do trem, exceto em situações que exigiam a manutenção de “caminhos que ligavam bairros distantes” (Lins, Antonio. Subúrbio e periferia: onde a cidade é híbrida. In: Diálogos suburbanos: identidades e lugares na construção da cidade, 2019, p. 232).

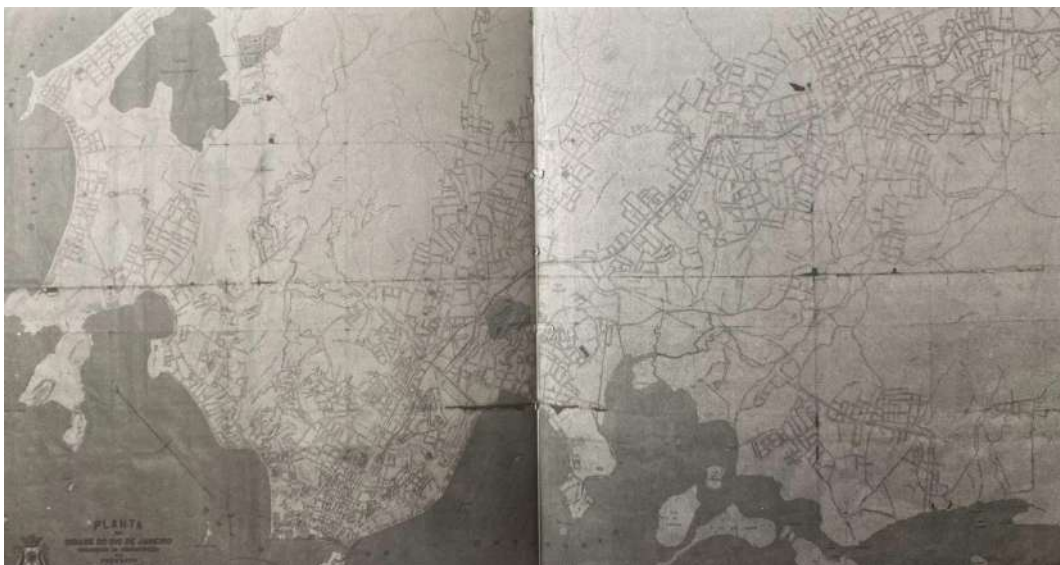


Figura 26: Planta cadastral da cidade do Rio de Janeiro mostrando os bairros surgidos em torno e ao longo das vias férreas, Central do Brasil e Leopoldina. Organizada na administração do prefeito general Bento Ribeiro, Diretoria-Geral de Obras e Viação, 1913. Fonte: Arquivo Municipal.

A partir da década de 1950, com a eletrificação das ferrovias, conforme os trens se desenvolviam e adquiriam mais velocidade, “por questões operacionais e de segurança” gradualmente as linhas férreas foram sendo segregadas. Inicialmente, os limites impostos por gradis foram substituídos por muros altos de concreto, que impediam tanto a circulação de pessoas quanto a

visão entre ambos os lados da linha. Esse “retalhamento”, provocado pela implantação dos muros ao longo das ferrovias, marcou o tecido da cidade profundamente. “Muitos dos bairros, que antes tinham alguma continuidade formal, passaram a ser divididos fisicamente”. O “muro” surge, então, como “forma explícita” de segregação espacial (Lins, Antônio. Ferrovias e segregação espacial no subúrbio: Quintino Bocaiuva, Rio de Janeiro. In: 150 anos de subúrbio carioca, 2010, pp.150–151).



Figura 28: Foto da linha férrea auxiliar (Reta de Honório), localizada no bairro de Marechal Hermes, onde a divisão física foi provocada pela inserção dos ramais ferroviários. Fonte: Acervo pessoal, 2014.

Segundo Lins, a etimologia das palavras “urbano” e “suburbano” está, desde sempre, relacionada “ao conceito de segregação espacial”. Dentre outras formas, a segregação espacial urbana pode ocorrer de duas maneiras: a) segregação espacial intraurbana, constituída pela relação entre regiões e bairros de uma mesma cidade ou metrópole, b) em áreas internas da cidade, em uma escala microlocal, como, por exemplo, o bairro. Nesse caso, o processo de segregação é possibilitado pela existência de barreiras físicas intransponíveis. Nos dois casos, a segregação espacial explicita uma divisão ou segmentação de territórios. Na cidade do Rio de Janeiro, as grandes redes de infraestrutura têm

um papel ambíguo, porque, se por um lado possibilitaram a conexão entre bairros, por outro contribuíram para a segregação espacial. Isso deriva tanto do processo de expansão do território e periferização da cidade, quanto (em uma escala local) da divisão do território por estas infraestruturas urbanas. Além dos efeitos sobre o traçado urbano e a paisagem, em ambos os casos, a segregação espacial também vai contribuir para um processo de segregação social (El Kareh, Almir. Quando os subúrbios eram arrabaldes. Um passeio pelo Rio de Janeiro e seus arredores no século XIX. In: 150 anos de subúrbio carioca, 2010, pp.17–19).

As cidades podem ser “lidas” e descritas de inúmeras maneiras, seja com base em seus índices estatísticos, seus aspectos econômicos, sua paisagem, forma urbana ou arquitetura, entretanto, como afirma Castells (2021), não existe teoria do espaço que não seja, mesmo que implicitamente, parte integrante de uma teoria social. Sendo assim, o espaço como expressão de seus processos históricos e sociais é estruturado a partir de sua relação com os determinismos presentes em “cada período da organização social” e são esses determinismos que vão conferir ao espaço certa forma, função e significação social (Castells, 2021, pp.183–184).

No bairro de Marechal Hermes, a fragmentação da malha urbana do bairro provocada pela presença de dois ramais ferroviários revela discontinuidades nos padrões de ocupação e apropriação dos espaços, a serem aprofundadas no estudo de caso.

3 A cidade como experiência:

Percepção, construção da imagem, memória e representação

3.1 A fenomenologia da percepção e a arquitetura sob a abordagem fenomenológica

Focar o olhar para a nossa experiência do mundo é o primeiro passo em direção à prática da fenomenologia. A palavra “fenomenologia” na filosofia vai se ocupar dos “estudos dos fenômenos” onde “a noção de um fenômeno e a noção de experiência, de modo geral, coincidem” (Cerbone, 2014, p.13). Embora a abordagem fenomenológica nos exija que prestemos atenção especial à nossa experiência, é importante considerar que os objetos presentes na experiência visual não estão separados dela. Pelo contrário, eles são parcial ou integralmente parte dessa experiência. A ideia de que a experiência é “de” ou “sobre” esses objetos indica que ela possui o que a tradição fenomenológica chama de “intencionalidade” (Idem, 2014, p.15). No entanto, ainda que a experiência momentânea esteja associada ao que vemos, a percepção visual é apenas parte da nossa experiência perceptual. Dizer que um objeto é conteúdo de uma experiência perceptual significa atribuir a ele certa significância particular; significa que ele possui um uso ou propósito particular. Além dos objetos, o “sujeito” também é outra maneira através da qual a experiência se vincula. Na fenomenologia, a noção de sujeito é central, ao atuar como unificador da experiência. O corpo não é apenas um objeto de percepção; ele se manifesta como “ativo e perceptivo”, ou seja, faz parte da própria experiência perceptual (Ibidem, 2014, p.19). Embora muitas das reflexões apresentadas remetam a ideias previamente exploradas por Husserl¹⁰, “o caráter corporal da experiência” vai ser objeto de estudo e um dos principais interesses de Maurice Merleau-Ponty (1908–1961). Nascido na França, foi contemporâneo de Sartre, e, influenciado pelas escolas do pensamento existencialista e marxista, posicionou-se publicamente sobre questões sociais e políticas. Serviu como tenente da infantaria na Segunda Guerra Mundial e após a desmobilização, iniciou a pesquisa que deu origem à sua publicação, *Fenomenologia da Percepção*, publicada em 1945, mesmo ano em que começou a lecionar na Universidade de Lyon. O livro constitui um “repensar do método fenomenológico e da fenomenologia”. Em contraste com Husserl, Heidegger e Sartre,

¹⁰ Edmund Gustav Albrecht Husserl foi um filósofo e matemático alemão fundador da escola da fenomenologia (1859–1938).

influenciado pelos estudos que já estavam em curso nas ciências sociais, especialmente nos campos da psicologia, fisiologia e linguística, Merleau-Ponty passou a se envolver com a pesquisa empírica. No entanto, parte dessa atenção às descobertas empíricas da época era dedicada a “expor as suposições não examinadas concernentes à natureza da experiência”. Segundo Merleau-Ponty, essas suposições serviam apenas para enfatizar a necessidade de investigações fenomenológicas adicionais, ele enfatizava a necessidade de “um retorno aos fenômenos” (Ibidem, 2014, p.148). Essa ideia de retornar, ou seja, de voltar a nossa atenção a algo negligenciado, é o “impulso fundador” inerente à própria ideia de fenomenologia. A “questão de abertura” de Merleau-Ponty, já implícita nas ideias de Husserl e Heidegger, pode ser interpretada como uma “aplicação reflexiva sobre esse envolvimento”; retornar, redespertar e redescobrir (Ibidem, 2014, p.159).

Retornar às origens implicaria descrever a experiência perceptual “pré-objetiva” que antecede e possibilita a concepção objetiva que temos do mundo. Para ele, “o sujeito da experiência” nunca é ou está apartado do mundo e o retorno à experiência perceptual não apaga os “fios tensionais” aos quais a nossa existência é ligada ao mundo que nos circunda. A fenomenologia de Merleau-Ponty opera sob o lema “eu estou aberto ao mundo”, para ele a principal tarefa está em “recuperar e preservar esse sentido de abertura, sem falsificá-lo”:

Do mesmo modo que, para Husserl, a tendência da atitude natural é focar sobre as coisas experienciadas em vez de na experiência das coisas, para Merleau-Ponty existe uma tendência constante de usar os resultados da experiência para explicar essa experiência. Fazer isso não pode senão distorcer a natureza da experiência, uma vez que envolve usar uma concepção determinada, objetiva, do mundo para caracterizar e explicar a experiência, que é pré-objetiva (mas, por conseguinte, não completamente subjetiva) e, [...] indeterminada (Ibidem, 2014, pp.161-162).

Estar em “posse de um mundo”, ou seja, ser consciente e corporificado, não são noções separáveis para Merleau-Ponty. São antes disso, aspectos interconectados e sobrepostos, diretamente relacionados à nossa existência. No que se refere à experiência perceptual, para ele:

- O corpo (ou Corpo) é manifesto na experiência como um tipo categoricamente distinto de coisas e como essencial à possibilidade de outros tipos de intencionalidade, ou seja, a experiência perceptual de objetos e espaços temporais.
- Merleau-Ponty afirma que a fenomenologia se ocupa com a experiência primária, pré-objetiva, enquanto oposta à concepção secundária, objetiva, do mundo articulado e explorado pelas ciências naturais.
- A experiência perceptual envolve, primeiramente, um todo significativo, “um ‘algo’ perceptual [...] em meio a alguma outra coisa”, que não pode ser entendido como construído fora de algumas unidades experienciais mais básicas. (Ibidem, 2014, p.197).

O objeto que é percebido é parte e conteúdo da minha experiência perceptual, e nesse sentido, ele é compreendido por essa experiência. As experiências perceptuais só são possíveis através dos sentidos, e as experiências sensoriais só são possíveis através do corpo. Na filosofia de Merleau-Ponty, “o corpo humano é o centro do mundo das experiências”.

Na arquitetura, o impacto dessa filosofia é evidenciado pelo trabalho do arquiteto finlandês Juhani Pallasmaa (2011), pesquisador e teórico contemporâneo. Para ele, “toda experiência com a arquitetura é multissensorial”, ou seja, as nossas experiências sensoriais “se tornam integradas por meio do corpo”. Nossos corpos estão em constante interação com o ambiente, onde “mundo” e “individualidade humana” se redefinem simultânea e constantemente. “Não há corpo separado de seu domicílio no espaço, não há espaço desvinculado da imagem inconsciente de nossa identidade pessoal perceptiva”. A arquitetura se relaciona com essa abordagem em sua forma sensível, ao considerarmos que é a partir do espaço construído que a nossa subjetividade se articula e que é a partir de seus elementos que a nossa realidade existencial é moldada. O espaço vivenciado não é inato, ele é estruturado a partir de memórias, percepções e intenções. Nesse sentido, toda construção é uma representação, e toda representação projeta uma narrativa cultural específica (Pallasmaa, 2018, pp.14–15, 20). A arquitetura enquanto produção humana (material e conceitual) não é um artefato isolado e independente, ela consegue direcionar nossa atenção e moldar a nossa experiência. Ela reforça nossa experiência existencial, uma vez que fornece as bases para a percepção, experimentação e compreensão do mundo (Idem, 2011, pp.38–39).

Em contraposição à abordagem funcionalista da arquitetura moderna, Pallasmaa afirma que a arquitetura não deve ser reduzida a um “instrumento da funcionalidade, do conforto corporal e do prazer sensorial sem perder a sua tarefa de mediação existencial”. Existe uma “tarefa” inerente à arquitetura responsável pela sugestão de determinada ação. A maneira como abro uma porta, por exemplo, depende de onde a porta está localizada, do seu sentido e sistema de abertura, do seu material e seu peso, ou seja, “os objetos que circundam meu corpo refletem sua ação possível sobre eles próprios” (Bergson apud Pallasmaa, 2011), e “é essa possibilidade de ação que separa a arquitetura das outras formas de arte”. Nesse sentido, a *reação corporal* se torna um aspecto intrínseco à experiência da arquitetura (Ibidem, 2011, p.59):

Uma edificação é encontrada; ela é abordada, confrontada, relacionada com o corpo de uma pessoa, explorada por movimentos corporais, utilizada como condição para outras coisas. A arquitetura inicia, direciona e organiza o comportamento e o movimento” (Pallasmaa, 2011, p.60).

Longe de ser imaterial, conforme a teoria e a crítica da arquitetura moderna sugerem, o espaço arquitetônico não é apenas físico, o fim por si só. O espaço arquitetônico é vivenciado e é através dele que a nossa experiência é *emoldurada* (Ibidem, 2011, p.50).

3.2 Espaço vivenciado, percepção e memória

Quando lembro da minha infância, as múltiplas imagens que me vêm à mente são sempre situacionais; lembranças conectadas a lugares e eventos. O pique na rua, a pipa no terraço de casa, a fogueira na praça, as bonecas na casa da vizinha, os passeios de bicicleta pelas ruas que na época não tinham asfalto. É nítido notar que, ancorado na percepção, nada é vivenciado de maneira independente, o espaço tal como experimentamos é percebido a partir das relações e das associações que estabelecemos com os elementos que nos circundam. Todas as edificações de alguma maneira sugerem narrativas culturais e humanas, no entanto temos uma predisposição a pensar a arquitetura a partir da sua existência material em sobreposição à vida e ao cotidiano presentes nos lugares que projetamos.

A obra “Essências” (2011) de Juhani Pallasmaa fornece uma abordagem profunda sobre a relação entre a experiência humana e o ambiente

construído. Pallasmaa argumenta que o “espaço existencial”¹¹ é multissensorial, estruturado a partir de memórias e intenções, e destaca a influência desses elementos na construção da identidade pessoal:

O modo de existência caracteristicamente humano ocorre no mundo das possibilidades, moldado pela capacidade humana de lembrança, fantasia e imaginação. Vivemos em mundos mentais, nos quais o material e o espiritual, bem como o vivenciado, lembrado e imaginado constantemente se fundem. Como consequência, a realidade vivida não segue as regras do espaço e tempos definidos pela ciência da física. Quero dizer que o mundo vivenciado é, em essência, “acientífico”, se for medido pelos critérios da ciência empírica ocidental. Na verdade, o mundo vivenciado está mais próximo da realidade dos sonhos do que de qualquer descrição científica (Pallasmaa, 2018, p.23).

Esse espaço vivenciado é contexto tanto para criação, quanto para experimentação da arquitetura e da arte, onde ambas as produções emergem da realidade vivida, e não o contrário, em uma relação constante de troca; “a experiência de um lugar ou espaço sempre é uma troca curiosa: à medida que me assento em um espaço, o espaço se assenta em mim” (Pallasmaa, 2018, p.25). Essa perspectiva se alinha com a ideia de que a percepção do ambiente é situacional, conectada a lugares e eventos específicos da memória. A percepção sensorial, conforme Pallasmaa enfatiza, é essencial para a apreensão do ambiente, envolvendo a interação entre os sentidos, memória e imaginação. Essa visão alinha-se com a perspectiva expressa no texto de que o mundo vivenciado é complexo e subjetivo, influenciado tanto por elementos materiais quanto mentais. A arquitetura, para Pallasmaa, desempenha um papel fundamental na formação da identidade pessoal e na evocação de memórias. Ele argumenta que as estruturas arquitetônicas não apenas servem a propósitos práticos, mas também moldam o espaço para ocupação humana, transformando espaços uniformes e indefinidos em lugares com significância humana. Essa ideia está intimamente relacionada à maneira sobre como as edificações sugerem narrativas culturais e humanas, destacando a importância das construções físicas na construção da identidade pessoal e coletiva, e ele vai

¹¹ Espaço existencial foi o conceito criado pelo autor para distinguir o “espaço vivenciado” do “espaço físico e geométrico”. “O espaço existencial estrutura-se na base dos significados, intenções e valores refletidos sobre ele por um indivíduo, seja de modo consciente, seja inconsciente; assim o espaço existencial possui uma característica única interpretada por meio da memória e da experiência do sujeito” (Pallasmaa, 2018, p.23).

além dizendo ser a partir dessas edificações e ambientes que o nosso entendimento do mundo é estruturado.¹²

A abordagem de Pallasmaa amplia nosso entendimento sobre como a arquitetura se relaciona com a experiência humana e a formação da identidade pessoal. Ao considerar que a memória é essencial para a formação da identidade pessoal, Pallasmaa destaca o papel da arquitetura como um mecanismo de memória, capaz de materializar e preservar lembranças ao longo do tempo. Ao materializar e preservar as transições temporais, ele argumenta que a arquitetura não apenas concretiza lembranças, mas também estimula aspectos subjetivos como recordação e imaginação (Ibidem, pp.15–16). Esses aspectos possuem um “conteúdo situacional” específico, ou seja, são conectados a lugares e eventos. Como numa colagem, nossas lembranças são compostas a partir desses fragmentos de memória, e essa incompletude, segundo Pallasmaa, possui um “poder evocativo especial”, pois um único fragmento é suficiente para resgatar a imagem de um ambiente completo (Ibidem, p.19).

Em seu livro *A imagem da cidade*, o escritor e urbanista Kevin Lynch (2011) oferece uma visão sobre a maneira como percebemos e atribuímos significado ao ambiente urbano. Lynch argumenta que a percepção do ambiente é um processo bilateral, no qual tanto o ambiente quanto o observador desempenham papéis ativos. Ele sugere que cada observador seleciona e interpreta o que vê, resultando em uma imagem individual única. No entanto, Lynch também destaca a existência de uma “imagem pública” comum, que surge da sobreposição dessas imagens individuais. Para Lynch, a imagem ambiental pode ser analisada em três elementos: identidade, estrutura e significado. A identidade de um objeto refere-se à sua capacidade de se diferenciar de outros, enquanto a estrutura se relaciona com a forma como o objeto se relaciona com o observador e outros objetos no ambiente. O significado, por sua vez, é estabelecido pela relação entre o objeto e o observador, envolvendo aspectos práticos e emocionais. Lynch argumenta que uma imagem útil pressupõe o reconhecimento do objeto como uma entidade distinta, juntamente com sua relação espacial e significado. Lynch também discute a possibilidade de reforçar ou modificar a imagem ambiental por meio de intervenções simbólicas e mudanças físicas no ambiente. Ele enfatiza a importância da forma física na

¹² Pallasmaa cita o filósofo Gaston Bachelard quando retoma a ideia de “cosmos” como noção “abstrata e indefinível” presente (e representada) em nossa paisagem imediata. Para ele, “toda paisagem e toda edificação é um mundo condensado e uma representação microcósmica de nosso lugar dentro dele” (Pallasmaa, 2018, p.15).

configuração da imagem e sugere que a interação entre forma física e imagem é fundamental para entender como percebemos o ambiente. Ao examinar a interação entre observador e objeto, pode-se compreender melhor como os limites físicos influenciam a percepção e a experiência no espaço urbano. Ao estudar a legibilidade do ambiente urbano, Lynch enfatiza a importância dos limites como elementos que se destacam por sua forte característica organizacional e direcional, que exercem influência direta na experiência do espaço urbano. Os conceitos apresentados por Pallasma e Lynch influenciam o objeto da pesquisa à medida que ao refletir sobre o processo de expansão da cidade do Rio de Janeiro e sobre o desenvolvimento dos subúrbios a partir da expansão dos ramais ferroviários, visou compreender de que maneira e até que ponto esses limites físicos constitutivos do espaço suburbano, atuam na construção de uma imagem comum, influenciando a maneira como as pessoas percebem e experimentam o espaço.

No subcapítulo a seguir, pretendo explorar como esses limites, enquanto representações, influenciam a organização dos espaços através dos quais a nossa experiência é moldada e de que forma contribuem para a formação de uma imagem e identidade coletivas.

3.3 Limites e fronteiras: A força das representações

A relação entre as representações e o espaço urbano é uma questão central discutida por diversos autores. Elementos físicos como muralhas, barreiras, cercas e limites desempenham um papel significativo na definição e delimitação dos espaços urbanos. O historiador de arte britânico Joseph Rykwert argumenta que toda forma arquitetônica possui um significado simbólico, para ele o lugar precede a memória (Rykwert, 2006, p.20). Milton Santos, importante geógrafo e escritor brasileiro, enfatiza que as formas urbanas não resultam apenas das “possibilidades técnicas”. Apesar da sua importância, a técnica só possui uma “existência histórica” nas relações sociais (Santos, 2014 [1988], p.75).

Para Michel de Certeau, historiador francês, as narrativas organizam os espaços e os percursos através dos quais se consolida a nossa experiência. Ele afirma que “as estruturas narrativas têm valor de sintaxes espaciais” (Certeau, 1994, pp.201-202). Para Michel de Certeau, “estruturas narrativas” são formas de organização que têm valor de sintaxes espaciais, ou seja, elas organizam e estruturam o espaço de maneira semelhante à forma como uma sintaxe organiza

a linguagem. Em seu livro “A Invenção do Cotidiano” (1994), Certeau explora como as práticas cotidianas, como caminhar pela cidade, criar histórias pessoais e usar o espaço urbano, são formas de narrativa que dão sentido aos lugares. Certeau argumenta que a maneira como as pessoas se movem e interagem com o espaço cria narrativas que moldam e definem a cidade. Essas narrativas não são fixas ou estáticas; em vez disso, são dinâmicas e evoluem com o tempo à medida que as práticas e as experiências dos indivíduos mudam. Ele vê essas narrativas como formas de apropriação e resignificação do espaço urbano pelas pessoas comuns, que podem estar em oposição às formas de controle ou planejamento. Assim, as “estruturas narrativas” para Certeau são os meios pelos quais os indivíduos e grupos sociais criam e recriam os espaços urbanos através de suas práticas, conferindo-lhes significados particulares e pessoais que podem contrastar com os usos e significados oficiais ou planejados.

O décimo capítulo do livro “Por uma nova história urbana” (2001), intitulado “Os espelhos da cidade: um debate sobre o discurso dos antigos geógrafos”¹³, resulta de uma mesa redonda organizada por geógrafos e historiadores, com foco no texto “Urbi” (1979), de Lepetit. A obra de Bernard Lepetit (Paris, 1948–1996) se desdobra a partir de seu pensamento sobre as cidades e o espaço urbano, em sua relação com categorias temporais e distintas escalas de observação, privilegiando a trajetória dos atores sociais. Ao tratar das práticas e seu efeito, Lepetit enfatiza a importância de substituir as “definições de cidade” por “representações da cidade”, com o objetivo de alcançá-la na prática do real. Ele argumenta que essas representações, construídas pelos diferentes grupos sociais, são essenciais para capturar o espaço urbano em sua relação com práticas. Para ele, é o número de representações que integra o seu campo prático que essencialmente interessa. Lepetit enfatiza que essas representações são essenciais para compreender a cidade em sua complexidade e captar as interações e trajetórias dos atores sociais ao longo do tempo. Ao priorizar as representações em detrimento das definições, ele oferece uma perspectiva mais real e integrada às práticas, destacando como a multiplicidade de percepções e experiências contribui para a formação e transformação contínua das cidades. Essa abordagem objetiva ampliar o entendimento sobre a construção social do espaço urbano e sobre a importância das práticas sociais na configuração da identidade urbana.

¹³ Capítulo dez do livro “Por uma nova história urbana”, com organização de Heliana Angotti-Salgueiro (2001).

Daniel Roche, historiador social e cultural francês (1935–2023), sustenta que a "história de uma noção" é um meio eficaz para identificar as diferentes representações dos grupos sociais. A perspectiva sociocultural, por exemplo, utiliza a "história da noção de cidade" como justificativa para suas ações. A noção de sociabilidade, conforme argumenta Roche, é fundamental para a caracterização da hierarquia urbana. Assim, é essencial investigar quais classes sociais e círculos culturais utilizaram essas “noções” para justificar suas ações, além de examinar como, quando e por quem algumas dessas definições foram excluídas do debate (Idem, 2001, pp.266–267). Ele sugere ainda a necessidade de uma interrogação global que capture a relação realidade/representação de forma recíproca.

O historiador francês Jean-Claude Perrot (1928–2021) propõe um estudo dessas “noções” a partir de um ponto de vista mais epistemológico, a fim de confrontar os conceitos que resultaram nas representações de cidade do século XVII (por exemplo). Para ele, a diferença entre o “observador de hoje” e a “testemunha de ontem” é apenas a distância, pois ambos vivem na história. A “distância” citada por Perrot, para Daniel Roche é seletiva, ou seja, nem todos os meios intervêm na forma como a cidade é representada. No geral, refletimos sobre as noções advindas da cultura erudita. Mas qual seria, portanto, a história a partir dos excluídos? Como representam a cidade? Como praticam? Como sonham? Ignoram-se as representações da massa que não aceitam ou tem acesso à cultura erudita de forma indireta. O trabalho do historiador seria, neste termo, “operar sobre as diferenças” (Ibidem, 2001, pp.267–268).

Marcel Roncayolo, geógrafo francês (1926-2018), vai criticar a “antropologia retrospectiva”, caracterizada por ele como resultado dos documentos e representações dos “homens letrados”, como um dos grandes problemas da história. A partir delas, “fazem-se inferências sobre a sociabilidade, a percepção do espaço etc.” Para ele, a representação como “elemento ativo” não “diz a cidade”, ela “faz a cidade”. Na cidade moderna (a partir do século XVII), temos a cidade projetada, ou seja, a cidade existente não importa, o que importa são os conceitos que definem como a cidade deveria existir. Com base nessa reflexão, ressalta-se que a passagem do econômico ao social não é uma transição objetiva. Ao intervirmos no espaço, outros elementos, provenientes do campo das representações, são mobilizados e contribuem para definir o “equipamento mental de uma época”. E é esse “equipamento mental” quem comanda os conceitos e modela a ação sobre o real. Para Daniel Roche, os estudos da noção de cidade e da sua evolução vão se caracterizar, de uma

maneira geral, por um tipo de evolução que privilegia um único “corpus”, ou seja, o corpus que corresponde a uma certa “lógica jurídica, administrativa e econômica”. Nesse sentido, ele propõe a busca por uma interrogação global que seja capaz de captar a relação realidade/representação de forma recíproca (Ibidem, 2001, pp.268–270).

Roncayolo retoma a muralha, como dispositivo presente nas construções medievais, para ilustrar a força das representações associadas aos elementos físicos que constituem a cidade. Embora a barreira tenha abandonado sua função militar de fortificação já no início do século XVIII, a ideia de uma cidade finita que ela pressupõe perdura por mais tempo que a própria muralha. Apesar de seu aspecto funcional ao longo do tempo ter sido “dessacralizado”, a noção de finitude ainda permanece no imaginário coletivo.

Ainda sob essa perspectiva surge, então, a questão: haveria uma condição de segregação e hierarquização social implícita na ideia de limites? Que influências elas exercem e de que maneira limitam os fluxos de circulação, os usos e as práticas sociais? Quais as alternativas criadas para manutenção do convívio comunitário, das redes de apoio e sociabilidade?

3.4 A interação espaço-indivíduos: O espaço como construção social

A interação entre indivíduos ou grupos sociais e o território é um componente fundamental na formação das estruturas sociais. Desde tempos antigos, o ato de se apropriar e habitar o espaço são práticas que se manifestam nas mais diversas culturas. Como uma das indagações das Ciências Sociais, a Arquitetura se refere a essa passagem (transformação) das ideias em forma, dos saberes em ação (propositiva). O *espaço arquitetônico*¹⁴ enquanto *objeto sociológico* tem suas raízes localizadas historicamente, e nesse sentido, utilizam-se dos sistemas de representação, dentre eles a arquitetura, para imprimir sobre o território suas noções, aspirações e simbolismos. Entretanto, é necessário considerar que como resultante do domínio de uma técnica (projeto e construção) que não é compartilhada por todos, o espaço arquitetônico não é universal. A socióloga francesa e professora emérita Marion Segaud (2016) argumenta que o espaço arquitetônico, enquanto objeto sociológico, é historicamente localizado e imbuído de significados culturais e simbólicos. Esse *espaço ordenado*, resultante do acordo entre diferentes atores através dos quais

¹⁴ Raymond e Segaud (1973) caracterizam o “espaço arquitetônico” como “espaço de representação do domínio construído, os meios (gráficos e outros) que ela utiliza e as ideias que os acompanham, a simbolização que a ele pode se juntar”.

são articulados interesses individuais, projeta modelos culturais responsáveis por guiar nossas práticas e representações:

O tipo cultural pode assumir diferentes formas construídas, mas resulta de uma competência dos usuários, que organizam seu espaço segundo seus modelos culturais e representações mentais (Segaud, 2016, p.56).

As diversas configurações imputadas sobre o território ao longo do tempo, e que preliminarmente podem parecer banalidades, carregam consigo infinitos significados que refletem as aspirações e simbolismos dos indivíduos e grupos que os habitam. O que, por exemplo, guia o traçado de um bairro, a configuração das edificações, os elementos que decoram as fachadas? Em seu livro *Antropologia do espaço: habitar, fundar, distribuir, transformar* (2016), Segaud explora a influência recíproca entre o espaço e os indivíduos, dedicando-se ao estudo do espaço em sua dimensão antropológica, ou seja, o espaço habitado como construção social¹⁵. Para ela, a via antropológica seria “a única capaz de estudar, comparar e integrar ao mesmo tempo” o que é individual (particular) e o que é coletivo (geral). Apesar da globalização contribuir para uma crescente “uniformização dos espaços e dos modos de vida”, há, em contrapartida, um fortalecimento da individualização, conforme os indivíduos se apropriam e modificam a vida cotidiana conforme suas posições sociais, valores e interesses. Nesse sentido, a autora busca uma compreensão da relação “que os indivíduos mantêm com seus espaços, com seu meio ambiente” e como essas relações (indivíduo/espaço) se constroem e se transformam. As relações indivíduo/grupo com o espaço permitiriam uma compreensão universal da identidade individual, expressa “de forma múltipla: no ato de pensar, de construir, de ordenar, de praticar e de representar (para si) o espaço” (Segaud, 2016, pp.19–21, 40). Para Maurice Halbwachs, um dos fundadores da sociologia cultural, a sociedade é transformada à medida que o espaço também se transforma. Para ele, existe a importância de se confrontar essas percepções, seja para “fortalecer” ou para “debilitar”, mas principalmente para “completar” o que sabemos sobre determinados eventos sobre os quais já temos alguma informação. Nesse universo de ações, reações, interações, “muitas circunstâncias permanecem obscuras”, nem tudo está explícito (Halbwachs, 1990, p.25).

¹⁵ Segaud fundamenta sua pesquisa no conceito de antropologia do espaço, campo teórico que tem em vista interpretar os sentidos da apropriação do espaço como construção social.

Pierre Bourdieu, sociólogo francês, em seu texto — *Espaço físico, espaço social e espaço físico apropriado* (2013), faz uma análise das interações entre o espaço físico e o espaço social, destacando como as estruturas sociais são refletidas e naturalizadas através do espaço físico. Ele argumenta que o espaço físico não é neutro; pelo contrário, está impregnado de significados sociais e simbólicos que refletem e reforçam as relações de poder. Bourdieu sugere que a segregação e a hierarquização social estão implícitas na própria estrutura e organização dos espaços. O espaço físico seria, assim, um campo onde se materializam as distinções sociais e econômicas, funcionando como um mecanismo que perpetua a exclusão e a desigualdade.

A estrutura do espaço social se manifesta assim, nos mais diversos contextos, sob a forma de oposições espaciais, o espaço habitado (ou apropriado) funcionando como uma espécie de metáfora espontânea do espaço social. Em uma sociedade hierarquizada, não existe espaço que não seja hierarquizado e que não exprima as hierarquias e as diferenças sociais de um modo deformado (mais ou menos) e, sobretudo, marcado pela *efeito de naturalização* acarretado pela inscrição durável das realidades sociais no mundo físico: diferenças produzidas pela lógica social podem, assim, [parecer emergidas da natureza das coisas. (Bourdieu, 2013, p.134).

As fronteiras físicas, como bairros, limites urbanos e arquitetônicos, muitas vezes correspondem a divisões sociais e econômicas, e criam ambientes onde a proximidade física não se traduz necessariamente em proximidade social. Nesse contexto, é importante destacar que as barreiras físicas e simbólicas influenciam significativamente os fluxos de circulação e os usos dos espaços, assim como as práticas sociais são profundamente influenciadas pela organização espacial. As hierarquias sociais são refletidas na maneira como os espaços públicos e privados são acessados e utilizados, “funciona simultaneamente como princípio de visão e de divisão, como categoria de percepção e de apreciação; em suma, como estrutura mental” (Bourdieu, 2013, p.134). Assim, os espaços físicos limitariam as práticas sociais ao definir quem pode estar onde e sob quais condições.

O historiador francês Michel de Certeau, em seu livro “A Invenção do Cotidiano” (1994), aborda a interação entre espaço e indivíduos, explorando o espaço como uma construção social dinâmica e complexa. Um dos principais conceitos se refere à distinção entre estratégias e táticas. Para ele, as estratégias representam as formas institucionalizadas de poder e controle que

buscam impor uma ordem espacial predeterminada, enquanto as táticas são as práticas cotidianas dos indivíduos que operam dentro e ao redor dessas estratégias, adaptando-se e subvertendo frequentemente as normas e imposições espaciais. Ele argumenta que as práticas cotidianas são fundamentais não apenas para a experiência individual, mas também para a construção de significados e identidades coletivas no ambiente urbano. Outro aspecto central abordado por Certeau é a relação entre cultura popular e resistência. Ele defende que as práticas cotidianas das pessoas comuns, como caminhar pela cidade, usar espaços públicos e realizar atividades de consumo, são formas de resistência ao controle e à homogeneização do espaço impostos pelas estratégias dominantes. Essas práticas não apenas respondem às estruturas existentes, mas também as reinterpretam e as transformam conforme as necessidades e interesses dos grupos e indivíduos.

Os conceitos apresentados influenciam o objeto da pesquisa à medida que ao refletir sobre o processo de expansão do bairro de Marechal Hermes a partir da expansão dos ramais ferroviários, viso compreender de que maneira e até que ponto esses limites físicos constitutivos do espaço suburbano do bairro, influenciam até hoje a maneira como as pessoas percebem e experimentam o espaço.

4 Limites do habitar suburbano

4.1 Aporte metodológico

Na contramão dos relatos historiográficos produzidos sobre a evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro que privilegiavam as áreas centrais da cidade, Oliveira e Fernandes (2010), ao resgatarem a história da Vila Proletária de Marechal Hermes, reafirmam e localizam o subúrbio carioca como um lugar de práticas e experiências inovadoras, não apenas no contexto urbano carioca, mas também no contexto nacional.¹⁶ No entanto, apesar da sua relevância num cenário precursor de protagonismo do Estado federal na produção da habitação no Brasil, a Vila Operária idealizada por Hermes é apenas recorte de um bairro morfológica e socialmente diverso. E, como desenvolver, a partir do campo científico e das pesquisas até o momento produzidas, uma historiografia complementar que privilegiasse o bairro em sua totalidade, partindo das experiências cotidianas, dos modos de construir e de habitar, a fim de construir percepções da realidade?

A Antropologia Urbana, abriga as pesquisas dedicadas aos “objetos” empíricos da (e na) cidade. “Objetos” dos quais a Escola Sociológica de Chicago já se ocupava desde o início do século XX. Lugar do cidadão, do marginal, do estrangeiro, a cidade emula a complexidade, o efêmero, o diverso, o vertiginoso e o fugaz. O partido defendido por Vogel, Mello e Mollica dialoga com o princípio da diversidade e em favor da cidade, sem a pretensão de uma “pseudo neutralidade” que, em termos práticos, não poderia ser alcançada:

“Mosaico e caleidoscópio, cidade é lugar onde se vive e com o qual se sonha. Sob a espécie da urbe, ganha uma dimensão concreta revestida de significados e referências que se conjugam no tempo e no espaço de modo variado, configurando realidade que se assenta na vida, atualizada nas obras e gestos de seus habitantes. Cidades-constelação são assim a própria multiplicidade de suas imagens, que se realizam devaneios, práticas espaciais e reinvenções permanentes de seus conteúdos. Lugares de controvérsia, portanto, que envolvem indivíduos, usos, direitos, normas, representações, expectativas, na refinada arte de fazer sociedade” (Vogel, Mello e Mollica, 2016, pp.10-11).

¹⁶ Oliveira, Márcio. A trajetória de um subúrbio industrial chamado Bangu. In: 150 anos de subúrbio carioca, 2010, p.112.

A partir dessa perspectiva, a reflexão se concentra na importância de reconhecer a diversidade por meio da valorização das diferenças e do acolhimento das vozes silenciadas, assim como da história marginal, frequentemente negligenciada, mas essencial por ser vivida. Apesar de a ciência ser apenas uma das manifestações em um universo repleto de saberes, na sociedade ocidental, tudo o que é pensado e imaginado está impregnado por um conhecimento científico hegemônico, que define o que pode ser invalidado ou negado. Mesmo assim, o campo científico é permeado por conflitos e contradições, oferecendo uma janela de possibilidades no sentido da pesquisa.

Lugares de controvérsia, portanto, que envolvem indivíduos, usos, direitos, normas, representações, expectativas, na refinada arte de fazer sociedade. Imagens que podem tanto valorizar o lugar, o estar, a permanência, o tempo escondido, criando espaços transidos de humanidade; quando propor o progresso, o desenvolvimento, a inovação, a circulação, e assim desejar abreviar percursos, elevando viadutos e abrindo túneis na rocha viva, eliminando tudo o que for que se afigurar como um obstáculo na paisagem” (Idem, 2016, p.10).

Considerando o espaço em sua dimensão antropológica e partindo da premissa do espaço habitado como construção social¹⁷, foram definidas fases de pesquisa e categorias de análise com ênfase na pesquisa qualitativa.

A pesquisa social com abordagem qualitativa atua no campo das ciências sociais, das questões relativas aos fenômenos humanos, que permeiam o campo da subjetividade, da percepção e dos significados. A Sociologia Compreensiva, a partir de uma abordagem fenomenológica, tem como conceito central a investigação e compreensão da realidade:

O pesquisador que trabalha com estratégias qualitativas atua com a matéria-prima das vivências, das experiências, da cotidianidade e também analisa as estruturas e as instituições, mas entendem-nas como ação humana objetivada. Para esses pensadores e pesquisadores, a linguagem, os símbolos, as práticas, as relações e as coisas são inseparáveis. Se partimos de um desses elementos, temos que chegar aos outros, mas todos passam pela subjetividade humana (Minayo orgs., 2016, p.23).

¹⁷Segaud, 2016, p.19.

É nesse contexto que o livro “Quando a Rua Vira Casa” (2016) surge como um importante referencial no processo de construção do aporte metodológico da pesquisa. No país, o livro protagoniza (década de 1980, lançamento 1ª edição) o início de um importante debate sobre planejamento urbano, abrindo espaço para o diálogo entre a Antropologia e o campo da Arquitetura e do Urbanismo:

“Trata-se, pois, de considerar a cidade em uma pesquisa etnográfica, não como mero cenário, epifenômeno de determinações econômicas ou configurações de tipos de dominação; mas doravante, como atualização de uma *forma cultural*, um plano de organização da experiência passível de ser apreendido por meio de seu sistema construído, de suas práticas, modos de fruição e de apropriação do espaço” (Vogel, Mello e Mollica, 2016, p.10).

Para o desenvolvimento do presente trabalho, foram examinadas referências e dados históricos com atenção às relações compartilhadas entre a macroescala (cidade) e a escala microlocal (bairro). Os conceitos teóricos foram articulados com o trabalho de campo por meio da investigação de experiências práticas, fotografias, relatos orais e informações compartilhadas entre pesquisadores no grupo de WhatsApp, intitulado “Curso: Subúrbios Cariocas”, organizado pelo historiador, professor e ativista suburbano Rafael Mattoso, em 27 de setembro de 2018, que conta com 134 participantes. Essas interações serviram para embasar e complementar as formulações teóricas da pesquisa.

Orientada por Vogel, Mello e Mollica (2016), como recurso metodológico, a pesquisa de campo se deu através do suporte espacial da linha férrea, com base no reconhecimento da introdução da malha ferroviária como um componente intrínseco ao ordenamento territorial suburbano, que além de contribuir para a definição das dinâmicas espaciais, moldou sobretudo, as relações e interações sociais, conferindo nova dimensão à complexidade do contexto urbano do bairro. Para facilitar a compreensão do território e a organização da pesquisa, o mapa do bairro de Marechal Hermes foi dividido em três “subáreas”: Área 01, Área 02 e Área 03. Essas subáreas correspondem aos espaços remanescentes entre os ramais ferroviários Supervia e Reta de Honório, além dos limites definidos pelo zoneamento da prefeitura do Rio de Janeiro. A organização das etapas da pesquisa de campo para cada uma dessas subáreas auxiliou a elaboração do roteiro para o levantamento fotográfico e as entrevistas. Como resultado, o registro iconográfico foi

complementado com o desenvolvimento de mapas e esquemas ilustrativos, que facilitam uma leitura sintética do bairro. Essas três subdivisões permitiram comparações entre o uso do espaço e as formas de apropriação.

Para efeitos práticos, a pesquisa que durou 18 meses, foi dividida em três etapas:

1ª fase, fase exploratória (definição e delimitação do objeto):

- i. Levantamento de informações e análise dos processos da formação urbana, com foco no objeto de estudo. Através da consulta de informações no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, leitura e análise dos principais planos urbanísticos da cidade, estudo de decretos e legislações pertinentes, além de leitura de livros e artigos sobre a história urbana do Rio de Janeiro e do bairro de Marechal Hermes.
- ii. Análise dos processos de formação social e cultural. Através da leitura de livros e artigos sobre a história urbana do Rio de Janeiro e do bairro de Marechal Hermes, combinada com os relatos obtidos na pesquisa de campo.
- iii. Revisão bibliográfica dos principais autores e premissas teóricas a serem mobilizadas.

2ª fase, fase de campo (Pesquisa empírica):

- i. Observação direta e levantamento fotográfico para reconhecimento e mapeamento das diferenças espaciais percebidas entre as três “subáreas” (Área 01, Área 02 e Área 03): Tipologia e estado de conservação das moradias e demais construções, pavimentação, iluminação pública, praças, distribuição equipamentos institucionais. Área 1, correspondente à APAC (Entre a linha férrea da Supervia e a estrada Intendente Magalhães). Área 2, correspondente às ruas Aurélio Valporto e Saravata (Entre a linha férrea da Supervia e a linha férrea auxiliar Reta de Honório). A Área 3 corresponde à Vila Eugênia/Muquiço (Entre a linha férrea auxiliar Reta de Honório e o Canal do Tinguí).

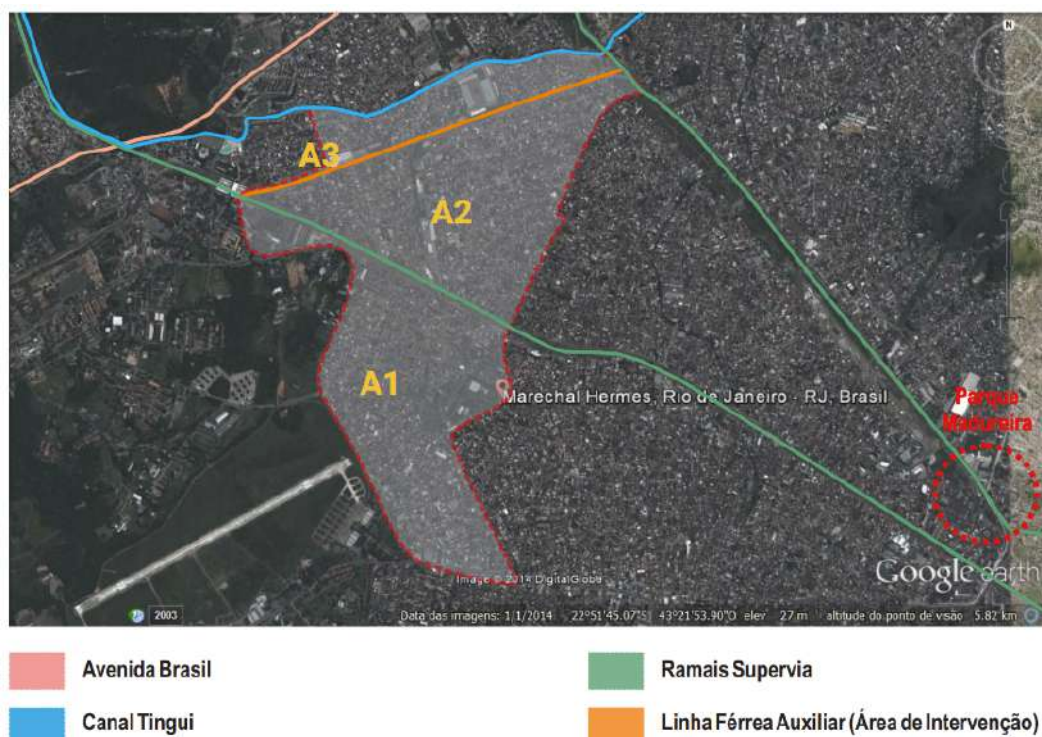


Figura 29: Limites urbanos no bairro de Marechal Hermes: limites do bairro.

Fonte: editado pela autora com base no Google Earth (2014).

- ii. Observação das práticas sociais em sua relação/interação com os limites físicos do bairro (muros da linha do trem).
- iii. Observação, identificação e registro fotográfico das principais formas de apropriação social do espaço urbano, especialmente em relação à linha férrea, observadas em cada uma das subáreas.
- iv. Uso de relatos de histórias de vida de moradores e recolhimento de informações com representantes da associação de moradores da Vila Eugenia e da Favela do Muquizeiro, a fim de complementar as lacunas em relação ao histórico do local.
- v. Entrevistas semi-estruturadas com os moradores para compreender como os habitantes se relacionam com os limites físicos do bairro (muros da linha do trem), do ponto de vista individual e coletivo.

3ª fase, fase de análise (Análise e tratamento do material):

- i. Organização das informações e dados.
- ii. Análise das informações e dados.
- iii. Elaboração de material iconográfico auxiliar.
- iv. Articulação das informações e dados com a pesquisa teórica e interpretação.

4.2 Estudo de Caso: Marechal Hermes

A hipótese investigada nesta pesquisa é que as fraturas físicas resultantes da presença dos ramais ferroviários (Supervia e Reta de Honório) no tecido urbano do bairro se configuraram como enclaves que influenciam não apenas a produção e (re)produção de dinâmicas de segregação urbana, mas também a reprodução de processos de hierarquização e diferenciação socioespaciais em uma escala microlocal.

Orientada por Vogel, Mello e Mollica (2016), como recurso metodológico, a pesquisa de campo se deu através do suporte espacial da linha férrea, baseada no reconhecimento da introdução da malha ferroviária como um componente intrínseco ao ordenamento territorial suburbano, que, além de contribuir para a definição das dinâmicas espaciais, moldou, sobretudo, as relações e interações sociais, conferindo nova dimensão ao contexto urbano do bairro.

Por meio da análise histórica, é possível observar que seguindo o padrão de desenvolvimento de grande parte dos bairros do subúrbio carioca, o bairro de Marechal Hermes teve sua ocupação iniciada com a inauguração e abertura da estação ferroviária local, incentivada (no seu caso especificamente), pelo início da ocupação da Vila Operária de Marechal Hermes, a partir de 1914. A Vila Operária, implantada às margens da ferrovia, se instituiu como centralidade, a partir da qual as demais áreas do bairro foram sendo desenvolvidas. Essa noção de centralidade, reforçada pela divisão do território através da construção de seus limites físicos (muros), parece ter contribuído para o desenvolvimento de um processo interno de hierarquização, vistos a seguir.

MARECHAL HERMES
Expansão Urbana

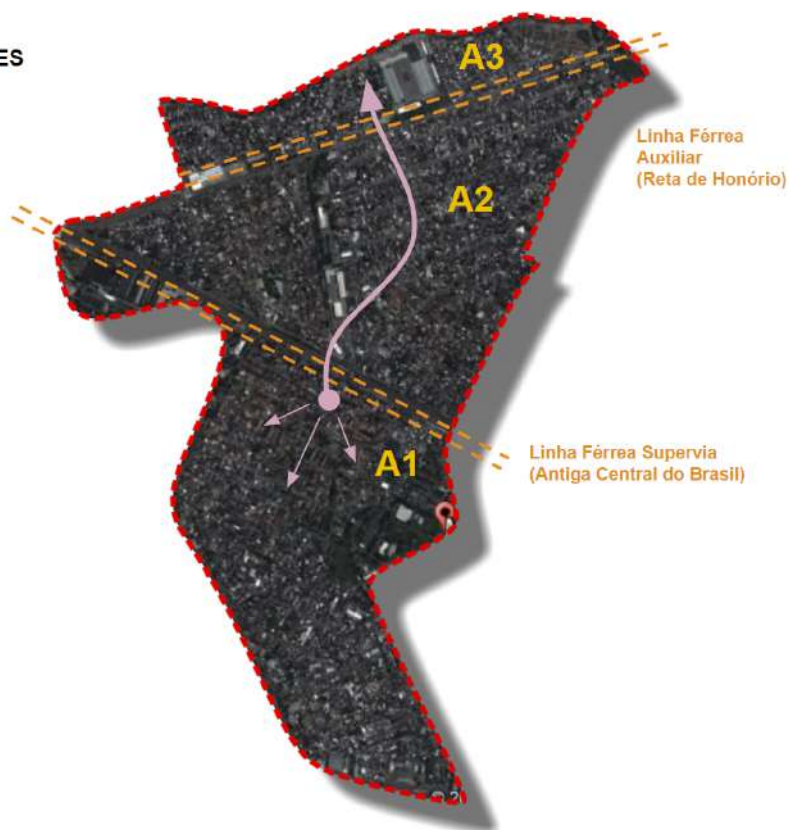


Figura 30: Expansão urbana do bairro de Marechal Hermes.

Fonte: elaborado pela autora com base no Google Earth.

Uma das determinações do governo de Hermes da Fonseca, através do estatuto elaborado por Palmiro Pulcherio, exigia que as casas da Vila Operária, possuíssem exclusiva função habitacional, sendo proibido o desempenho de qualquer outro ofício, que não fosse a venda da força de trabalho (IRPH, 2016, p.6). Estes determinismos, que regularam e orientaram a ocupação da Vila Operária para o uso sobretudo residencial, parecem ter colaborado, em contrapartida, para o desenvolvimento da área comercial do bairro (A2), do outro lado da linha férrea. Área que mescla os usos residencial e comercial, majoritariamente, tem as suas principais lojas, bancos, farmácias, postos e mercados, nas imediações da linha férrea, e a partir dela, se prolonga em direção à A3.

Até 1981, a terceira área do bairro (A3) fazia parte da região administrativa de Guadalupe e era separada do bairro de Marechal Hermes pela linha férrea auxiliar (Reta de Honório) e do bairro de Guadalupe pelo Rio Tinguí. O desenvolvimento dessa área foi marcado pela ocupação das duas principais comunidades: as favelas do Muquição e da Palmeirinha, que são de facções

rivais. Essas comunidades concentram a população mais pobre do bairro, caracterizada por unidades habitacionais precárias e baixos níveis de renda.



Figura 31: Limites urbanos no bairro de Marechal Hermes.

Fonte: elaborado pela autora com base no Google Earth.

Alguns dos moradores com quem conversei na A1 não tinham conhecimento que a área correspondente a A3, fazia parte do bairro de Marechal Hermes. Para eles, o limite do bairro era determinado pela linha férrea auxiliar (Reta de Honório), o outro lado da linha do trem, pertencia ao bairro de Guadalupe. Assim como, os moradores com quem conversei na A3, em sua maioria, não tinham conhecimento da APAC de Marechal Hermes, nem reconheciam sua significação histórica no contexto da produção da habitação social no Brasil.

Outra característica que parece ter contribuído para a conformação da hierarquização espacial no bairro, está associada à distribuição dos principais equipamentos institucionais. As principais escolas (ensino regular e técnico), a maternidade, o hospital, as principais praças e o teatro, por exemplo, estão localizados no mesmo trecho do bairro onde a Vila Operária foi implantada. Em contrapartida, as fábricas presentes no bairro estão localizadas na área A2.

Ainda conforme os relatos de moradores da A3, as fábricas da região, principalmente a fábrica de vagões, empregavam muitos dos moradores que residiam nas suas imediações, na favela do Muquiço e na Vila Eugênia.

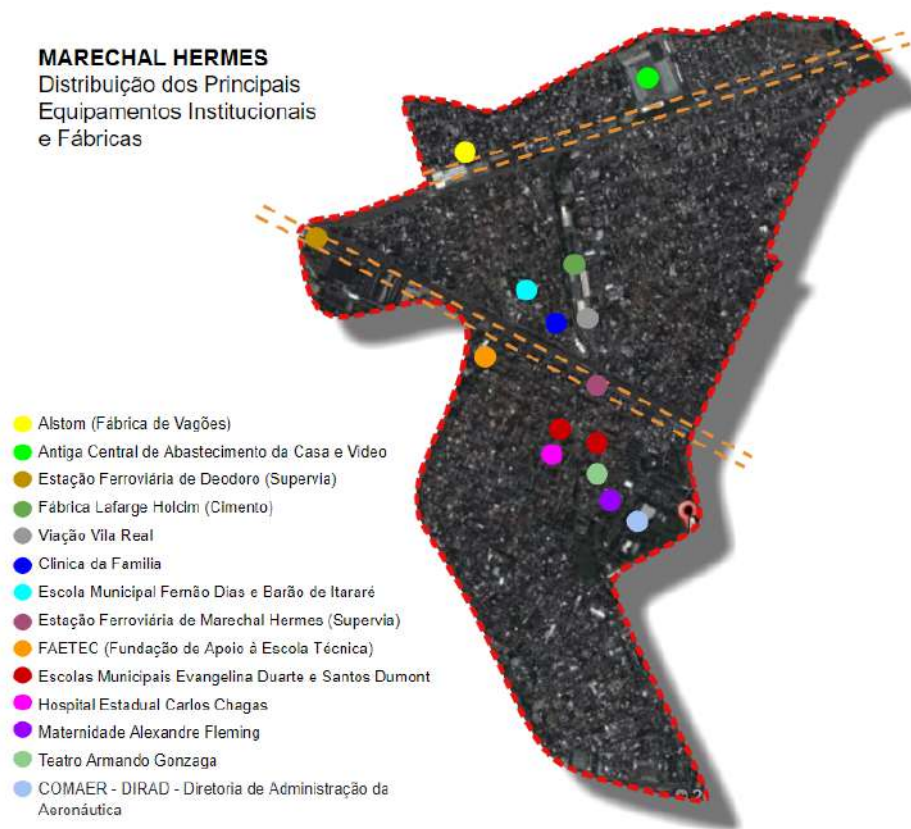


Figura 32: Distribuição dos principais equipamentos institucionais e fábricas no bairro de Marechal Hermes. Fonte: elaborado pela autora com base no Google Earth.

Com exceção de um morador, os demais com quem conversei na área correspondente ao lado da APAC (A1), disseram que só atravessam a linha férrea (Supervia) para o trecho correspondente à A2, quando precisam de algum serviço comercial fornecido especificamente naquela área ou por motivo de trabalho. Entretanto, as relações sociais (familiares, amigos) e o lazer estavam relacionados diretamente com o lado do bairro onde residem. Com exceção de um, nenhum dos moradores com quem conversei, afirmou ter relação (espacial ou social) com trecho do bairro e com os moradores residentes na A3.

Em uma das visitas ao campo (A1), notei um homem de meia-idade que vestia uma camiseta com o texto “Vila Eugênia”, fiquei curiosa ao imaginar que pudesse ser um morador do Muquiço ou Vila Eugênia (A3) e decidi abordá-lo. Ele relatou ser residente da área correspondente à A1 e que a camisa tinha relação com o grupo de bate-bolas do qual participava, e que era

especificamente nas épocas próximas ao carnaval, que ele eventualmente frequentava aquele lado do bairro.

Da mesma forma, eu, meus familiares e vizinhos, enquanto moradores da A3, raramente frequentávamos e não tínhamos relação com os moradores do lado do bairro correspondente à A1. Nossas idas àquele lado, tinham principal relação com o acesso aos serviços públicos, ao hospital, mais especificamente. Até a minha adolescência, por exemplo, nunca cheguei a entrar ou assistir à peça no Teatro Armando Gonzaga. As festas, brincadeiras e meu dia a dia, tinham em sua maioria relação com o lado da linha férrea em que eu morava. Entretanto, devido à necessidade de acesso aos principais serviços e ao comércio, mantivemos regularmente relação com o trecho do bairro correspondente à A2. No que se refere ao lazer, essa relação se dava de maneira mais esporádica, nas eventualidades em que íamos até o parque de diversões IV Centenário, as festas de Carnaval e ao Clube Disco Voador, baile charme muito conhecido em Marechal Hermes na década de 1980. Atualmente, tanto o parque quanto o clube não existem mais.



Figura 33: Rua Carolina Machado, com o ônibus 638 e o parque IV Centenário à direita.

Autor André Melo-Andrade, 1976. Fonte:

https://www.facebook.com/MarechalHermesAntigo/photos/a.192540077554134/318189544989186/?type=3&locale=pt_BR , acesso em 30/03/2024, às 12:20hrs.

Apesar de a A1 ter sido marco para o início da ocupação e expansão urbana do bairro, a maioria dos moradores das áreas A2 e A3, reconhecem a A2, área com maior concentração comercial, como o centro do bairro. Assim como os demais entrevistados, os moradores da área correspondente a A2, também afirmaram se relacionar e se deslocar preferencialmente, no mesmo lado do bairro em que vivem.

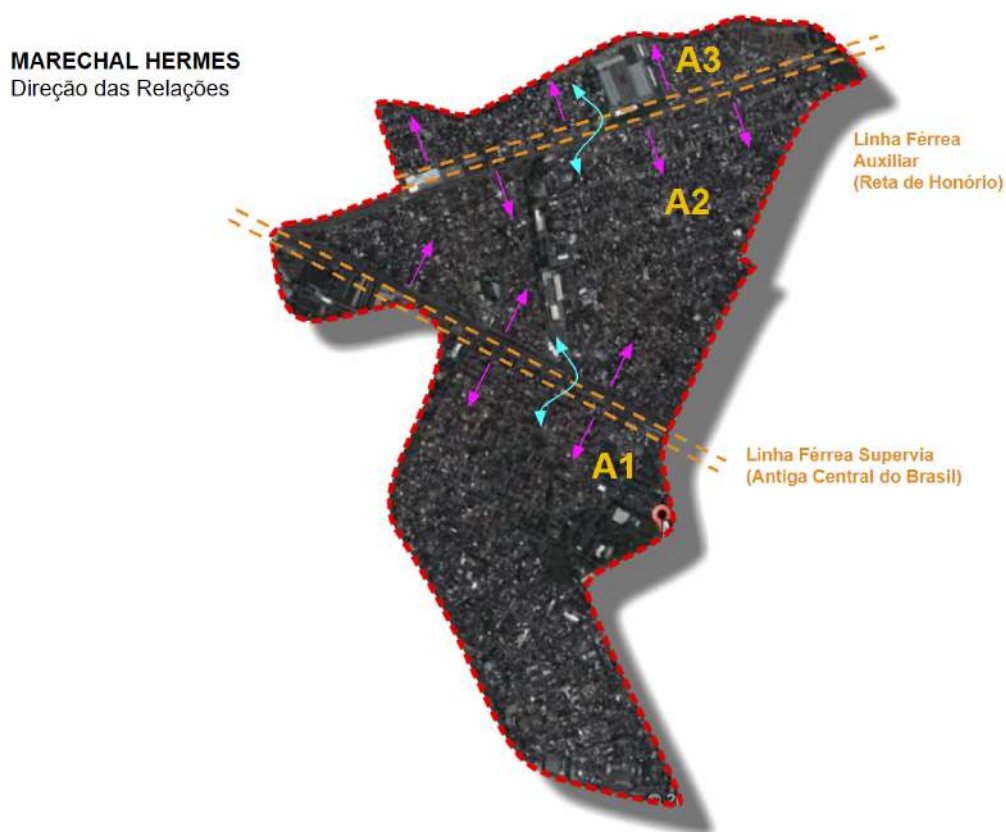


Figura 34: Direção das relações espaciais e sociais no bairro de Marechal Hermes.

Fonte: elaborado pela autora com base no Google Earth.

Além de dificultar a permeabilidade e a legibilidade do espaço, os muros da linha férrea reforçam a segregação em ambos os lados do bairro e se relacionam com a maneira através do qual o espaço é organizado e dividido. Segundo Lins (2010), ao examinarmos a segregação espacial provocada pela presença de limites físicos urbanos, interessa compreender também de que maneira a segregação física permeia o imaginário da população, influenciando os processos de segregação social. Ao adotar o bairro de Marechal Hermes como recorte espacial para o estudo de caso, utilizando como referência o

estudo de Lins sobre o bairro de Quintino de Bocaiuva, visto compreender como a divisão causada por esses elementos físicos têm seus rebatimentos no cotidiano de seus moradores (Lins, 2010, p.22).

Ao contrário de Quintino de Bocaiuva, que, segundo Lins, não apresenta diferenças significativas nas tipologias e construções em ambos os lados, em Marechal Hermes, a divisão provocada pela linha férrea e o muro, aparenta ter contribuído para a conformação de diferenciações em uma escala local, exemplificadas a seguir.

MARECHAL HERMES

Vias e Tipologias (Características)



Figura 35: Direção das relações espaciais e diferenciações no bairro de Marechal Hermes. Fonte: acervo pessoal (2021).

Além da variação dos usos e das atividades nas três subáreas (A1, A2 e A3), a condição de conservação e o estado das vias, calçadas, casas e demais construções também apresentam diferenças significativas. Essa variação parece estar relacionada ao processo de expansão do bairro. De maneira geral, à medida que se afasta da A1 (APAC) e se estende em direção à A3 (Favela do Muquiço, Vila Eugênia e Favela da Palmeirinha), a análise indica uma tendência de “degradação” associada ao espaço.

Para organização da pesquisa, análise geral dos dados e para melhor exemplificação, as visitas ao campo, entrevistas e o levantamento fotográfico foram divididos e organizados em três etapas, cada uma delas associada a trechos das subáreas investigadas, que auxiliassem na análise e compreensão da hipótese investigada.

Mesmo após muitos anos sem visitar essa parte do bairro, ao caminhar pela A1, área correspondente ao lado da APAC (Vila Operária), fiquei surpresa com a condição geral de conservação do espaço; tudo se mantinha como eu guardava na lembrança, com exceção de alguns novos comércios, a impressão era de que nada havia mudado.

ÁREA 01

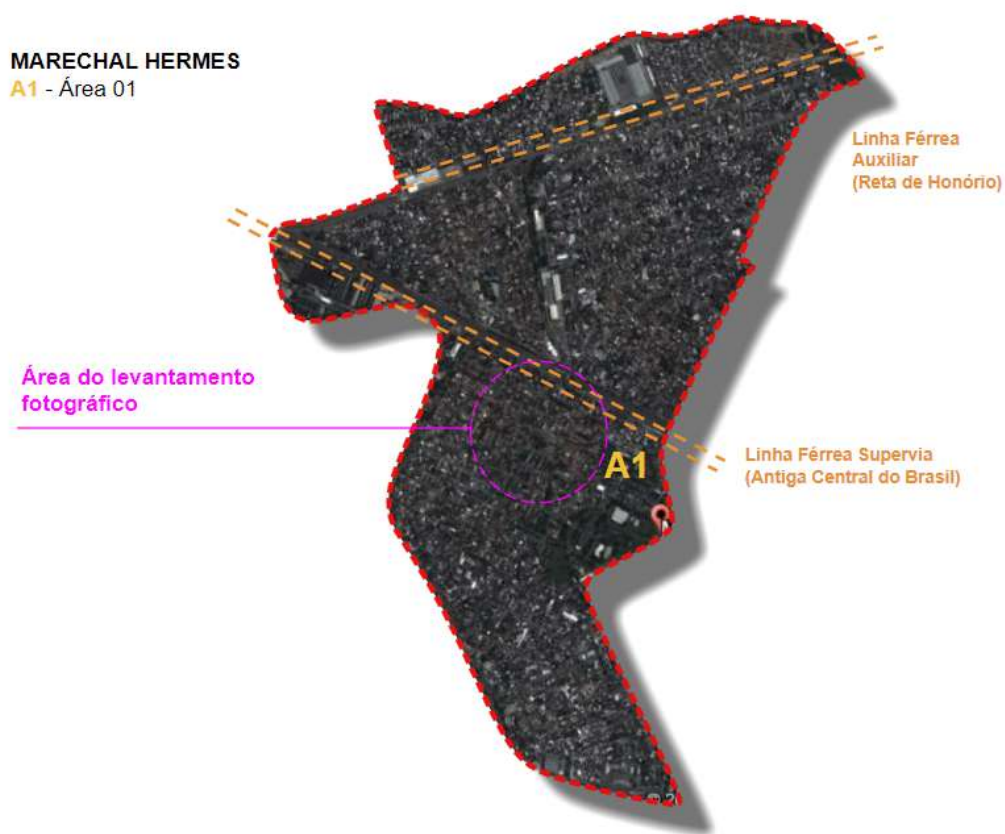
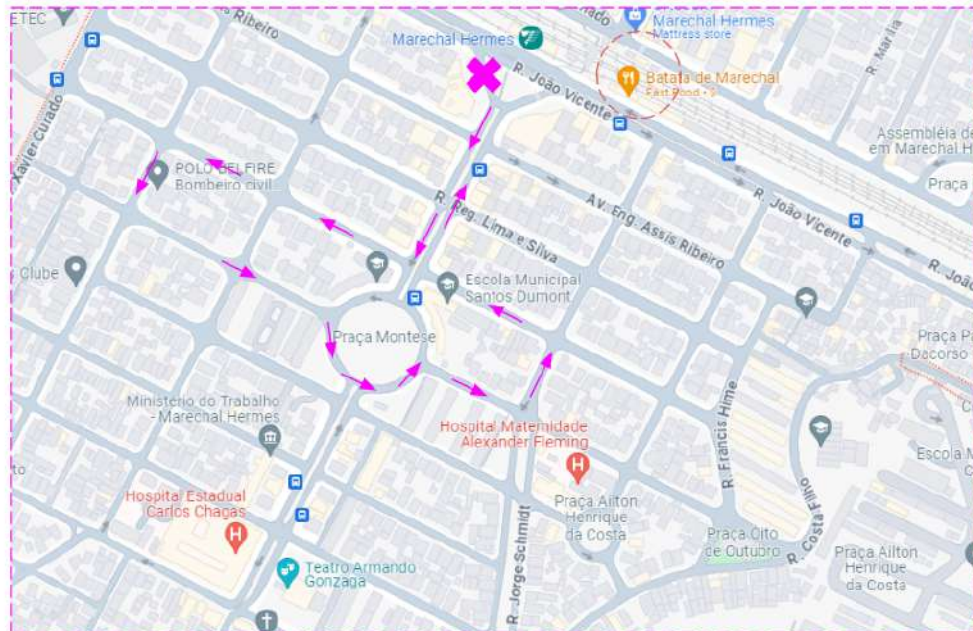


Figura 36: Área do levantamento fotográfico, A1 - Área 01.

Fonte: elaborado pela autora com base no Google Earth.

A1 - Área 01

**Estação Ferroviária de
Marechal Hermes**



Fonte: elaborado pela autora com base no Google Earth.

Parte da área destacada no mapa refere-se especificamente à região da APAC de Marechal Hermes. Através do mapa, é possível observar particularidades. As ruas e quadras são divididas e distribuídas de forma paralela ou perpendicular à via férrea. Predominantemente residencial, essa região também abriga alguns estabelecimentos comerciais ao longo da principal avenida (Avenida General Cordeiro de Farias) e em suas proximidades, especialmente entre a estação de trem e a Praça Montese. De modo geral, as ruas e calçadas são largas, arborizadas, limpas e bem conservadas, assim como as praças.



Figura 38: Avenida General Osvaldo Cordeiro de Farias - Área 01 (A1), 2023. Fonte: acervo pessoal.



Figura 39: Rua Reg. Lima e Silva e Avenida General Osvaldo Cordeiro de Farias, respectivamente - Área 01 (A1), 2023. Fonte: acervo pessoal.

Embora de caráter popular, as casas apresentam um estado razoável de conservação.

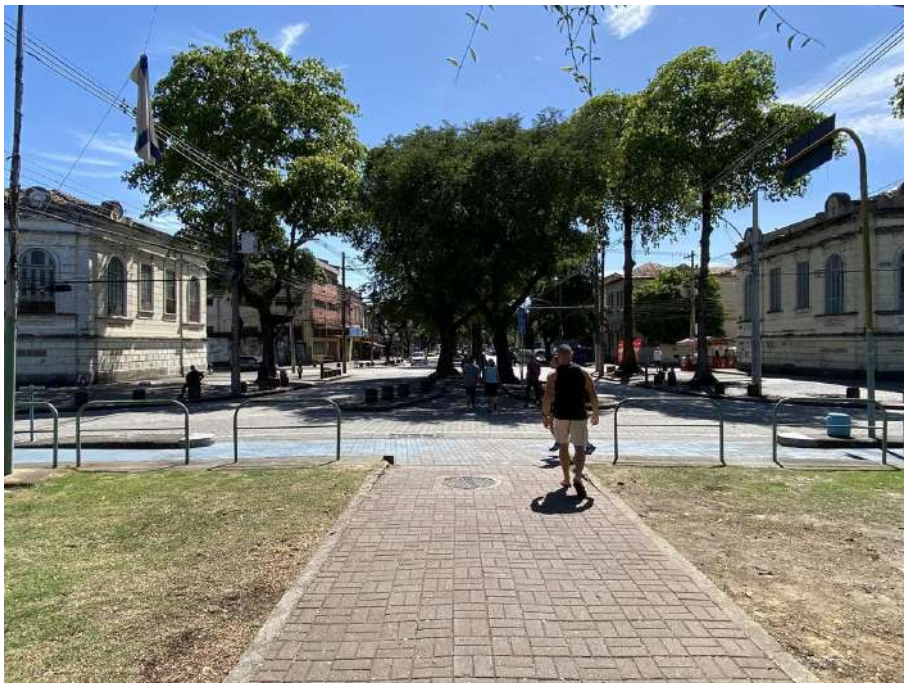


Figura 41: Estado de conservação das residências. Rua Eng. Emílio Baumgart - Área 01 (A1), 2023. Fonte: acervo pessoal.

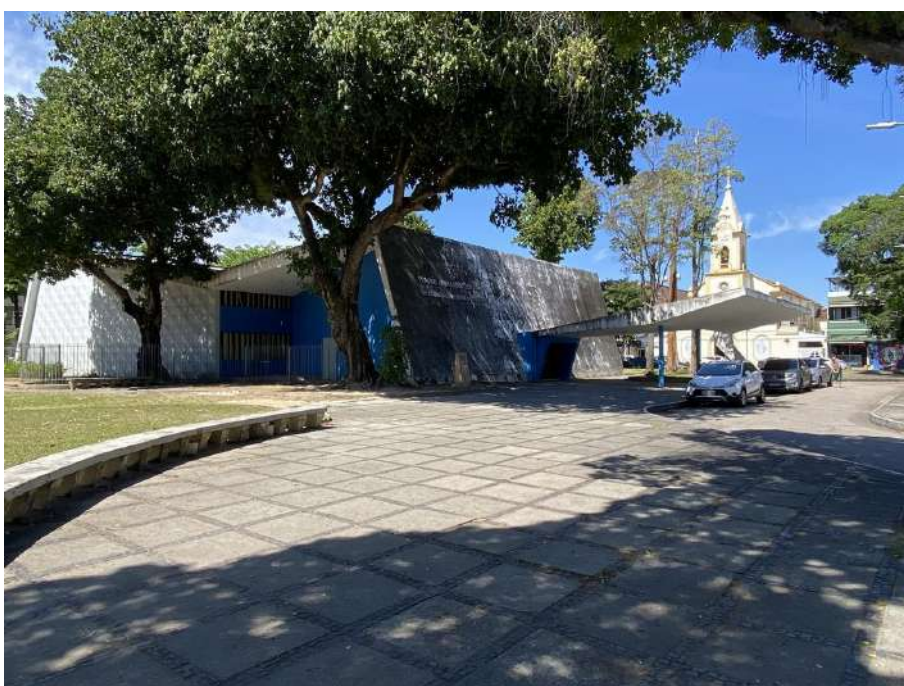


Figura 42: Praça Montese - Área 01 (A1), 2023. Fonte: acervo pessoal.

O teatro e o hospital também estão localizados em frente à Avenida General Cordeiro de Farias, enquanto as duas principais escolas ficam em frente à Praça Montese.



Figuras 43 e 44: Canteiro central da Avenida General Osvaldo Cordeiro de Farias e Escola Municipal Evangelina Duarte Batista, respectivamente - Área 01 (A1), 2023. Fonte: acervo pessoal.



Figuras 45 e 46: Hospital Estadual Carlos Chagas e o Teatro Armando Gonzaga, respectivamente - Área 01 (A1), 2023. Fonte: acervo pessoal.



Figura 47: Ocupação de prédio histórico, em frente à Avenida General Osvaldo Cordeiro de Farias - Área 01 (A1), 2023. Fonte: acervo pessoal.

ÁREA 02

A região delimitada e identificada como Área 02, área correspondente ao trecho entre os dois ramais ferroviários (Supervia e Reta de Honório), com usos que se alternam entre os usos residencial e comercial, apresenta uma particularidade. Além dos ramais ferroviários, a instalação da fábrica de cimento (atualmente Holcim) e da Viação Vila Real resultou em uma significativa ausência de integração, contribuindo para uma maior fragmentação no tecido urbano do bairro. O sentido das relações espaciais e sociais na subárea também é influenciado pela presença desse elemento. À esquerda da fábrica e da Viação Vila Real, observa-se predominantemente uma ocupação residencial. Em contraste, à direita, a área apresenta uma mistura de usos, com predominância de atividades comerciais e residenciais. A única conexão entre essas duas partes do tecido urbano se dá pela Rua Carolina Machado, localizada em frente à estação ferroviária de Marechal Hermes (Figura 48).

MARECHAL HERMES
A2 - Área 02

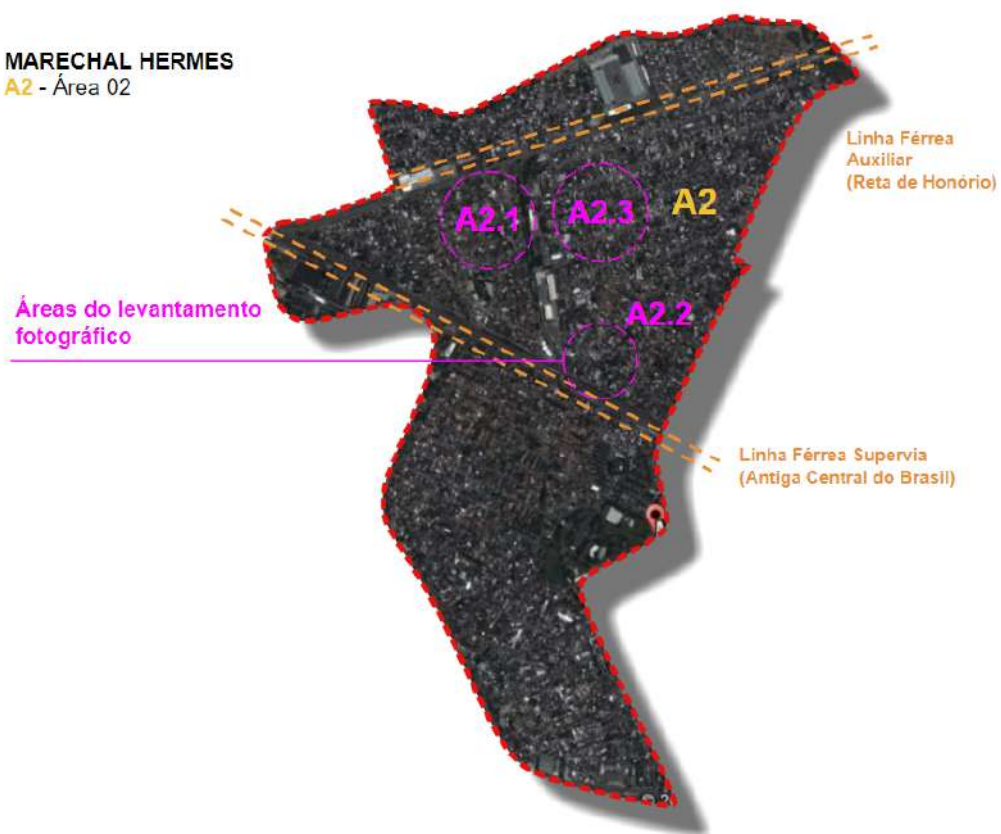


Figura 50: subáreas do levantamento fotográfico, A2 - Área 02.
Fonte: elaborado pela autora com base no Google Earth.



Figura 52: Rua Massenet, na saída da travessia. Ao lado do muro da Linha Férrea Auxiliar (Reta de Honório) - Área 02 (A2, A2.1) 2024. Fonte: acervo pessoal.



Figura 53: Rua Massenet, em direção à entrada da travessia. Ao lado do muro da Linha Férrea Auxiliar (Reta de Honório) - Área 02 (A2, A2.1) 2024. Fonte: acervo pessoal.

Em agosto de 2011, um registro do Google Street View revela que, antes da abertura da travessia, havia apenas um trecho distante que conectava as Áreas 02 e 03. Naquela época, os moradores adaptaram uma rua sem saída, transformando-a em um campo de futebol improvisado e instalando brinquedos infantis. É interessante notar como os moradores não apenas utilizaram o espaço de forma não prevista originalmente (uma rua sem saída), mas também o transformaram em algo significativo para suas práticas diárias; para o lazer e as interações sociais.



Figura 54: Rua Massenet, em direção à entrada da travessia. Ao lado do muro da Linha Férrea Auxiliar (Reta de Honório) - Área 02 (A2, A2.1) 2011. Fonte: Google Street View, 2011.

Em ambos os casos, é possível observar que a apropriação do espaço vai além do uso físico, incluindo também uma dimensão simbólica. O espaço é continuamente reinterpretado, refletindo as necessidades e valores de quem habita. Esse exemplo demonstra como o espaço urbano é constantemente negociado e transformado por práticas que refletem dinâmicas complexas de poder e resistência.

Ao percorrer a área, a primeira impressão, assim como na Área 01 (APAC), foi de que tudo se mantinha muito similar às minhas lembranças. A maioria das construções é de caráter residencial unifamiliar. Embora existam diferenças notáveis em relação ao calçamento, acessibilidade e arborização nas principais ruas da Área 01, de maneira geral, tanto as ruas quanto as casas na Área 02 apresentam-se bem conservadas e limpas.



Figura 55: Rua Massenet - Área 02 (A2, A2.1) 2024. Fonte: acervo pessoal.



Figura 56: Rua Marapendi esquina com Rua Joaquim Mendes Malheiros - Área 02 (A2, A2.1) 2024. Fonte: acervo pessoal.



Figura 57: Rua Marapendi - Área 02 (A2, A2.1) 2024. Fonte: acervo pessoal.

Uma característica que chamou a atenção foi a presença de gradis e portões que restringiam o acesso em muitas das ruas perpendiculares à Rua Marapendi. O isolamento aparente, resultante das ferrovias, da fábrica e da viação, juntamente com a falta de estabelecimentos comerciais, serviços e instituições na área, contribui para a diminuição da circulação de pessoas, tornando a região vulnerável a roubos e assaltos. Em resposta, alguns moradores optaram por fechar as ruas com gradis e portões e instalar câmeras de monitoramento.



Figura 58: Rua Marapendi, esquina com a Rua Mipibu - Área 02 (A2, A2.1) 2024. Fonte: acervo pessoal.



Figura 59: Entrada da Rua Ararás - Área 02 (A2, A2.1) 2024. Fonte: acervo pessoal.

A única praça identificada durante o percurso, adjacente à Escola Municipal Fernão Dias (Figura 60), mesmo com espaços e a instalação de equipamentos para uso coletivo, apresentava um estado de conservação deficiente e precário.

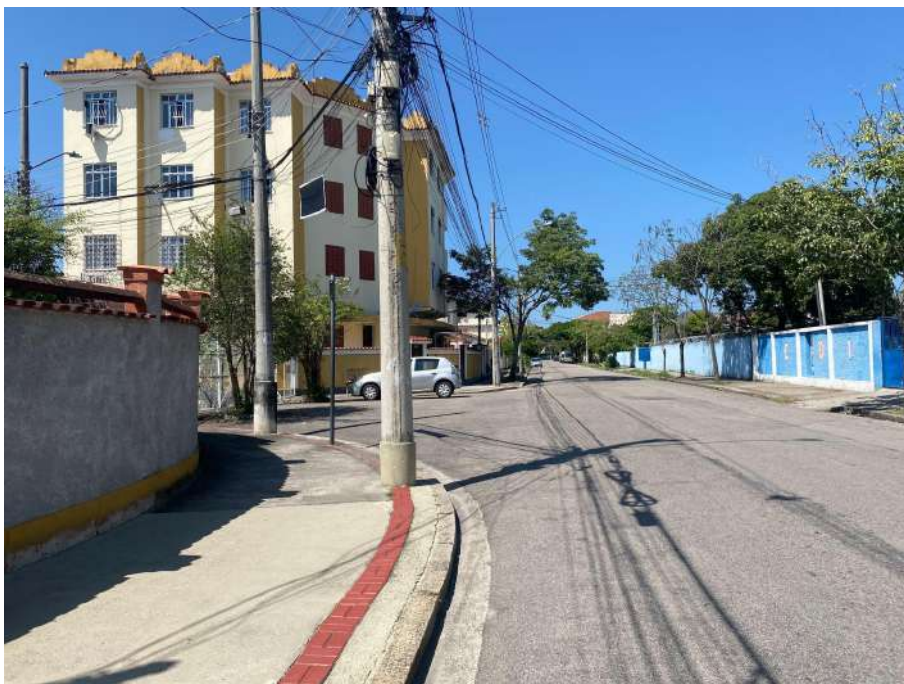


Figura 60: Rua Marapendi, esquina com a rua Ararás. Do lado direito, a Escola Municipal Fernão Dias - Área 02 (A2, A2.1) 2024. Fonte: acervo pessoal.



Figura 61: Praça Rodolfo Arena - Área 02 (A2, A2.1) 2024. Fonte: acervo pessoal.

A Rua Saravatá (Figuras 62 e 63), que se conecta perpendicularmente entre os dois ramais ferroviários, mantém-se arborizada ao longo de sua extensão, com uma ciclovia paralela ao canal.



Figura 62: Rua Saravatá - Área 02 (A2, A2.1) 2024. Fonte: acervo pessoal.



Figura 63: Rua Saravatá - Área 02 (A2, A2.1) 2024. Fonte: acervo pessoal.

segmento da Rua Aurélio Valporto que se estende da Rua Pirai em direção à Reta de Honório, seguindo pelas ruas perpendiculares e demais áreas adjacentes.



Figura 65: Rua Latife Luvizaro, próximo à Estação Ferroviária de Marechal Hermes, Área 02 (A2, A2.2) 2024. Fonte: acervo pessoal.



Figura 66: Rua Latife Luvizaro, com Estação Ferroviária de Marechal Hermes ao fundo, Área 02 (A2, A2.2) 2024. Fonte: acervo pessoal.



Figura 67: Rua Latife Luvizaro, Área 02 (A2, A2.2) 2024. Fonte: acervo pessoal.



Figura 68: Rua Latife Luvizaro, estado de conservação das casas mais antigas, Área 02 (A2, A2.2) 2024. Fonte: acervo pessoal.



Figura 69: Rua Pirai, frente para Rua Aurélio Valporto, Área 02 (A2, A2.2) 2024.
Fonte: acervo pessoal.



Figura 70: Rua Aurélio Valporto, Área 02 (A2, A2.2) 2024. Fonte: acervo pessoal.



Figuras 71 e 72: Estabelecimentos comerciais e lojas, ao longo da Rua Aurélio Valporto, Área 02 (A2, A2.2) 2024. Fonte: acervo pessoal.

A subárea A02.3 representa a região situada ao longo e nas imediações da Rua Aurélio Valporto, na parte mais próxima à Linha Férrea Auxiliar, Reta de Honório. Nessa área, os usos do espaço se alternam entre residencial e comercial, embora predominantemente residencial. As ruas e calçadas são mais largas, com a presença de algumas árvores, e as edificações seguem um padrão de ocupação regular. Entretanto, observa-se que, ao se aproximar da Área 03, as construções apresentam um nível de conservação inferior, assim como as condições das vias deterioram-se progressivamente.



Figura 73: Rua Piracaia, Área 02 (A2, A2.3). Fonte: Google Street View, 2022.



Figura 74: Rua Coruripe, Área 02 (A2, A2.3). Fonte: Google Street View, 2022.

ÁREA 03

A Área 03 compreende a porção correspondente ao trecho entre a Linha Férrea Auxiliar (Reta de Honório) e o Canal Tingui, onde estão localizadas a Favela do Muquiço, a Vila Eugênia e a Favela da Palmeirinha. Para fins gerais, é importante esclarecer que, embora o acesso seguro a essa área ainda seja viável para a pesquisa, devido à presença de familiares residentes na localidade, o levantamento fotográfico foi realizado de forma pontual e restrita. Atualmente, o acesso à Favela do Muquiço é considerado perigoso pelos moradores, em função do controle exercido pela facção local. Assim, parte das fotografias e descrições aqui presentes, fazem parte de um levantamento inicial realizado em 2014, no desenvolvimento do meu trabalho final de graduação. Na época, como moradora, foi possível conseguir a liberação para fotografar tanto a Vila Eugênia, quanto a Favela do Muquiço.

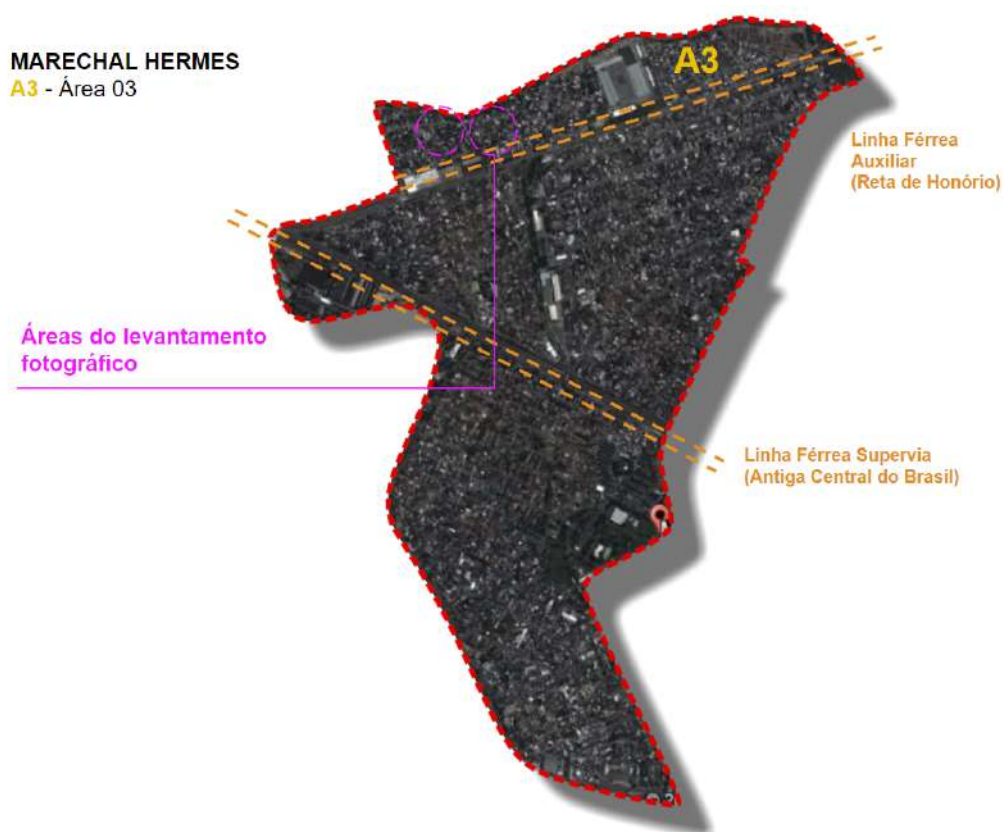


Figura 75: Área do levantamento fotográfico, A3 - Área 03.

Fonte: elaborado pela autora com base no Google Earth.

MARECHAL HERMES
A3 - Área 03

**Área do levantamento
fotográfico**



Figura 76: Área do levantamento fotográfico (ampliada), A3 - Área 03.

Fonte: elaborado pela autora com base no Google Earth.

Para evitar generalizações, é importante destacar que, embora a Favela da Palmeirinha não seja abordada nos aspectos iconográficos e históricos desta pesquisa, ela apresenta características semelhantes às do Muquição e Vila Eugênia. Essas semelhanças incluem a precariedade das habitações, a homogeneidade socioeconômica, a presença de infraestrutura deficiente, a falta de serviços públicos adequados, a incidência de atividades criminosas e tráfico de drogas.

Ao seguir pela Rua Aurélio Valporto na direção oposta à Estação Ferroviária de Marechal Hermes, em direção ao bairro de Guadalupe, ao cruzar a passagem de nível já é possível notar uma clara distinção. À esquerda da passagem de nível, na área adjacente à linha férrea auxiliar (Reta de Honório), encontra-se a Vila Eugênia, que apesar da disposição regular das quadras, possui ruas mais estreitas, calçadas mais estreitas e/ou inexistentes, lotes de dimensões reduzidas e residências, em sua maioria unifamiliares, construídas junto às divisas.



Figura 77: Passagem de nível, linha férrea auxiliar (Reta de Honório), Área 03 (A3) 2014. Fonte: acervo pessoal.

Um aspecto interessante tem relação com as áreas de convívio e de lazer compartilhadas. Na época do levantamento fotográfico inicial (2014), a área remanescente entre a Avenida Djalma Cavalcanti e a linha do trem era o lugar onde ficavam situadas as praças, quadras e os demais equipamentos de uso coletivo. Alguns, instalados pela prefeitura, outros, por iniciativas de melhoria promovidas pelos próprios moradores. Contudo, à medida que o tráfico de drogas se intensificou, essas áreas coletivas de convívio passaram a ser utilizadas como pontos de monitoramento e venda de drogas. Além disso, essas áreas de uso comum às margens da ferrovia foram progressivamente divididas e vendidas pela facção local. A seguir (Figuras 78 e 79), registros dessas áreas em período anterior à ocupação:



Figuras 78 e 79: Avenida Professor Djalma Cavalcanti, principal acesso à Vila Eugênia, e um dos acessos à Favela do Muquiço. Ao lado do muro da ferrovia, as áreas comuns com equipamentos de uso coletivo antes da ocupação, Área 03 (A3) 2014. Fonte: acervo pessoal.

A seguir (Figuras 80 e 81), registros dessas áreas em período posterior ao processo de ocupação:



Figuras 80 e 81: Avenida Professor Djalma Cavalcanti, principal acesso à Vila Eugênia, e um dos acessos à Favela do Muquiço. Ao lado do muro da ferrovia, as áreas comuns após a ocupação, Área 03 (A3) 2023. Fonte: acervo pessoal.

Na Vila Eugênia, a maioria das construções possui entre um e dois pavimentos. Inicialmente, as casas nessa localidade foram construídas com apenas um pavimento. Com o passar do tempo, conforme as famílias cresceram, as lajes foram sendo ocupadas com a construção de novos pavimentos, empreendidas pelos próprios moradores. Um claro exemplo dessa adaptação pode ser observado na minha antiga rua, a Rua 31 de Agosto, onde todas as residências com mais de um pavimento seguem esse padrão. Muitas dessas residências, mesmo possuindo garagem, utilizam esse espaço para outros fins, e os veículos são estacionados na via pública.



Figura 82: Rua 31 de Agosto, Área 03 (A3) 2014. Fonte: acervo pessoal.

No Muquição, como na maior parte das favelas da cidade do Rio de Janeiro, a ausência de planejamento resultou em um processo de ocupação menos controlado, orientado apenas pelos limites físicos e naturais presentes na região, resultando em construções, em sua maioria, adaptadas e precarizadas. Como características, as áreas de uso comum improvisadas foram empreendidas pela própria comunidade local. As ruas não possuem pavimentação e calçadas adequadas, e os serviços de saneamento e coleta de resíduos também são precários.



Figura 83: Travessia próxima a ALSTOM¹⁸, Área 03 (A3) 2014. Fonte: acervo pessoal.



Figura 84: Rua Soldado José Lopes Filho, limite entre os bairros de Marechal Hermes e Deodoro, Área 03 (A3) 2014. Fonte: acervo pessoal.

¹⁸ ALSTOM, empresa Global do setor de transportes.



Figuras 85 e 86: Favela do Muquiço, Área 03 (A3) 2014. Fonte: acervo pessoal.



Figuras 87 e 88: Favela do Muquiço, Área 03 (A3) 2014. Fonte: acervo pessoal.

Além da diferenciação observada entre as áreas e subáreas investigadas durante o trabalho de campo, é notável como a presença da linha férrea, juntamente com seus muros, influenciou não apenas a organização física do espaço, mas também contribuiu para a conformação das relações sociais. Dessa forma, a interação entre o planejamento territorial e a implementação da infraestrutura ferroviária promoveu mudanças significativas na estrutura urbana, moldando as interações sociais de forma peculiar e adicionando uma nova

camada de complexidade ao contexto urbano. Qual seria, então, o papel dessas estruturas, enquanto limites para potencializar ou restringir as práticas sociais?

4.3 Todo muro tem frestas: apropriação e transformação do espaço

Embora a formação do bairro de Marechal Hermes tenha sido inicialmente orientada por um projeto de ordenamento urbano bem definido e influenciada pela implantação das linhas férreas, existem áreas intersticiais onde essa formalidade é rompida, dando origem a novas formas de apropriação do espaço. Essa apropriação se revela como uma manifestação da estrutura do espaço social, que através de si reflete uma série de oposições e contrastes; “o espaço habitado (ou apropriado) funcionando como uma espécie de metáfora espontânea do espaço social” (Bourdieu, 2013, p.134). O espaço apropriado, ou seja, aquele que é ocupado e moldado por quem habita, manifesta-se por meio de práticas adaptativas que surgem como “atravessamentos”, “brechas” ou “fissuras”, como forma de resistência às relações de poder, hierarquias, determinismos e limites impostos.

No bairro de Marechal Hermes, a divisão provocada pela linha férrea ilustra uma espécie de divisão social objetivada através do espaço físico (Idem, p. 134). De acordo com relatos, a construção dos muros que isolam a linha férrea auxiliar (Reta de Honório) iniciou após a década de 1960. Antes desse período, apenas a linha férrea havia sido implantada, servindo como um obstáculo que, no entanto, não interrompia a livre circulação entre os lados correspondentes às Áreas 2 e 3 do bairro. Naquela época, a maioria dos moradores da Vila Eugênia eram famílias de condições socioeconômicas mais modestas, com menor poder aquisitivo, muitas das quais haviam residido anteriormente na Favela do Muquiço. Portanto, os moradores da Área 02 não teriam lamentado a divisão que os muros trouxeram. Ao contrário, acredita-se que os muros contribuíram para manter uma distinção e hierarquia entre os dois lados do bairro.

Recentemente, foi observada a remoção de um trecho do muro (Figura 89), possibilitando o acesso ao outro lado como uma rota de fuga, utilizada pelo tráfico de drogas. Houve uma tentativa de resistência por parte dos moradores da Área 02, que instalaram gradis, porém estes foram retirados pouco tempo depois. Tal acontecimento parece ter contribuído para o aumento das tensões entre os dois lados do bairro (Áreas 02 e 03).

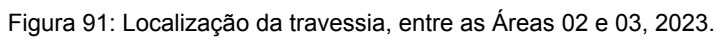


Figura 89: Trecho do muro removido, em uma das travessias entre as Áreas 02 e 03, 2023. Fonte: acervo pessoal.



Figura 90: Tentativa de resistência à conexão, através da instalação de gradis, entre as Áreas 02 e 03, 2023. Fonte: acervo pessoal.

Interstícios, limites e atravessamentos



Como recurso, parte dos moradores da Área 02 recorreram à instalação de portões e sistemas privados de monitoramento.



Figura 92: Gradis e portões para fechamento de ruas na Área 02, 2023.

Fonte: acervo pessoal.

Esses rebatimentos materializados no espaço físico podem ser analisados à luz dos conceitos apresentados por Michel de Certeau, que exploram como as práticas cotidianas dos indivíduos podem subverter e reconfigurar espaços e estruturas urbanas. Certeau distingue entre “estratégias” e “táticas” as formas de apropriação e resistência no espaço urbano. As estratégias estariam associadas às redes institucionais e estruturas de poder que buscam controlar, ordenar e organizar o espaço de maneira rígida e predeterminada. No contexto de Marechal Hermes, a implantação da Vila Operária e dos ramais ferroviários poderiam exemplificar tais estratégias. O projeto urbano e a construção dos muros ao longo da linha férrea seriam, assim, exemplos de tentativas de controle e divisão do espaço físico, através dos quais as divisões sociais foram sendo materializadas:

As estratégias são, portanto, ações que, graças aos postulados de um lugar de poder (a propriedade de um próprio), elaboram lugares teóricos (sistemas e discursos totalizantes), capazes de articular um conjunto de lugares físicos onde as forças se distribuem (Certeau, 1994, p.102).

Por outro lado, as táticas estão relacionadas às formas de apropriação pelos indivíduos, que, ao articularem seus desejos, intenções e interesses, mudam a organização do espaço e subvertem os determinismos. A remoção de um trecho do muro e o uso dessa abertura como rota de fuga pelo tráfico de drogas são exemplos de táticas que subvertem a estratégia inicial de separação. Em contrapartida, a instalação de gradis e portões pelos moradores demonstra uma forma de resistência a essa relação.

Entre as Áreas 02 e 03, destacam-se as formas de apropriação que emergiram na interação com a ferrovia (Supervia). É notável que a travessia “formal”, através das escadas sobre a ferrovia, fosse, geralmente, utilizada apenas por passageiros de trem.

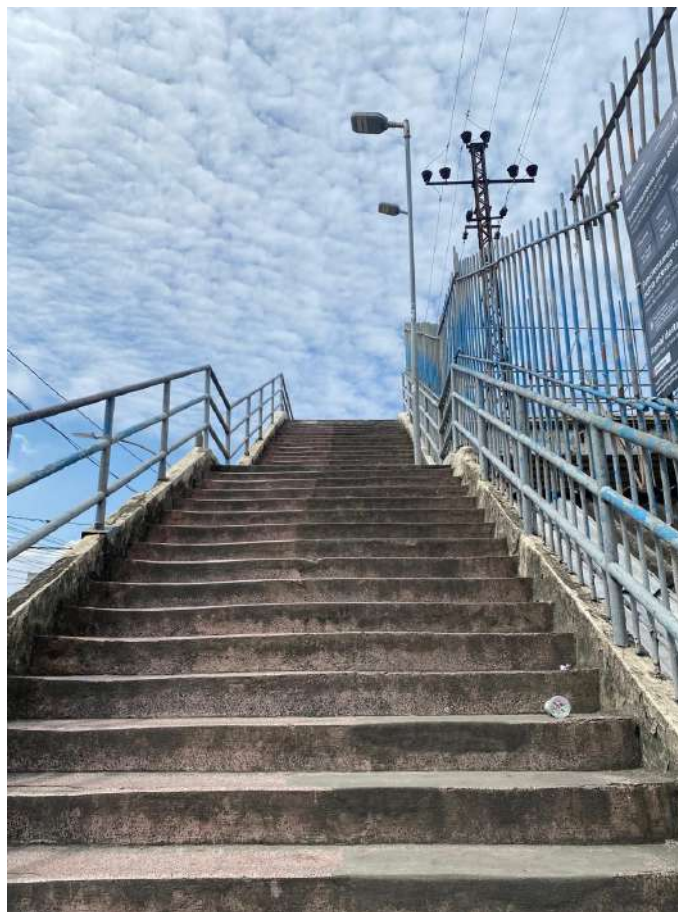


Figura 93: Escada de acesso à Estação Ferroviária de Marechal Hermes, Área 02, 2024. Fonte: acervo pessoal.

Apesar das condições desfavoráveis, como a proximidade com o canal e o odor desagradável associado, os residentes daquela localidade tendem a preferir a passagem de nível sob a linha férrea, dada a sua facilidade de acesso. A escada que dá acesso à estação e permite a travessia de pedestres sobre a linha férrea possui muitos degraus, resultando em condições desiguais em termos de acessibilidade.

MARECHAL HERMES **Interstícios, limites e atravessamentos**

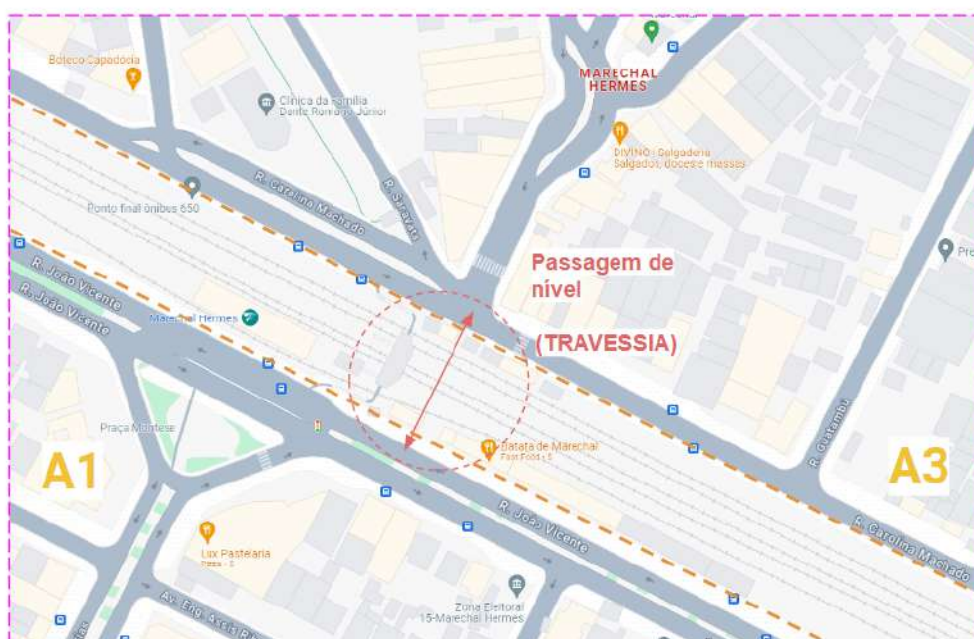


Figura 94: Localização da passagem de nível/travessia, entre as Áreas 01 e 02, 2024.

Fonte: elaborado pela autora com base no Google Earth.



Figura 95: Frente à Linha Férrea (Supervia), Área 02, 2024. Fonte: acervo pessoal.



Figura 96: Toldo com instalação provisória funcionando como barbearia, às margens da ferrovia, ao lado da passagem de nível, Área 01, 2024. Fonte: acervo pessoal.

A passagem de nível, sob a ferrovia, foi completamente apropriada pelos moradores, evidenciada pela presença de pontos comerciais, ambulantes, arte de rua, pichações, cartazes, placas e barracas, que representam formas de expressão dessa apropriação.



Figura 97: Acesso à passagem de nível, pela Área 03, 2024. Fonte: acervo pessoal.



Figura 98: Passagem de nível, sob linha férrea (Supervia), em direção à Área 02. Ao lado do canal, 2024. Fonte: acervo pessoal.

Michel de Certeau sugere que as práticas cotidianas muitas vezes funcionam como formas de resistência ao controle e aos determinismos sociais e físicos impostos. As brechas nos muros e a apropriação da passagem de nível são exemplos de como os moradores criam fissuras no controle espacial, desafiando as divisões sociais e físicas. Essas práticas revelam uma resistência às hierarquias e formas de regulação do espaço. A presença da arte de rua, das pichações e dos pontos comerciais ao longo da passagem de nível evidencia as maneiras através das quais os moradores se apropriam do espaço para expressar suas histórias e identidades, atendendo às suas necessidades diárias. Certeau, em sua análise, também lança luz sobre as divisões e hierarquias no bairro. A linha férrea e os muros, como manifestações físicas das divisões sociais, parecem refletir e reforçar desigualdades entre as diferentes áreas do bairro, intensificando a distinção principalmente entre os moradores da Área 02 e da Área 03. A resposta dos moradores da Área 02, com a instalação de portões e sistemas de monitoramento, representa uma tentativa de reafirmar controle e segurança diante das estratégias de resistência que desafiam essas fronteiras impostas. Em suma, a pesquisa de campo em Marechal Hermes, vista através da perspectiva de Michel de Certeau, demonstra como as práticas cotidianas dos residentes podem remodelar o espaço urbano planejado, revelando a dinâmica entre controle e resistência, estratégias e táticas, e os contrastes entre espaço planejado e vivido.

No entanto, apesar de o bairro ter se desenvolvido inicialmente por um projeto urbano estruturado e pela implantação das linhas férreas, há áreas onde essa formalidade é rompida, gerando novas formas de apropriação do espaço. Michel de Certeau fala que as práticas cotidianas frequentemente operam como formas de resistência aos controles e determinismos sociais e físicos impostos. Ocasionalmente, esses determinismos são subvertidos pela diversidade de atores, experiências e expressões em sua interação com a paisagem. Exemplos dessas resistências são observados nas brechas nos muros e na apropriação da passagem de nível, que desafiam as divisões sociais e físicas estabelecidas. Essas práticas revelam uma resistência às hierarquias e às formas de regulação do espaço. A presença da arte de rua, das pichações e dos pontos comerciais ao longo dessas áreas de passagem também ilustra como os moradores utilizam o espaço para expressar suas narrativas pessoais e necessidades cotidianas. A análise de Certeau também lança luz sobre as divisões e hierarquias existentes no bairro. A linha férrea e os muros demonstram funcionar como manifestações físicas das divisões sociais, contribuindo para reforçar desigualdades entre as

áreas do bairro, especialmente entre os moradores da Área 02 e da Área 03. A resposta dos moradores da Área 02, através da instalação de gradis, portões e sistemas de monitoramento, representa uma tentativa de reafirmar o controle e a segurança diante das estratégias de resistência que desafiam os limites inicialmente impostos.

5 Considerações finais

A dissertação teve como objetivo compreender o papel dos ramais ferroviários implantados no bairro de Marechal Hermes, juntamente com seus muros, na constituição do território do bairro, tanto do ponto de vista físico (morfologia), quanto social (práticas sociais).

Nesse sentido, o objeto da pesquisa consistiu na compreensão dos limites físicos urbanos (linha férrea) associados com as práticas da vida cotidiana. A pesquisa se desenvolveu a partir da articulação de três eixos principais. Mediante o resgate histórico, buscou-se localizar o bairro de Marechal Hermes no contexto do desenvolvimento urbano da cidade do Rio de Janeiro, para entender os impactos das decisões macro no desenvolvimento urbano e social do bairro. É possível concluir que, em diferentes momentos, a expansão territorial da região esteve diretamente ligada às transformações urbanas resultantes das intervenções e ações governamentais.

Embora nem todas as intervenções tenham sido totalmente implementadas, elas desempenharam um importante papel na orientação do crescimento urbano do bairro ao longo do tempo, resultando em um impacto duradouro nas configurações socioespaciais. Além disso, a fragmentação causada pela implantação dos ramais ferroviários, a concentração de equipamentos institucionais na área da APAC (antiga Vila Operária) sugere uma influência sobre os processos de diferenciação e hierarquização socioespaciais em uma escala microlocal. As regiões contíguas à APAC de Marechal Hermes tendem a ser mais valorizadas e conservadas, com residentes geralmente possuindo melhores condições financeiras. No decorrer do desenvolvimento urbano da cidade do Rio de Janeiro, é possível notar que essa valorização da centralidade está inscrita em diversas ações políticas¹⁹. Além disso, a falta de flexibilidade nas diretrizes do plano da Vila Operária de Hermes em relação ao uso e ocupação do solo parece ter contribuído para o crescimento das atividades comerciais do lado oposto da linha férrea, uma área não abrangida pelo referido plano.

Alicerçando-se no reconhecimento da linha férrea e seus muros como limites, o segundo eixo da pesquisa se concentrou na revisão bibliográfica dos conceitos apresentados por Merleau-Ponty, Juhani Pallasmaa, Kevin Lynch,

¹⁹ Rodrigo Cunha Bertame Ribeiro e Flavio Cunha falam sobre esse processo de valorização de uma centralidade, em escala macro (Santos, Mattoso e Guilhon (orgs), 2019, p.258).

Michel de Certeau, Bernard Lepetit, Pierre Bourdieu e Marion Segaud. Tal revisão forneceu subsídios para minha proposta: investigar a relação entre indivíduo e espaço, especialmente no que se refere à influência dos limites físicos sobre como percebemos e entendemos o ambiente ao nosso redor, e como isso afeta as práticas sociais. Os conceitos estudados evidenciaram a capacidade desses elementos (tais como muralhas, muros e cercas) em moldar o imaginário coletivo e perpetuar ideias de finitude, divisão e exclusão.

No terceiro eixo, os conceitos teóricos foram articulados com o trabalho de campo por meio da investigação de práticas empíricas. O estudo de caso possibilitou concluir que os limites físicos (ramais ferroviários) desempenham um papel crucial sobre a percepção e a experiência no espaço urbano. Em Marechal Hermes, esses limites parecem exercer uma influência significativa sobre como as pessoas percebem e interagem com o ambiente ao seu redor. A fragmentação causada pela presença de dois ramais ferroviários resulta em descontinuidades nos padrões de ocupação e uso dos espaços, influenciando os fluxos de circulação, a dinâmica das relações e as práticas sociais. Nesse sentido, é importante destacar a importância de se desenvolver alternativas que possam colaborar para a manutenção do convívio comunitário e das redes de sociabilidade.

No entanto, embora o bairro tenha tido seu início e formação condicionados a um projeto de ordenamento urbano bem-delineado e traçado, e sua expansão influenciada e conformada pela implantação das linhas férreas, há áreas intersticiais onde essa formalidade é rompida, dando origem a novas formas de apropriação do espaço. O espaço apropriado, ou seja, aquele que é ocupado e moldado por quem habita, manifesta-se por meio de práticas adaptativas que surgem como “atravessamentos”, “brechas” ou “fissuras”, como forma de resistência às relações de poder, hierarquias, determinismos e limites impostos. A pesquisa de campo realizada em Marechal Hermes revela como as práticas cotidianas têm o potencial de reconfigurar o espaço urbano; demonstram ser possível redefinir e reutilizar o espaço físico como um local de inclusão e solidariedade mútua, ressaltando a importância dos espaços físicos urbanos para a promoção de uma sociedade mais justa e inclusiva.

5 Referências Bibliográficas

ABREU, Maurício de Almeida. **A evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2018;

AGACHE, D. Alfred H. **Cidade do Rio de Janeiro, Remodelação, extensão e embelezamento (Plano Agache)**. Foyer Brésilien, 1930;

BARTHOLOMEU, Matheus Cavalcanti. **A eletrificação dos trens de subúrbio e a explosão industrial e urbana da metrópole do Rio de Janeiro, Brasil**. V Simposio Internacional de la Historia de la Electrificación (Évora, 6-11 de mayo de 2019). La electricidad y la transformación de la vida urbana y social, 2019, p. 243-264.

BOURDIEU, Pierre. **Espaço físico, espaço social e espaço físico apropriado**. Estudos Avançados 27 (79), 2013.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1. artes de fazer**. Tradução de Ephraim Ferreira Alves. - Petrópolis, RJ: Vozes, 1994;

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Tradução Arlete Caetano. - 8a ed. - São Paulo: Paz e Terra, 2021 [1942];

DOXIADIS ASSOCIATES, Consultores para Desenvolvimento e Eqüística. **Guanabara, um plano para o desenvolvimento urbano (Plano Doxiadis)**. Primeiro Volume, Jubileu de Prata, 1948-1973.

FERNANDES, Nelson da Nobrega. **O conceito carioca de subúrbio: Um rapto ideológico**. ISSN: 2177-0893 - Revista da FAU UFRJ número 2, Subúrbios Cariocas. Rio de Janeiro: UFRJ, 2010.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais Ltda, 1990;

IRPH (Instituto Rio Patrimônio da Humanidade). Guia das APACs, Marechal Hermes. Ano II, n. 17, 2016. Patrimônio Cultura, Rio Prefeitura.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução Carlos S. Mendes Rosa; revisão tradução Maria Estela Heider Cavalheiro; revisão técnica Cheila Aparecida Gomes Bailao. 3a ed. - São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011;

LINS, Antônio José Pedral Sampaio. **Subúrbios e periferia: A ferrovia na construção da área metropolitana do Rio de Janeiro**. ISSN: 2177-0893 - Revista da FAU UFRJ número 2, Subúrbios Cariocas. Rio de Janeiro: UFRJ, 2010.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Tradução Jefferson Luiz Camargo. - 3a ed. - São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011. - (Coleção cidades);

MATTOSO, Rafael. **A Cultura Urbana nos Subúrbios Cariocas: Uma análise das relações de sociabilidade suburbanas ao longo do século XX**. ISSN: 1984-8781 - Anais XVIII ENANPUR 2019. Código verificador: TdqqemOkweq verificar autenticidade em: <http://anpur.org.br/xviiienanpur/anais>. Natal: ENANPU, 2019. (Acesso em 09 maio de 2023).

REZENDE, Vera Lucia Ferreira Motta. **Planos, regulação urbanística e intervenções no Rio de Janeiro: diferenças entre pensar e produzir a cidade**. Anais III ENANPARQ 2014. São Paulo, 2014.

OLIVEIRA, Marcio Pinon; FERNANDES, Nelson da Nóbrega orgs. **150 anos de subúrbio carioca**. Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj: EdUFF, 2010;

PALLASMAA, Juhani. **Essências**. Tradução de Alexandre Salvaterra. São Paulo: Gustavo Gilli, 2018;

PALLASMAA, Juhani. **Os olhos da pele: a arquitetura e os sentidos**. Tradução técnica: Alexandre Salvaterra. Porto Alegre: Bookmani, 2011;

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral. **Plano Urbanístico Básico da Cidade do Rio de Janeiro (PUB RIO)**. Rio de Janeiro, 1977;

RYKWERT, Joseph. **A Ideia de Cidade. A antropologia da forma urbana em Roma, Itália e no mundo antigo.** Tradução Margarida Goldszajn e Anat Falbel. São Paulo: Perspectiva, 2006;

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira.** 5. ed., 3 reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013;

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado: Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia.** Milton Santos em colaboração com Denise Elias. - 6. ed. reimp. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014;

SANTOS, Joaquim; MATTOSO, Rafael; GUILHON, Teresa et al. **Diálogos suburbanos: identidades e lugares na construção da cidade.** 1.ed. Rio de Janeiro: Mórula, 2019;

SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adelia; SILVEIRA, Maria Laura et. al. **Território: Globalização e fragmentação.** - São Paulo: Editora Hucitec, 2006;

SANTOS, Hermilio; OLIVEIRA, Patricia; SUSIN, Priscila. **Narrativas e pesquisa biográfica na sociologia brasileira.** Civitas, Porto Alegre, v.14, n.2, p. 359-382, maio-ago, 2014;

SEGAUD. Marion. **Antropologia do espaço: habitar, fundar, distribuir, transformar.** Tradução de Eric R. R. Heneault. São Paulo: Edições Sesc São Paulo, 2016. 312 p. il;

SENNETT, Richard. **Construir e habitar: ética para uma cidade aberta.** Tradução de Clóvis Marques. - 1a ed. - Rio de Janeiro: Record, 2018;

SLADE, Ana. **A cidade a partir das relações entre moradia e trabalho: um olhar sobre duas Américas.** Rio de Janeiro, 2019. 217 f.

Tese (doutorado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, 2019;

SOUZA, Karoline Azeredo de. **De espaço a Lugar: Um estudo sobre a dimensão humana e a coesão socioespacial de Madureira.** Orientadora: Maíra Machado Martins. Rio de Janeiro, 2021.

Dissertação (mestrado) - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 2021;

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2001;

VOGEL, Arno; MELLO, Marco Antonio da Silva; MOLLICA, Orlando. **Quando a rua vira casa**. Niterói: Eduff, 2016.

Sites

<https://sabren-pcrj.hub.arcgis.com/>

(Acesso em 06 junho de 2024).

https://www.facebook.com/MarechalHermesAntigo?locale=pt_BR

(Acesso em 30 março de 2024).

[https://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6433361/4179003/APAC17MARECHAL.pd](https://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6433361/4179003/APAC17MARECHAL.pdf)

f

(Acesso em 13 de novembro de 2022).