

## 3.

**A cidade em expansão**

*Fim de feira, periferia afora*  
*A cidade já não mora mais em mim*  
**Assentamento – Chico Buarque**

A noção de que a vida afastada da cidade ganhava em saúde, liberdade e independência já estava presente, segundo Lewis Mumford<sup>1</sup>, muito antes da cidade industrial tomar forma (1982, 521). Num registro em escrita cuneiforme para o Rei da Pérsia, lê-se: “Nossa propriedade parece ser a mais bela no mundo. É tão perto de Babilônia que nós aproveitamos todas as vantagens da cidade, e, ainda assim, quando chegamos em casa, estamos longe de todo o barulho e poeira” (Jackson, 1985, 12, tradução minha).

Em artigo do livro *150 anos do subúrbio carioca*<sup>2</sup>, o Mestre em Urbanismo Antônio José Pedral Sampaio Lins argumenta que “a etimologia de ‘urbano’ e ‘suburbano’ mostra que ‘subúrbio’ sempre esteve ligado ao conceito de segregação espacial” (2010, 139). Mas nem sempre o termo subúrbio esteve relacionado à pobreza ou falta de estrutura. Segundo Lewis Mumford, “desde o princípio, os privilégios e deleites do suburbanismo ficaram em grande parte reservados às classes superiores, de modo que o subúrbio podia ser descrito quase como a forma urbana coletiva da casa de campo” (1982, 523).

Subúrbio nasce sub-urbe, seja no sentido geográfico, da cidade medieval, murada e construída num plano mais alto, que conta com uma forma urbana além

---

<sup>1</sup> Historiador e sociólogo, Lewis Mumford é reconhecido como um dos principais urbanistas do século 20. Grande parte de sua obra é dedicada aos efeitos da urbanização na condição humana. Em *A Cidade na História*, obra que lhe rendeu o National Book Award de 1961, faz uma abrangente análise do surgimento das cidades, o que, para Mumford, era indissociável do estudo do homem.

<sup>2</sup> Compilação de trabalhos apresentados no colóquio *150 anos de subúrbio carioca*, realizado em novembro de 2008, na Universidade Federal Fluminense (UFF), pelo Núcleo de Estudos e Pesquisas Urbanas (Neurb). A data marcava a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II, entre Campo de Santana e Queimados, em 1858. A proposta do colóquio era buscar um recorte inter e multidisciplinar dos subúrbios cariocas reunindo pesquisadores de diferentes áreas do conhecimento.

e, principalmente, abaixo de si; seja no sentido social, de um espaço dependente da urbe ou destinado aos que não tinham condições ou autorização para viver dentro da cidade medieval. Na sua definição geográfica, refere-se às áreas que circundam as regiões centrais dos aglomerados urbanos, de baixa densidade populacional, limite entre cidade e campo.

Na Idade Média, um sinônimo em francês para o termo deixa bem clara uma das imagens existentes sobre esse espaço no período: *faubourg*<sup>3</sup>. Formada pelo prefixo *fors* (fora) e pelo sufixo *bourg* (cidade), a palavra tem influência de *faux* (falso, falsa cidade, portanto, cidade que não é cidade) e era relativo às áreas destinadas às atividades poluentes e degradantes, como o curtume.

À medida em que a cidade cresceu e as populações urbanas se multiplicaram, entretanto, o subúrbio ganhou novas conotações, que nem sempre foram negativas. As cidades de Londres e Paris possuem registros de expansão além dos muros de fortificação que datam do século XIV. Em Londres, a suburbanização foi intensificada pela praga, em 1665, e pelo incêndio que arrasou o centro da cidade em 1666, quando famílias com maior poder aquisitivo escolheram se fixar nos arrabaldes. Em Paris, o Rei Luís 14 escolheu o subúrbio de Versalhes para construir seu castelo e, mais tarde, as regiões onde hoje estão o Parc Monceau e o Bois de Boulogne tornaram-se destino das famílias mais abastadas. Na América do Norte, este fenômeno também já era visível no século XVII, quando o país conquistou sua independência.

De acordo com Kenneth T. Jackson, autor de *Crabgrass Frontier – The suburbanization of the United States*<sup>4</sup>, o processo de suburbanização que envolve o crescimento sistemático de áreas periféricas num ritmo mais acelerado que seus centros urbanos e prevê um estilo de vida que inclui a viagem diária para e do trabalho foi um fenômeno que ocorreu primeiro nos Estados Unidos e no Reino

---

<sup>3</sup> A imagem dos “faubourgs” como destino das classes perigosas ainda podia ser notada no século XIX, mas agora associada a tensão entre as classes burguesa e operária, e estava presente em “Os Miseráveis”, publicado em 1862. No livro, Victor Hugo anteviu as consequências sociais e políticas que a separação entre urbe e sub-urbe traria para a sociedade francesa poucos anos mais tarde: “Là, ce peuple travaille et souffre [...] Prenez garde! [...] Si l’heure sonne, ce faubourien va grandir, ce petit homme va se lever, et il regardera d’une façon terrible et son souffle deviendra tempête”.

<sup>4</sup> Estudo seminal sobre a expansão urbana nos Estados Unidos, publicado em 1985. Kenneth T. Jackson é diretor do Centro para história Americana do Centro Herbert H. Lehman da Universidade de Columbia.

Unido, em 1815 (1985, 13). O desenvolvimento dos meios de transporte facilitou a expansão das cidades e, conseqüentemente, de seus arrabaldes. No que concerne o transporte, foram dois os principais agentes de desenvolvimento urbano: os bondes e o trem. Por funcionar como elementos de conexão entre as estações, a malha de bondes – inicialmente puxados por burros ou cavalos e, mais tarde, elétricos – foi a verdadeira responsável pela ampliação da mancha urbana (Fernandes, 2011; Abreu, 2006; Jackson, 1985). Apesar do trem estar muitas vezes associado à expansão suburbana, ele foi, por um período importante, caro e pouco prático.

Segundo Jackson, durante o século XIX, nos Estados Unidos, os subúrbios ferroviários foram ocupados por uma população de maior poder aquisitivo, já que a viagem diária era muito cara para uma família de classe operária: entre \$35 e \$150 anuais, dependendo das circunstâncias locais e distância para o centro. Em 1840, já havia a preocupação com a evasão de riquezas do centro de Nova Iorque, cada vez mais relegado a uma população pobre, que não podia se dar ao luxo de comprar uma casa de campo (Jackson, 1985, 29). Tais subúrbios tinham ainda outra característica intrínseca, sua composição social podia ser vista pela disposição das casas. A maioria das construções existia a uma distância a pé da estação. Mais longe, só se fixavam aqueles que possuíam condições financeiras de continuar a viagem a cavalo e, mais tarde, de carro. Em Brookline, subúrbio de Boston, 40% da população de origem irlandesa morava em construções pequenas e baratas, próximas à estação. Eram os padeiros, jardineiros entre outras funções que mantinham a vida suburbana das famílias mais abastadas da região.

O trem a vapor tinha, ainda, outra peculiaridade, que definiu a forma do espaço suburbano norte-americano: as comunidades desenvolviam-se no entorno das estações, mantendo grandes cinturões verdes entre elas. Por estarem de certa forma isolados uns dos outros, os subúrbios ferroviários ajudaram a difundir uma imagem de distinção, salubridade e maior contato com a natureza, intensificada com o advento da indústria automobilística, já que as casas podiam ser construídas com maior distância umas das outras.

Os opulentos subúrbios de Nova Iorque foram eternizados, em 1925, no cenário de *O Grande Gatsby*, de F. Scott Fitzgerald, que situou em Long Island a história do sedutor e misterioso personagem título. O fato de ninguém conhecer o

passado de Gatsby, um motivo de intrigas entre os convidados de suas festas, também é um indício da formação social suburbana, região constituída pela junção de famílias com passados distintos num espaço novo, sem história, característica que impõe o que Michel de Certeau chamou de uma “falsa inércia”.

Toda ‘renovação’ urbana dá preferência à tábula rasa em cima da qual vai escrever em cimento a composição feita no laboratório à base de ‘necessidades’ distintas às quais quer dar respostas funcionais. [...] Esse lugar, na superfície, parece uma colagem. [...] O conjunto, feito de peças não contemporâneas e ainda ligadas a totalidade em ruínas, é gerido por equilíbrios sutis e compensatórios que garantem silenciosamente complementaridades. (Certeau, 2014, 279)

O Brasil não demoraria a dar início a sua própria ferrovia e consequente expansão suburbana e os “equilíbrios sutis” que mantinham a vida no subúrbio foram capturados também na literatura brasileira: seja na casa do Bentinho jovem, onde ainda habitava um agregado – “classe social” que, segundo análise de John Gledson<sup>5</sup>, corporifica algumas das contradições e paradoxos da estrutura social brasileira –; seja em toda a obra de Lima Barreto, com sua atenção para as distinções de cores na sociedade carioca e observação de uma hierarquia já presente no subúrbio da cidade, onde, no início do século XX, passaram a conviver descendentes da antiga aristocracia que havia se afastado do centro no final do século anterior e trabalhadores que buscavam, nos subúrbios, seus locais de moradia.

---

<sup>5</sup> Texto originalmente publicado em *Dom Casmurro* (trad. John Gledson, New York and Oxford, Oxford University Press, 1997).