

# LER A CIDADE

O Rio de Janeiro na  
obra de Lima Barreto

Juliane Porto Cruz de Medeiros





Universidade de Brasília  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
Programa de Pós-Graduação

# **LER A CIDADE**

**O Rio de Janeiro na obra de Lima Barreto**

Juliane Porto Cruz de Medeiros

Brasília, 2020

**Ler a cidade:**

**o Rio de Janeiro na obra de Lima Barreto**

Dissertação apresentada à banca examinadora e ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo como exigência à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília.

Orientação: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Ana Elisabete de Almeida Medeiros

Área de Concentração: Teoria, História e Crítica (THC)

Linha de Pesquisa: História e Teoria da Cidade e do Urbanismo

Brasília, 2020

---

Medeiros, Juliane Porto Cruz de

Ler a cidade: o Rio de Janeiro na obra de Lima Barreto / Juliane Porto Cruz de Medeiros. Dissertação. Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília, 2020. 288p.

1. Cidade. 2. Literatura. 3. Configuração Urbana. 4. Rio de Janeiro. 5. Lima Barreto.

---

**Ler a cidade:**

**o Rio de Janeiro na obra de Lima Barreto**

Juliane Porto Cruz de Medeiros

Banca examinadora:

**Prof.ª Dr.ª Ana Elisabete de Almeida Medeiros**

Presidente – FAU/UnB

---

**Prof.ª Dr.ª Franciney Carreiro de França**

Membro Titular Externo – UNICEPLAC

---

**Prof.ª Dr.ª Elane Ribeiro Peixoto**

Membro Titular Interno – FAU/UnB

---

**Prof.ª Dr.ª Gabriela de Souza Tenorio**

Membro Suplente – FAU/UnB

---

Brasília, 2020

*A Regina, minha mãe,  
pelo amor incondicional.*

*A Maria, minha filha,  
por ter me mostrado esse amor.*

## **APOIO**

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001 e com apoio da Fundação de Apoio a Pesquisa do Distrito Federal (Fap/DF).



## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, princípio e fim.

Agradeço a Maria, razão de todo meu bem-querer, o céu da liberdade. Agradeço a João e Regina, por me darem asas e me ensinarem a voar. Agradeço a João, por me prover estrutura firme e segura para alçar viagem. Agradeço a Regina, por apoiar cada bater de asas e sustentá-los com a fé. Agradeço a Manuele, por voar à minha frente e me abrir suavemente rotas e caminhos. Agradeço a Valério, por me incentivar a conhecer novos destinos e estar a meu lado nessa jornada. Agradeço à minha família, meus companheiros de revoada nesse voo de regresso ao paraíso.

Agradeço à professora Ana Elisabete pela orientação, dedicação, paciência e leituras atentas nesse trecho de caminhada acadêmica. Agradeço a disposição em guiar o desenvolvimento da pesquisa e a liberdade em permitir que trabalhasse com autonomia.

Agradeço a Valério por tantas conversas e aconselhamentos, por me indicar possibilidades de pesquisa, se entusiasmar junto comigo e não me deixar esmorecer. Agradeço pela paciência em me ouvir, pelo olhar crítico na leitura do trabalho e pela tradução do resumo para o inglês.

Agradeço às professoras Elane Peixoto e Franciney França por suas generosas contribuições ao trabalho. Agradeço as indicações de leitura, as reflexões a respeito do trabalho em andamento à época da qualificação e as sugestões que ajudaram a estabelecer o corpo que adquiriu a presente pesquisa.

Agradeço aos professores Valério Medeiros e Frederico de Holanda por me colocarem em contato com a Sintaxe Espacial e me mostrarem uma nova maneira de compreender como a arquitetura pode afetar a vida em sociedade.

Agradeço aos amigos, que sempre estiveram a meu lado, pelo apoio, carinho e amizade.

Agradeço aos colegas de pós-graduação, sobretudo ao grupo de orientandos da Professora Ana, pelas reuniões, troca de ideias e disponibilidade em ouvir e contribuir com a pesquisa.

Agradeço ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, em especial à equipe que compõe a secretaria, Júnior, Diego, Ítalo e estagiários, pelo pronto auxílio sempre que necessitei.

Agradeço à Universidade de Brasília, pública e gratuita, que desde a graduação me possibilita um local de aprendizado de arquitetura e de mundo, por abrir meus olhos e meu pensamento e me ajudar a ver além de mim.

Agradeço a Lima Barreto por me apresentar um novo Rio de Janeiro. Agradeço a indisciplina e a inquietude, a denúncia e a força da voz negra e suburbana. Agradeço sua ambiguidade, por revelar sua face mais humana.

Agradeço ao Rio de Janeiro por me mostrar que uma cidade maravilhosa e desigual reflete cruamente a contradição que somos como indivíduos e sociedade. Agradeço sua paisagem impactante e sua verve tropical, apesar de tudo.

Agradeço a todos que de algum modo contribuíram com esse trabalho.

Muito obrigada!

## RESUMO

Por meio da correlação entre cidade e literatura, a dissertação procura compreender como características espaciais implicam distintas formas de narrativas literárias. O espaço aqui não é uma categoria acessória, mas fenômeno ativo na construção de narrativas. A configuração urbana do Rio de Janeiro (analisada segundo estratégias de morfologia urbana, incluindo-se a Teoria da Lógica Social do Espaço, isto é a Sintaxe Espacial) e a leitura espacial da obra de Lima Barreto (1881-1922) conformam o corpus de análise da pesquisa. Os resultados obtidos apontam que a leitura morfológica e diacrônica, associada a aspectos de formação social, permite estabelecer um retrato do Rio de Janeiro que dialoga com a obra de Lima Barreto. A análise configuracional da malha a partir das relações entre os elementos que compõem a estrutura urbana revela como o espaço afeta as possibilidades de fluxo social. A cidade carioca representada nos textos literários não é, entretanto, a cidade material, mas imagem captada e assimilada pelo autor e submetida à recepção do leitor. Objetividade e subjetividade complementam-se na percepção do imaginário e representação do Rio de Janeiro. Conclui-se que a modelagem de mapas urbanos e literários torna legíveis os padrões de configuração e mobilidade associados ao espaço. A literatura militante de Lima Barreto contribui para a interpretação da história urbana carioca ao fornecer fragmentos representativos do espaço da cidade e sua sociedade, assim como o espaço físico confere singularidade ao texto literário ao delinear a cidade vivenciada em suas obras.

**Palavras-Chave:** Cidade; Literatura; Configuração Urbana; Rio de Janeiro; Lima Barreto.

## **ABSTRACT**

This dissertation intends to comprehend how spatial features affect literary narratives, taking into the relationship between city and literature. Space here is not a complementary category, but an active phenomenon in the construction of narratives. Rio de Janeiro urban configuration (analyzed according to urban morphology strategies, including the Theory of the Social Logic of Space, e.g., Space Syntax) and the spatial reading of Lima Barreto (1881-1922) production are the research focus. Findings have suggested that the morphological and diachronic investigation, associated with social features, allows the definition of a Rio de Janeiro portrait which dialogues with Lima Barreto texts. The urban grid configurational analysis based on the relationship among the elements of the urban structure reveals how space affects the possibilities of social flow. The "carioca" city represented in the literature is not however the material city, but the image captured and assimilated by the author and subject to the reader reception. Objectivity and subjectivity complement themselves in the perception of the imaginary and the representation of Rio de Janeiro. A conclusion is that the urban and literary maps modeling highlights patterns of configuration and mobility related to space. The Lima Barreto socially engaged literature contributed to the Rio de Janeiro urban history interpretation by providing representatives fragments of urban space and society. Besides that, the built space gives singularity to literature by outlining the lived city.

**Keywords:** City; Literature; Urban Configuration; Rio de Janeiro; Lima Barreto.

## Lista de Figuras

Figura 1: Trecho do Centro de São Paulo, com a Praça da Sé ao centro .....	19
Figura 2: Praça da Sé em São Paulo .....	19
Figura 3: Rua da Aurora em Recife. Sobrados a beira do rio Capibaribe. ....	20
Figura 4: Calçadão de Copacabana .....	20
Figura 5: Rua da Bahia na região central de Belo Horizonte .....	21
Figura 6: Bairro de Ipanema, Rio de Janeiro-RJ .....	42
Figura 7: Rua Ipiranga em 1903: vista parcial em direção à Rua das Laranjeiras. Fotografia de Augusto Malta .....	48
Figura 8: Panorama do Flamengo, em 189?. Fotografia de Juan Gutierrez .....	49
Figura 9: Rua Riachuelo, em 1928. Fotografia de Augusto Malta .....	50
Figura 10: Lima Barreto. Autor desconhecido .....	51
Figura 11: Exemplo de duas configurações de malhas viárias hipotéticas .....	68
Figura 12: Distância métrica e topológica .....	70
Figura 13: Sequência para elaboração do mapa axial da favela da Rocinha .....	72
Figura 14: A cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro em desenho de autoria desconhecida no final do século XVII .....	76
Figura 15: Vista do Largo do Paço no Rio de Janeiro e vista geral da cidade do lado do mar por Jean-Baptiste Debret e Thierry Frères .....	77
Figura 16: Morro da Providência em 1966 .....	78
Figura 17: Avenida Central. Fotografia de Marc Ferrez .....	80
Figura 18: Demolição do morro do Castelo. Fotografia de Augusto Malta .....	81
Figura 19: Obras de abertura da Avenida Presidente Vargas. Autor desconhecido .....	82
Figura 20: Plano Piloto da Barra da Tijuca, pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá ...	83
Figura 21: Plataforma digital <i>imagineRio</i> ® .....	85
Figura 22: Plataforma digital <i>imagineRio</i> ® .....	86
Figura 23: Representações lineares realizadas por meio do programa computacional <i>AutoCAD</i> ® .....	86

Figura 24: Processamento dos mapas realizados por meio do programa computacional QGis© 2.18.11 e do complemento <i>Space Syntax Tool</i> .....	87
Figura 25: Representação linear da cidade do Rio de Janeiro em 2017, realizada com base em imagem de satélite, por meio do programa computacional QGis© 2.18.11 ..	88
Figura 26: Mancha de expansão da região metropolitana do Rio de Janeiro.....	88
Figura 27. Mapas axiais do Rio de Janeiro em diferentes períodos .....	90
Figura 28: Expansão da mancha urbana carioca.....	92
Figura 29: A cidade do Rio de Janeiro de 1567 a 2017: gráfico de compacidade .....	95
Figura 30: A cidade do Rio de Janeiro de 1567 a 2017: gráfico de comparação entre variáveis configuracionais.....	95
Figura 31: A cidade do Rio de Janeiro de 1567 a 2017: gráfico de NACH e NAIN .....	96
Figura 32: Sobreposição do mapa de integração global da cidade do Rio de Janeiro (2017) às variáveis socioeconômicas .....	98
Figura 33: Favelas cariocas .....	99
Figura 34: Vista de Nápoles no século XIX .....	110
Figura 35: Panorama da Baía de Guanabara, tomado a partir do morro Nova Cintra. Fotografia de Marc Ferrez.....	110
Figura 36: Freguesias do Rio de Janeiro no século XIX.....	112
Figura 37: Detalhe de Plano da Cidade do Rio de Janeiro de 1796 .....	112
Figura 38: Mapas de integração mostrando as transformações urbanas do Rio de Janeiro.....	113
Figura 39: Largo do Paço em mapa de 1808/1812 .....	115
Figura 40: Largo do Paço ou Praça D. Pedro II, atual Praça XV de Novembro .....	116
Figura 41: Campo de Santana em mapa de 1852.....	118
Figura 42: Situação das edificações no Campo de Santana .....	119
Figura 43: Campo de Santana, em 1880. Fotografia de Marc Ferrez.....	120
Figura 44: Casa da Moeda, atual Arquivo Nacional. Fotografia de Marc Ferrez .....	121
Figura 45: Quartel Central do Corpo de Bombeiros. Fotografia de Halley Pacheco de Oliveira .....	121
Figura 46: Estação da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1899. Fotografia de Marc Ferrez.....	122

Figura 47: Estação Central do Brasil em 2012. Fotografia de Halley Pacheco de Oliveira, modificada pela autora .....	122
Figura 48: Ministério da Guerra em 1914. Fotografia de Antônio Caetano da Costa Ribeiro .....	123
Figura 49: Palácio Duque de Caxias, antigo Ministério da Guerra, em 1944. Autor desconhecido .....	123
Figura 50: Planta dos melhoramentos projetados pelo prefeito Pereira Passos, 1904...	133
Figura 51: A Avenida Central como conector das Zonas Norte e Sul da cidade.....	134
Figura 52: Avenida Central, da Praça Mauá para a zona sul, tendo ao fundo o Pão de Açúcar.....	135
Figura 53: Praça Floriano em mapa de 1910 .....	136
Figura 54: Palácio Monroe em 1910. Fotografia de Augusto Malta .....	137
Figura 55: Palácio Pedro Ernesto, Câmara Municipal. Autor desconhecido .....	137
Figura 56: Supremo Tribunal Federal em 1910. Fotografia de Marc Ferrez .....	138
Figura 57: Biblioteca Nacional, em 1910. Fotografia de Marc Ferrez.....	139
Figura 58: Palácio das Belas Artes. À esquerda, o Teatro Nacional, em 1910. Fotografia de Marc Ferrez.....	139
Figura 59: Teatro Municipal, em 1910. Fotografia de Marc Ferrez .....	140
Figura 60: Rua do Ouvidor, em 1890. Fotografia de Marc Ferrez.....	144
Figura 61: Sobrado a ser demolido para as obras de urbanização do centro do Rio, localizado na rua dos Ourives, entre a rua da Alfândega e a rua do Hospício. Fotografia de Augusto Malta .....	148
Figura 62: Vista panorâmica da Avenida Central durante os trabalhos de pavimentação, em 1905. Fotografia de Augusto Malta .....	149
Figura 63: Avenida Central, em 1906. Fotografia de Marc Ferrez .....	150
Figura 64: Iluminação pública da Avenida Central, em 1920. Fotografia da Photo Lopes Rio .....	150
Figura 65: Distritos urbanos e suburbanos do Rio de Janeiro em 1892.....	154
Figura 66: Planta Geral da cidade do Rio de Janeiro [ca. 1920] .....	156
Figura 67: Campo de São Cristóvão, em 1906. Autor desconhecido .....	160
Figura 68: Praia de Botafogo, 1910. Fotografia de Augusto Malta .....	161

Figura 69: Comparação entre os mapas de integração do Rio de Janeiro em 1900 e 1930.....	163
Figura 70: Estação de Santa Cruz da Estrada de Ferro Dom Pedro II (atual Central do Brasil) no século XIX.....	167
Figura 71: Fazenda Imperial de Santa Cruz em 1848.....	167
Figura 72: Linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1919 .....	169
Figura 73: Mapa de integração do Rio de Janeiro em 1870.....	171
Figura 74: Mapa de integração do Rio de Janeiro em 1900.....	171
Figura 75: Jardim do Méier em 1919. Autor desconhecido .....	173
Figura 76: Subúrbio de Inhaúma, ao fundo sobre o morro, encontra-se a Igreja da Penha, construída no século XVII. Fotografia de J. Pinto .....	174
Figura 77: Detalhe do mapa axial de 1930.....	177
Figura 78: Missa campal celebrada em ação de graças pela Abolição da escravatura no Brasil. Fotografia de Antonio Luiz Ferreira .....	188
Figura 79: Mapa das linhas de bonde no Rio de Janeiro em 1907 e 1946 .....	200
Figura 80: Mapas dos itinerários de bonde na cidade do Rio de Janeiro em 1907 .....	202
Figura 81: Bonde com destino ao Meyer. Autor desconhecido .....	203
Figura 82: Bonde passando sobre o Aqueduto da Carioca, também conhecido como Arcos da Lapa, em 1905. Fotografia de Marc Ferrez .....	205
Figura 83: Detalhe de mapa geral das estradas de ferro dos estados de RJ, SP e MG	208
Figura 84: Estações suburbanas da Estrada de Ferro D. Pedro II (1868-1897) .....	209
Figura 85: Trem de subúrbio, vagão de segunda classe .....	210
Figura 86: Mapa literário do romance Recordações do Escrivão Isaías Caminha.....	214
Figura 87: Mapa literário do romance Triste Fim de Policarpo Quaresma .....	216
Figura 88: Mapa literário do romance Numa e a Ninfa .....	218
Figura 89: Mapa literário do romance Vida e Morte de M. J. Gonzaga de Sá .....	220
Figura 90: Mapa literário do romance Clara dos Anjos .....	222
Figura 91: Mapa literário indicativo de todos os romances analisados .....	226
Figura 92: A cidade do Rio de Janeiro em 1567. Mapa axial de integração global ....	257
Figura 93: A cidade do Rio de Janeiro em 1576. Mapa axial de integração global ....	258



Figura 94: A cidade do Rio de Janeiro em 1590. Mapa axial de integração global ....	259
Figura 95: A cidade do Rio de Janeiro em 1600. Mapa axial de integração global ....	260
Figura 96: A cidade do Rio de Janeiro em 1634. Mapa axial de integração global ....	261
Figura 97: A cidade do Rio de Janeiro em 1650. Mapa axial de integração global ....	262
Figura 98: A cidade do Rio de Janeiro em 1700. Mapa axial de integração global ....	263
Figura 99: A cidade do Rio de Janeiro em 1713. Mapa axial de integração global ....	264
Figura 100: A cidade do Rio de Janeiro em 1748. Mapa axial de integração global ..	265
Figura 101: A cidade do Rio de Janeiro em 1750. Mapa axial de integração global ..	266
Figura 102: A cidade do Rio de Janeiro em 1767. Mapa axial de integração global ..	267
Figura 103: A cidade do Rio de Janeiro em 1783. Mapa axial de integração global ..	268
Figura 104: A cidade do Rio de Janeiro em 1791. Mapa axial de integração global..	269
Figura 105: A cidade do Rio de Janeiro em 1808. Mapa axial de integração global ..	270
Figura 106: A cidade do Rio de Janeiro em 1812. Mapa axial de integração global ..	271
Figura 107: A cidade do Rio de Janeiro em 1831. Mapa axial de integração global ..	272
Figura 108: A cidade do Rio de Janeiro em 1840. Mapa axial de integração global ..	273
Figura 109: A cidade do Rio de Janeiro em 1843. Mapa axial de integração global ..	274
Figura 110: A cidade do Rio de Janeiro em 1852. Mapa axial de integração global ..	275
Figura 111: A cidade do Rio de Janeiro em 1858. Mapa axial de integração global ..	276
Figura 112: A cidade do Rio de Janeiro em 1866. Mapa axial de integração global ..	277
Figura 113: A cidade do Rio de Janeiro em 1870. Mapa axial de integração global ..	278
Figura 114: A cidade do Rio de Janeiro em 1885. Mapa axial de integração global ..	279
Figura 115: A cidade do Rio de Janeiro em 1897. Mapa axial de integração global ..	280
Figura 116: A cidade do Rio de Janeiro em 1900. Mapa axial de integração global ..	281
Figura 117: A cidade do Rio de Janeiro em 1930. Mapa axial de integração global ..	282
Figura 118: A cidade do Rio de Janeiro em 1972. Mapa axial de integração global..	283
Figura 119: A cidade do Rio de Janeiro em 1994. Mapa axial de integração global ..	284
Figura 120: A cidade do Rio de Janeiro em 2007. Mapa axial de integração global ..	285
Figura 121: A cidade do Rio de Janeiro em 2017. Mapa axial de integração global ..	286

## Lista de Tabelas

Tabela 1: O Rio de Janeiro de 1567 a 2017: comparação entre variáveis de análise. ..	91
Tabela 2: População do Rio de Janeiro em 1890 e 1906. ....	128
Tabela 3: O Rio de Janeiro em 1870 e 1900: comparação entre variáveis de análise.	171
Tabela 4: Percursos no romance <i>Recordações do Escrivão Isaías Caminha</i> . ....	213
Tabela 5: Percursos no romance <i>Triste Fim de Policarpo Quaresma</i> . ....	215
Tabela 6: Percursos no romance <i>Numa e a Ninfa</i> . ....	217
Tabela 7: Percursos no romance <i>Vida e Morte de M. J. Gonzaga de Sá</i> .....	219
Tabela 8: Percursos no romance <i>Clara dos Anjos</i> .....	221

# SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	18
Metodologia.....	26
Estrutura .....	29
<b>I. CIDADE, LITERATURA E MORFOLOGIA</b> .....	31
<b>CAPÍTULO 1. CIDADE, LITERATURA, LIMA BARRETO</b> .....	34
Imagem, percepção, representação e imaginário .....	37
A cidade como texto .....	41
Os mapas como representação.....	43
Lima Barreto: presença incômoda .....	45
<b>CAPÍTULO 2. O PENSAMENTO MORFOLÓGICO</b> .....	54
O formalismo russo .....	57
A abordagem estruturalista .....	60
O pós-estruturalismo .....	63
Teoria da Lógica Social do Espaço .....	66
Mapa Axial e Variáveis de Análise .....	70
Panorama urbano do Rio de Janeiro: 1565 a 2017 .....	75
A perspectiva configuracional.....	84
<b>II. O RIO DE JANEIRO NA OBRA DE LIMA BARRETO</b> .....	102
<b>CAPÍTULO 3. CENTRO</b> .....	107
Centro de Poder .....	114
Centro Social .....	142
<b>CAPÍTULO 4. SUBÚRBIOS</b> .....	152
Arrabaldes.....	158
Subúrbios .....	164
O Lugar.....	165
A Condição Social.....	179
A Cor.....	185
<b>CAPÍTULO 5. ESPAÇO PERCORRIDO</b> .....	199
Bonde.....	201
Trem.....	207
O percurso nos romances.....	212
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	228
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	236
<b>ANEXO I. Mapas Axiais da cidade do Rio de Janeiro de 1567 a 2017</b> .....	256

# INTRODUÇÃO

A dissertação investiga a correlação entre cidade e literatura a partir da análise das representações da cidade do Rio de Janeiro na obra do escritor carioca Lima Barreto. Busca-se uma compreensão da representação da urbe desde sua morfologia, isto é, a partir da forma e de suas relações espaciais (LAMAS, 2016), bem como da cidade enquanto espaço social. É interesse compreender como a cidade é apreendida pela literatura e em que medida os elementos físicos da cidade são motores da construção de narrativas.

A literatura é uma das áreas de conhecimento que têm na representação da cidade um dos eixos de produção. Extrair de narrativas como a urbe é percebida e observada pode fornecer chaves de compreensão do espaço e da sociedade que o ocupa. Notoriamente, se “a nossa percepção da cidade não é íntegra, mas sim bastante parcial, fragmentária, envolvida noutras referências” (LYNCH, 2014, p. 9-10), a visão literária não corresponderá à cidade *per se*, mas a uma construção imagética, carregada pelas referências do autor, do personagem e do próprio leitor. Isso não invalida a leitura urbana, ao contrário, enriquece-a, ao fornecer novos e relevantes subsídios para sua compreensão.

Em seu livro *Eles eram muitos cavalos*, Luiz Ruffato descreve a cidade de São Paulo:

[...] irreconhecível o centro da cidade hordas de camelôs batedores de carteira homens-sanduíche cheiro de urina cheiro de óleo saturado cheiro de [...] (RUFFATO, 2013, p. 34).

A seus olhos, caótica, a praça da Sé espicha-se, indolente. Sozinho, perfila-se à boca das escadas-rolantes que esganam as profundezas do metrô. À esquerda, salpicam os degraus da Catedral desempregados, bêbados, mendigos, drogados [...] (RUFFATO, 2013, p. 51).

Os trechos estimulam a construção da imagem urbana ao leitor: os odores variados, a multidão, os excluídos da sociedade que se comportam em uma praça indifferente, “indolente”, promovem a visualização de uma grande e caótica metrópole. A recepção da obra pelo leitor mescla-se a seu conhecimento prévio, seja ele da própria cidade de São Paulo (Figura 1 e Figura 2) ou de um conceito mesmo que vago do que seja metrópole, pois “toda a interpretação de um dado enunciado baseia-se

sempre de dois modos em algo anterior – um conhecimento preliminar dos homens, um conhecimento preliminar do objeto” (SCHLEIERMACHER *apud* TAMEN, 1993, p. 63). Dessa forma, a literatura apropria-se do espaço urbano por ele constituir um aspecto estrutural dos assentamentos, passível de apreensão pelo leitor. De acordo com Lima (2008), o romance surge nas cidades e é um fenômeno ligado à vida urbana. Em literatura, ela é frequentemente o cenário da narrativa, mas é também, por vezes, um fator determinante na construção da história (LIMA, 2008). Em ambas as condições, a cidade é apresentada no texto literário por meio de elementos passíveis de decodificação na linguagem arquitetônica. O “irreconhecível centro”, a praça que “espicha-se” ou “as profundezas do metrô” permite uma compreensão que aponta características espaciais de forma urbana. A noção de espichamento, por exemplo, é obtida segundo uma relação de proporção, evidencia-se aqui um elemento de escala na forma urbana, mediante a configuração dos cheios e vazios; as “profundezas” compreendem uma significativa alteração de nível; palavras como “horda” e “salpicam” direcionam a uma noção de centro povoado e denso. O espaço, que de alguma forma é apreendido pelo autor e representado em seus escritos, é o elo entre cidade e literatura.



Figura 1: Trecho do Centro de São Paulo, com a Praça da Sé ao centro. Fonte: (GOOGLE EARTH, 2015).



Figura 2: Praça da Sé em São Paulo. Fonte: (BANCO DE IMAGENS DA USP, 2010-2018).

A literatura mostra-se como um caminho de expressão da cidade e do pertencimento urbano e constitui-se também como modo de representação. Pesavento (2007) defende que a representação é uma forma de apropriação da cidade, consequência do pertencimento a ela. Representar é estabelecer um vínculo com o espaço, seja retratando sua materialidade, seus aspectos sociais e culturais ou mesmo estabelecendo uma relação de afetividade.

João Cabral de Melo Neto representa a materialidade da cidade de Recife ao retratar os sobrados que configuram a paisagem em torno do rio Capibaribe (Figura 3):

Na cidade propriamente / velhos sobrados esguios / apertam ombros calcários / de cada lado de um rio. / Com os sobrados podeis / Aprender lição madura: / um certo equilíbrio leve, / na escrita, da arquitetura (MELO NETO, 2007, p. 55).



Figura 3: Rua da Aurora em Recife. Sobrados a beira do rio Capibaribe. Fonte: (PERRUCCI, 2015).

João Antônio explora aspectos sociais e culturais do Rio de Janeiro ao escrever sobre o bairro de Copacabana (Figura 4). Modernidade e luxo servem para construir uma crítica à caracterização socioeconômica do lugar:

Habitar aqui é, pois, um luxo. [...] Morar no Rio de Janeiro, e mais, morar na Zona Sul do Rio de Janeiro, nesta princesinha do mar, Copacabana, primor dos primores e exemplo de planificação de bairro moderno, é destacadamente um prêmio (ANTÔNIO, 2001, p. 27).



Figura 4: Calçadão de Copacabana. Fonte: (TEMPORADA LIVRE, 2016).

Paulo Mendes Campos constrói sua narrativa a partir da Rua da Bahia, em Belo Horizonte (Figura 5). O autor estabelece uma relação de afetividade ao comparar a vida e o transitar na rua com seus instantes de prazer e seus momentos de declive e falta de fôlego:

A vida é descer a rua da Bahia, que tinha dois ou três quarteirões de cidade grande, de prazer; depois que se atravessava o estirão da avenida Afonso Pena, a rua da Bahia caía em declive desagradável para o vale das estações da estrada de ferro, ficava desolada, comprida, estéril, acabando por subir sem fôlego e sem esperança o bairro da Floresta. Era a vida (CAMPOS, 2013, p. 85).



Figura 5: Rua da Bahia na região central de Belo Horizonte. Fonte: (PINHO, PISSOLATO e PINTO, 2008).

Os excertos literários ilustram a maneira como a representação urbana pode ocorrer na literatura, consoante o olhar de diferentes autores. Nem toda literatura carrega uma perspectiva espacial, mas quando o faz, torna-se passível de uma análise do ponto de vista da arquitetura. A partir do momento em que há uma associação entre texto e forma, a literatura ganha espaço na apropriação arquitetônica, "ou seja, se toda linguagem é válida como documento, cada linguagem precisa ser analisada a partir de seu próprio campo 'disciplinar' e condições de produção" (BRESCIANI, 2015, p. 83). A literatura, a partir de seu olhar para o espaço, pode ser um contributo ao entendimento da cidade para arquitetos e urbanistas.

A associação entre texto literário e cidade é um tema que vem sendo explorado em diferentes níveis. Sobre o assunto há abordagens, por exemplo, de cunho poético (SCHÖTTKER, 2015), social (GERMANO, 2009), de caráter estrutural da linguagem (ORBE

e RIBEIRO, 2011), simbólico (VILLAC, 2006), de construção do imaginário urbano (PESAVENTO, 2007; BRESCIANI, 2015), dentre outros.

Uma das principais referências no estudo da literatura como fonte de leitura urbana é o trabalho de Walter Benjamin (1989), que recupera a representação da modernidade e o espírito das grandes cidades do século XIX a partir da poética do escritor francês Charles Baudelaire. A literatura de Baudelaire fornece variadas características da sociedade moderna parisiense, desde o surgimento de diferentes tipos de personagens - *flâneur*, dândi, trapeiro -, o papel da mulher e comportamentos pessimistas associados às novas formas de vida nos grandes centros. Ao analisar a obra de Baudelaire, Benjamin encontra no flânar dos personagens a articulação entre indivíduo e cidade moderna, pois "para Benjamin, 'a cidade é o autêntico chão sagrado da *flânerie*' e o 'fenômeno da banalização do espaço' constitui-se em experiência fundamental para o *flâneur*" (MASSAGLI, 2015, p. 46). Benjamin identifica, portanto, nos escritos e na própria vida de Baudelaire, um testemunho urbano e o espírito de uma época, a cidade em si mesma se torna o texto a ser lido pelo filósofo (MURICY, 2008).

A relação entre literatura e a cidade do Rio de Janeiro, tema dessa pesquisa, também vem sendo explorada por diferentes investigadores. Destacamos aqui os trabalhos de Eloísa Barroso (2013) e Beatriz Resende (2016; 2017). Barroso, em sua obra intitulada *A Cidade do Rio de Janeiro na Obra Literária*, explora o percurso da cidade desde os primeiros indícios da megalópole até sua consolidação, a partir da leitura crítica de três autores: João do Rio, Clarice Lispector e Rubem Fonseca. A obra tem um viés sociológico e o fato social é tido como elemento essencial da estrutura das narrativas (BARROSO, 2013). A pesquisadora defende que "a cidade é em verdade um laboratório ou clínica onde a natureza humana e os processos sociais podem ser estudados de forma proveitosa e conveniente" (BARROSO, 2013, p. 19). Barroso explora a urbe como fruto de diferentes projeções sociais e mostra como a sociologia pode ser lida por meio da literatura. Em especial, como o Rio de Janeiro é retratado em uma literatura que é uma mistura de percepções históricas, sociais, políticas, econômicas e culturais (BARROSO, 2013).

O trabalho de Beatriz Resende, principalmente sua obra intitulada *Lima Barreto e o Rio de Janeiro em fragmentos* (2016), é fundamental para essa pesquisa, pois os objetos de estudo são semelhantes: a cidade do Rio de Janeiro e a obra do escritor Lima Barreto. Contudo, entende-se que a ordem de estudo é inversa, o que implica diferentes visões do objeto. Em Resende, como um trabalho de cunho teórico literário, a obra de Lima Barreto é lida em paralelo a uma leitura de fragmentos **sociais** e



**políticos** da cidade do Rio de Janeiro. Enquanto que nessa pesquisa, almeja-se a leitura **espacial** da cidade do Rio de Janeiro a partir de fragmentos da obra de Lima Barreto. Ou seja, se em Beatriz Resende o mote de pesquisa é a obra do escritor e, em consequência, representações difusas da cidade do Rio de Janeiro, enquanto sociedade; para nós, o tema fundamental de pesquisa é a cidade do Rio de Janeiro, sobretudo enquanto espaço físico, a partir de uma visão do campo da arquitetura, isto é, do espaço enquanto forma física e relacional, tendo sua leitura apoiada em fragmentos da representação literária da cidade na obra de Lima Barreto.

Pesquisadores de diferentes áreas, como literatos, historiadores e sociólogos, vêm desenvolvendo trabalhos a respeito da relação cidade e literatura. Nesses estudos, o espaço é apropriado sob diferentes perspectivas. Em alguns casos, o espaço é alegórico, funciona como uma metáfora para compreensão da sociedade (MURICY, 2008); em outros, é surreal, kafkiano; há também o espaço mítico (MIRANDA, 2008); o espaço da memória (LOPES, 2008); e o virtual e das experiências midiáticas (CRUZ, 2008); as acepções são abrangentes, pois “os espaços se multiplicaram, se fragmentaram e se diversificaram. Existem de todos os tamanhos e espécies, para todos os usos e para todas as funções. Viver é mover-se de um espaço para outro, fazendo o possível para evitar colisões” (PEREC, 2001, p. 25)<sup>1</sup>.

Dentre as várias acepções espaciais, poucos estudos exploram a relação cidade e literatura a partir do entendimento morfológico do espaço. No campo da arquitetura, a literatura, em geral, não é vista como uma ferramenta de leitura urbana. Perde-se, ao que parece, a possibilidade de compreender em que medida a forma contribui para a percepção da cidade, a partir dos enredos e narrativas associados ao espaço físico. A análise da documentação textual em literatura legitima-se por permitir a visão ampla do conceito de cidade e a compreensão do espaço como elemento de ligação interdisciplinar. A pesquisa justifica-se por explorar essa chave de leitura urbana, associando literatura e arquitetura.

Em uma narrativa literária, o espaço é um dos elementos estruturais. Lins (1976, p. 65-67) faz uma leitura dos diferentes lugares presentes nos clássicos da literatura, desde a “luta pela defesa ou conquista de um espaço definido” na guerra de Tróia em *Ilíada*, de Homero; passando pelo “espaço sobrenatural” da peregrinação de Dante Alighieri em *A Divina Comédia*; até da “vastidão marinha, ao espaço concebido numa de suas expressões mais grandiosas, a função de sugerir a extensão da luta entre o

---

<sup>1</sup> Na tradução espanhola: “*En resumidas cuentas, los espacios se han multiplicado, fragmentado y diversificado. Los hay de todos los tamaños y especies, para todos los usos y para todas las funciones. Vivir es pasar de un espacio a otro haciendo lo posible para no golpearse*” (PEREC, 2001, p. 25).

homem e o seu destino" em *Moby Dick*, de Melville. O autor afirma que "tudo na ficção sugere a existência do espaço – e mesmo a reflexão, oriunda de uma presença sem nome, evoca o espaço onde a proferem e exige um mundo no qual cobra sentido" (LINS, 1976, p. 69). Assim, quando tratamos de narrativas, não podemos desvinculá-las do espaço e do tempo. É preciso distinguir, contudo, as diferentes concepções de espaço. Para Gancho (2002, p. 23), o termo espaço refere-se à designação do lugar físico, enquanto que "para designar um lugar psicológico, social, econômico etc., empregamos o termo ambiente".

Assumindo a concepção de Gancho (2002), dentre a multiplicidade de acepção de lugar, o que concerne a essa pesquisa é o espaço físico, o espaço da materialidade. Se o lugar pode ser definido "relacionalmente, como posição, escalão no interior de uma ordem" (BOURDIEU, 2013, p. 133), o lugar que se procura abordar nesse trabalho é o espaço fruto da relação entre os volumes construídos de uma cidade, entre seus edifícios, muros e paredes. É o lugar "definido como a extensão, a superfície e o volume" (BOURDIEU, 2013, p. 133), o espaço físico "definido pela exterioridade recíproca das partes" (BOURDIEU, 2013, p. 133).

Isso não significa que o espaço físico seja destituído das forças do ambiente - sejam elas sociais, econômicas, religiosas, etc. -, ao contrário, o espaço constitui em si uma rede de relações e podemos entendê-lo como decorrente de "determinações do ambiente natural e do ambiente social" (HOLANDA, 2013, p. 44). E, além de decorrente, o espaço também pode ser um gerador de diferentes "efeitos no meio ambiente natural e nas pessoas" (HOLANDA, 2013, p. 70). O espaço, portanto, não pode ser compreendido isoladamente, mas deve ser lido a partir de sua perspectiva relacional. Lins cita como exemplo *O Cortiço*:

"Diríamos, ainda como exemplo, que o cortiço, em Aluísio Azevedo, é espaço, simplesmente; mas o veremos parcialmente se não o entendermos, pelo estilo de vida em que implica, com todo um quadro de hábitos, de relacionamento humano, de perspectivas etc., também como espaço social" (LINS, 1976, p. 75).

A existência do espaço do cortiço não é indiferente à vida social. A configuração de um espaço pequeno e compartilhado por muitas pessoas tem implicações nas formas de vida de seus habitantes, nos seus hábitos de higiene. Isso não significa dizer que o espaço dita a maneira das pessoas viverem, mas sim que ele afeta seus modos de vida. O espaço físico na literatura afeta o comportamento dos personagens e nos diz

a respeito de suas atitudes, percepções e sensações. Assim, quando o detetive Espinosa, dos romances policiais de Garcia-Roza, ou José Costa, personagem de Chico Buarque, procuram um lugar para descansar no Rio de Janeiro, eles vão à Avenida Atlântica, pois a percepção do espaço aberto, longilíneo e a presença do mar causam uma sensação de relaxamento e calma:

Deixou a praça General Osório e desceu a rua Francisco Sá em direção à praia, e continuou caminhando pela avenida Atlântica. A idéia era ir andando até o bairro Peixoto, numa tentativa de relaxar ou simplesmente cansar-se antes de dormir [...] (GARCIA-ROZA, 2003, p. 132).

Desci à avenida Atlântica, chuviscava, a praia estava deserta, as águas escuras e crespas. Busquei abrigo num quiosque, e me perguntei se algum dia saberia viver longe do mar, em cidade que não terminasse assim num acidente, mas agonizando para todos os lados (BUARQUE, 2003, p. 41).

A hipótese, portanto, que se levanta nessa pesquisa é de que **as características espaciais de uma cidade implicam diferentes maneiras de representação e identificação dos lugares na literatura**. Questiona-se, contudo, como essa relação acontece.

Tendo como objeto a representação da forma urbana da cidade do Rio de Janeiro na literatura de Lima Barreto, as questões de pesquisa a serem investigadas são: (1) Como ler a forma da cidade a partir da literatura?; (2) É possível considerar a produção literária individual para o entendimento global dos espaços urbanos?

O objetivo geral da pesquisa é compreender se a literatura é capaz de fornecer fragmentos necessários à leitura do espaço físico urbano. São objetivos específicos: (1) Percorrer as transformações urbanas do Rio de Janeiro desde sua fundação; (2) Investigar a dualidade centro/subúrbios na literatura de Lima Barreto; (3) Compreender como segregações espacial, social e racial afetam a narrativa.

## Metodologia

O método aplicado à pesquisa abrange três aspectos fundamentais: teóricos, metodológicos e ferramentais. Os aspectos teóricos, referentes à primeira parte do texto, contemplam duas discussões que amparam a pesquisa: a relação entre cidade e literatura e a construção do pensamento morfológico. A primeira trata do estudo do espaço na literatura, compreendendo o espaço urbano a partir de sua forma física e a literatura como meio de conhecer a cidade a partir de sua conexão com o meio vivido. Para além da discussão entre realidade e ficção, entende-se a literatura como experiência conectada à vivência urbana. A segunda discussão diz respeito ao conceito de morfologia, desde a forja do termo até sua repercussão no pensamento estruturalista e Teoria da Lógica Social do Espaço. Ambas as discussões lançam bases para o entendimento da relação entre cidade e literatura referentes aos objetos da pesquisa: o Rio de Janeiro e a obra de Lima Barreto, tema da segunda parte da dissertação.

Os aspectos metodológicos tratam propriamente da análise desenvolvida e compreendem duas etapas: o mapeamento urbano e o mapeamento do espaço literário. O mapeamento urbano consiste na compreensão da cidade do Rio de Janeiro desde sua fundação até os dias atuais. Para tanto, foram modelados trinta mapas, seguindo os preceitos da Teoria da Lógica Social do Espaço (ver capítulo 2). Os mapas foram construídos a partir dos eixos de deslocamento na cidade, representativos de todas as possibilidades de movimento no espaço público em cada momento da história urbana. O produto são representações georreferenciadas desenvolvidas por meio do programa computacional QGis® utilizando como referência cartográfica a base histórica da plataforma *imagineRio* (RICE UNIVERSITY HUMANITIES RESEARCH CENTER, 2017), recorte retroativo de mapa da cidade (RAMALHO, 2017), e a plataforma do *Google Earth*®. A análise dos mapas correlacionados a aspectos históricos e sociais permite compreender as transformações da cidade ao longo dos séculos. Em *Panorama urbano do Rio de Janeiro: 1565 a 2017*, a metodologia de construção dos mapas é esclarecida de forma detalhada.

O mapeamento do espaço literário é fundamento para a análise da cidade na obra de Lima Barreto e consiste em um trabalho retroalimentado de leitura de obras

selecionadas e definição dos temas espaciais a elas relacionados. As obras<sup>2</sup> escolhidas para análise incluem sátira, romances, contos, crônicas e percepções do autor anotadas em seu diário, a saber:

Romances:

- a) Recordações do escrivão Isaías Caminha, 1908;
- b) Triste fim de Policarpo Quaresma, 1911;
- c) Numa e a Ninfa, 1911;
- d) Vida e morte de M.J. Gonzaga de Sá, 1918;
- e) Clara dos Anjos, 1922.

Contos:

- a) O homem que sabia javanês, 1911;
- b) Que rua é esta?, 1915;
- c) Dentes negros e cabelos azuis, 1918;
- d) O moleque, 1920.

Crônicas:

- a) Maio, 1911;
- b) Ontem e hoje, 1915;
- c) Os outros, 1915;
- d) Sobre o desastre, 1917;
- e) As vaporosas, 1919;
- f) O cedro de Teresópolis, 1920;
- g) Megalomania, 1920;
- h) Chapéus, etc., 1920;
- i) A nossa situação, 1920;
- j) O prefeito e o povo, 1921;
- k) O trem de subúrbios, 1921;
- l) A estação, 1921;

---

<sup>2</sup> As datas dos romances, sátira e diário correspondem à escrita do texto, assinaladas pelo próprio autor ao final de cada obra. As datas dos contos e crônicas correspondem à publicação.

- m) Botafogo e os pró-homens, 1921;
- n) Até Mirassol II, 1921;
- o) Bailes e divertimentos suburbanos, 1922;
- p) De Cascadura ao Garnier, 1922;
- q) Vestidos modernos, 1922;
- r) Um do povo, 1922;
- s) Os enterros de Inhaúma, 1922.

Sátira:

- a) Os Bruzundangas, 1918.

Diário:

- a) Diário íntimo, 1900 a 1921.

O método de análise dos textos foi condicionado à leitura. As categorias de análise não foram dadas a priori, mas delimitadas a partir dos próprios textos. À medida que foram lidos, destacaram-se todos os excertos que trazem características do espaço físico e de movimento dos personagens pela cidade. Partindo-se do corpus da pesquisa, definiu-se então que a análise seria conduzida pelo contraste espacial presente na obra de Lima Barreto e pela maneira de vivenciar o espaço em trânsito. A análise conforma a segunda parte deste trabalho, intitulada *O Rio de Janeiro na obra de Lima Barreto*, e contempla a divisão em três capítulos: *Centro* (capítulo 3) e *Subúrbios* (capítulo 4), que articulam a literatura com os espaços da cidade. A investigação consiste em confrontar a literatura com a realidade espacial e social do Rio de Janeiro; e *Espaço percorrido* (capítulo 5), que analisa a obra de Lima Barreto a partir da movimentação dos personagens. Foram desenvolvidos cinco mapas literários tendo como referência os romances analisados, que consistem em percursos de diferentes personagens traçados sobre a base cartográfica. As modelagens também foram realizadas com o auxílio do programa computacional QGis®. Os mapas revelam diferentes padrões de movimentação e modos de vivenciar a cidade.

Os aspectos ferramentais da pesquisa englobam as modelagens representativas do potencial urbano do Rio de Janeiro, os mapas literários demonstrativos dos percursos dos personagens pela cidade e os próprios textos literários selecionados.

## Estrutura

O trabalho estrutura-se em duas partes e cinco capítulos. A primeira parte, intitulada *Cidade, Literatura e Morfologia*, compreende os fundamentos da pesquisa e parte da análise desenvolvida a respeito das transformações urbanas do Rio de Janeiro e está dividida em dois capítulos. O primeiro capítulo, *Cidade, Literatura e Lima Barreto*, trata da relação entre os campos do conhecimento urbano e literário e aborda questões relativas ao caráter ficcional do texto literário, à cidade como forma de linguagem, à utilização de mapas como forma de representação da literatura e ao imaginário urbano que envolve a narrativa. Além disso, aborda alguns aspectos gerais da trajetória do escritor carioca Lima Barreto, sobretudo no que tange aos espaços da cidade vinculados à sua vida. O segundo capítulo, *O Pensamento Morfológico*, aborda o aspecto relacional da morfologia e seu desenvolvimento e influência no movimento literário russo, denominado Formalismo, e no pensamento estruturalista, com a conseqüente ramificação, em arquitetura, na Teoria da Lógica Social do Espaço. A parte final desse capítulo contempla a formação da cidade do Rio de Janeiro a partir de aspectos históricos e sociais correlacionados à análise das transformações urbanas ao longo dos anos sob a ótica da sintaxe espacial.

A segunda parte, intitulada *O Rio de Janeiro na obra de Lima Barreto*, aborda a análise principal da pesquisa que correlaciona o espaço na literatura de Lima Barreto ao contexto em que vivia a sociedade à época e propõe a espacialização das narrativas por meio dos mapas literários, e compreende três capítulos. Os capítulos três, *Centro*, e quatro, *Subúrbios*, abrangem as regiões da cidade na literatura analisada. A dualidade entre centro e subúrbios é vista como um dos principais desdobramentos espaciais da obra do escritor carioca. O conflito entre centro e subúrbio perpassa toda a obra do autor. A temática é definidora de uma forte segregação espacial que afeta o modo como diferentes personagens se comportam na cidade. O terceiro capítulo mostra como o centro é visto como lugar de deslumbre, que abriga as principais esferas de poder e é transformado e remodelado para servir de palco aos desfiles sociais e entretenimentos burgueses. O quarto capítulo revela como o estigma dos subúrbios como bairros “desprestigiados tanto do ponto de vista social quanto pelo poder público” (FERNANDES, 2011, p. 15) é marcante na história carioca e acompanhou Lima Barreto durante sua trajetória pessoal. O capítulo cinco, *Espaço percorrido*, compreende o Rio de Janeiro visto a partir do movimento de vários personagens pela cidade. Engloba as diferenças entre a cidade

percorrida pelo bonde e pelo trem e faz uma análise dos trajetos realizados pelos personagens em cinco romances de Lima Barreto.



## I. CIDADE, LITERATURA E MORFOLOGIA

Cidade, literatura e morfologia são conceitos que perpassam toda a pesquisa. A leitura urbana acontece por meio da compreensão literária vista a partir de um olhar espacial. Como representação, a literatura urbana evoca a cidade, que por sua vez pode ser compreendida sob diversos aspectos, dentre os quais o morfológico.

Cidade e linguagem são parte da existência do homem enquanto ser social e por isso estão associadas. Ao estudar a literatura urbana como forma de linguagem, compreende-se faces da cidade, na medida em que as representações urbanas subjazem à literatura. A imagem da cidade na literatura não abrange a complexidade urbana, mas fragmentos de sua realidade. A análise da representação da forma urbana carioca na literatura de Lima Barreto não engloba o Rio de Janeiro em sua integridade, mas espectros do que é a cidade. A imagem literária é repleta de carga subjetiva, no caso da obra de Lima Barreto é caracterizada pela marca do autor, um sujeito homem, negro, suburbano, que experimenta a cidade de maneira única. Contudo, ainda que a subjetividade esteja presente, podemos considerar a representação em termos objetivos, pois a literatura apresenta imagens convergentes no entendimento do que é o Rio de Janeiro. Na crônica *O prefeito e o povo*, de 1921, Lima Barreto aponta a predileção da prefeitura por investimentos em direção à Zona Sul, enquanto as áreas suburbanas ficam desassistidas, fato recorrente na história urbana carioca:

Vê-se bem que a principal preocupação do atual governador do Rio de Janeiro é dividi-lo em duas cidades: uma será a europeia e a outra, a indígena. / [...] Todo o dia, pela manhã, quando vou dar o meu passeio filosófico e higiênico, pelos arredores da minha casa suburbana, tropeço nos caldeirões da rua principal da localidade de minha residência, rua essa que foi calçada há bem cinqüenta anos, a pedregulhos respeitáveis. / Lembrome dos silhares dos caminhos romanos e do asfalto com que a Prefeitura Municipal está cobrindo os areais desertos de Copacabana. / Por que será que ela não reserva um pouquinho dos seus cuidados para essa útil rua das minhas vizinhanças, que até é caminho de defuntos para o cemitério de Inhaúma? [...] / Penso que, nessa predileção dos prefeitos por Copacabana, há milonga; mas nada digo, porquanto tenho aconselhado aos meus vizinhos proprietários que a usem também" (LIMA BARRETO, 2004b, p. 294).

O excerto revela como a literatura está diretamente associada à realidade urbana. Os planos de urbanização do Rio de Janeiro priorizaram áreas mais segregadas em face da população de maior poder aquisitivo que as ocupam, em detrimento de atender à maior parcela da população concentrada em áreas mais pobres.

Para estabelecer a correlação entre cidade e literatura é necessário compreender o processo por meio do qual a literatura apreende a imagem urbana e a traduz em linguagem literária, bem como compreender que a cidade, assim como um texto, é formada por elementos compositivos. Se a literatura de Lima Barreto está repleta de carga subjetiva, é preciso conhecer um pouco da realidade do autor para desvendar as entrelinhas do texto literário. No conto de 1918, intitulado *Dentes negros e cabelos azuis*, Lima Barreto escreve:

- É verdade..., mas palmilho tais lugares escravo do meu gênio, servo dos meus sentidos, que são inimigos do meu corpo; posso fugir deles, mas muito me custa seguir o curso imperioso dos meus nervos. Não sei... Não sei... Eu devia fugir, desaparecer, pois mal ando passos, mal me esgueiro numa travessa, das gelosias, dos mendigos, dos cocheiros, da gente mais vil e da mais alta, só uma coisa ouço: lá vai o homem de cabelos azuis, o homem de dentes negros... É um suplício! Tudo se apaga em mim. Isso unicamente brilha (LIMA BARRETO, 2010, p. 327).

O trecho revela traços da personalidade do próprio autor. Ao afirmar que "Tudo se apaga em mim. Isso unicamente brilha", evidencia-se também o racismo que Lima Barreto sofreu ao longo de sua vida. Sua trajetória profissional muitas vezes foi marcada pelo não reconhecimento de suas capacidades, em razão da cor de sua pele. A discriminação se evidenciava face ao "apagamento" de suas competências. A vida de Lima Barreto reflete, portanto, em sua literatura.

Além de conhecer o autor, é necessário conhecer a cidade do Rio de Janeiro. Espaço físico e sociedade se relacionam ao compor parte da complexidade que conforma a cidade. A compreensão do espaço urbano como um sistema interativo e relacional tem sua base no pensamento morfológico, que não considera o fenômeno de forma isolada, mas a partir de suas diferentes articulações. Para Frijot Capra (1996, p. 35), a concepção da "forma como um padrão de relações dentro de um todo organizado" está na origem do pensamento sistêmico.

As relações definem o fenômeno, como aponta a visão estruturalista, pois "os elementos se combinam de maneira precisa com outros elementos em unidades

superiores, e quem poderia dizer que um elemento não se torna definitivamente modificado no próprio momento em que é retirado de sua relação com o todo?" (WIESER *apud* REZENDE, 1999, p. 194). Assim, os elementos ganham sentido a partir de articulações na composição. Essa concepção se aplica a uma nova maneira de conceber o espaço, não mais como uma perspectiva de fenômeno absoluto, mas pensado em termos de relação, "qualidade posicional dos corpos" (BRANDÃO, 2013, p. 55).

A análise da malha urbana de uma cidade a partir de suas relações implica compreender suas partes a partir da articulação com o todo. Assim, uma rua não é vista de maneira insular, mas com base em suas conexões com as demais vias da malha urbana em diferentes níveis. Além disso, a organização da malha urbana afeta a maneira como os indivíduos se distribuem, se deslocam e usufruem da cidade, por meio da relação entre espaço físico e sociedade.

Nesta primeira parte da pesquisa, propomos esclarecer os fundamentos da análise a partir da discussão de duas temáticas: o capítulo 1, *Cidade, Literatura e Lima Barreto*, aborda a correlação entre representação urbana e literatura e traz alguns traços da trajetória de Lima Barreto pela cidade carioca; o capítulo 2, *O Pensamento Morfológico*, apresenta o caminho da morfologia até sua influência na Teoria da Sintaxe Espacial, adotada como teoria e método para compreensão e análise da cidade do Rio de Janeiro.

## CAPÍTULO 1. CIDADE, LITERATURA, LIMA BARRETO

Não se pode precisar a origem da relação entre cidade e literatura e nem suas exatas circunstâncias, pois ambas permeiam a experiência humana. O nascimento dos aglomerados humanos permanentes é obscuro e irrecuperável. Numa perspectiva histórica, pode-se investigar a existência de uma ordem urbana desde as primeiras manifestações humanas de predisposição para a vida social (MUMFORD, 2008), mas não determinar seu ponto inicial exato. Da mesma maneira, não se pode precisar a origem da linguagem – e da literatura como uma de suas formas –, pois a “linguagem parece sempre supor a linguagem [...] [e] não se pode fixar um ponto de partida não linguístico” (DELEUZE e GUATTARI, 1995, p. 8). Assim sendo, talvez não se deva pensar em origem, mas em existências relacionais. Cidade e linguagem existem enquanto estruturas da vivência social humana. Pensando nas articulações entre essas duas temáticas, busca-se explorar suas implicações e suas formas de manifestação. Como realidades tangíveis e intangíveis, as experiências urbanas e literárias marcam o homem enquanto ser social e são transformadoras de sua existência no mundo. A literatura como linguagem é uma forma de existir na cidade e a própria cidade pode ser entendida como um texto, na medida em que vivência e escrita não se dissociam.

Walter Benjamin estabelece sua concepção histórica por meio de sua experiência urbana ao compreender que o objeto por si é fonte de conhecimento e não há uma dissociação entre a materialidade e a subjetividade da coisa (BUCK-MORSS, 2001, p. 89), isto é, “a verdade está no objeto” (MURICY, 2008, p. 25). Assim, Benjamin encontra na literatura, entre outras artes, imagens que emergem como a concretude histórica do mundo. A literatura é uma experiência de vida, como “um processo, quer dizer, uma passagem de Vida que atravessa o vivível e o vivido” (DELEUZE, 1997, p. 11) e oferece uma visão da cidade na transformação do ser capaz de engrandecer os estudos urbanos, pois “a cidade se reconstrói na espacialidade do texto” (MURICY, 2008, p. 22). Moretti (2003, p. 13) indica duas maneiras de se estudar a relação espaço e literatura: “o estudo do espaço na literatura; ou ainda, da literatura no espaço”. Para o autor, o que difere as duas formas é o caráter material da espacialidade: enquanto no primeiro caso o espaço é predominantemente ficcional, no segundo trata-se de um espaço tangível. Apesar da diferenciação, ambos os espaços, podem, por vezes, se sobrepor.

Não se propõe aqui uma visão dual da literatura, com diferenciações entre realidade e ficção. Entende-se que “toda literatura é realista porque remete em última instância ao real, à experiência do leitor, a objetos ou sentimentos com os quais está

familiarizado" (JABLONKA, 2016, p. 128). A distinção entre ficção e não ficção é por vezes ilusória. Jablonka (2016) defende que a própria construção da História, tida como um conhecimento a respeito de fatos, utiliza-se de métodos ficcionais, como o *estranhamento* (afastar-se do objeto a fim de abordá-lo com olhar crítico), a *plausibilidade* (escolher uma possibilidade mais sólida do que outras na análise de fontes), a *conceitualização* (utilizar contra verdades a fim de delimitar o verdadeiro) e os *procedimentos narrativos* (escolher a maneira de narrar) para seu estabelecimento. A ficção é antes uma operação cognitiva que nos permite construir um conhecimento a respeito do mundo (JABLONKA, 2016).

A literatura urbana é, portanto, um meio de conhecer a cidade, pois a coerência do texto acontece pela correspondência entre os "conhecimentos ativados a partir do texto e o conhecimento do mundo do receptor" (SALCES, 2005, p. 96), e o "vínculo com a vida" (CANDIDO, ROSENFELD, *et al.*, 1970, p. 76) é elemento primordial para a eficácia de um romance, como afirma Sevcenko:

Fora de qualquer dúvida: a literatura é antes de mais nada um produto artístico, destinado a agradar e a comover; mas como se pode imaginar uma árvore sem raízes, ou como pode a qualidade dos seus frutos não depender das características do solo, da natureza do clima e das condições ambientais? (SEVCENKO, 2003, p. 29).

Assim como árvore plantada, a literatura urbana expressa múltiplas características da vivência na cidade, identificadas, classificadas e qualificadas pelo autor, ao mesmo tempo em que recebidas, assimiladas e interpretadas pelo leitor. O espaço físico é uma dessas características. Estudá-lo não significa ignorar toda a complexidade literária, mas abordá-la sob uma perspectiva: a da materialidade. Lins afirma que, apesar de sua totalidade, é possível estudar a narrativa sob certas óticas a fim de melhor compreender o fenômeno, sem, contudo, desvinculá-lo de sua relação com o todo:

A narrativa é um objeto compacto e inextrincável, todos os seus fios se enlaçam entre si e cada um reflete inúmeros outros. Pode-se, apesar de tudo, isolar artificialmente um dos seus aspectos e estudá-lo – não, compreende-se, como se os demais aspectos inexistissem, mas projetando-o sobre eles: neste sentido, é viável aprofundar, numa obra literária, a compreensão do seu espaço ou do seu tempo, ou, de um modo mais exato, do tratamento concedido, aí, ao espaço ou ao tempo: que função

desempenham, qual a sua importância e como os introduz o narrador (LINS, 1976, p. 64).

Estudar o espaço na narrativa é uma forma de conhecer a urbe, pois, “em essência, é através da *descrição* que a cidade penetra na literatura, e a literatura, em nossa percepção e compreensão da cidade” (MORETTI, 2007, p. 135). Assim, para Moretti, a descrição do espaço em literatura, não como réplica, mas como uma maneira de construir um significado a partir do que é descrito, é modo pelo qual a literatura nos transmite informações sobre a cidade (MORETTI, 2007). O autor esclarece ainda a necessidade de estudar a narrativa literária a partir de sua estrutura descritiva, bem como a partir da interpretação semântica, para ele, “dar significado é realizar uma *correlação*. ‘Descrição’ e ‘interpretação’, portanto, não são *em princípio* modos cognitivos *diferentes*, mas duas ‘direções’ às quais o processo cognitivo pode tender” (MORETTI, 2007, p. 161, grifo no original). Compreender o espaço na narrativa literária significa, pois, um duplo caminho, que engloba a apreensão física desse espaço no texto e os significados que essa forma espacial acarreta. A pesquisa do espaço na literatura é relevante, pois permite aprofundar o conhecimento urbano naquilo que concerne à sua imagem e representação. A literatura como representação espacial também carrega consigo construções sociais, anseios e sentidos que ultrapassam a objetividade do elemento construído. Portanto, o estudo do espaço nos textos literários possibilita igualmente à arquitetura o entendimento da sociedade que o ocupa. “Trata-se do problema usual e, no fundo, do único problema real da história literária: a sociedade, a retórica e sua interação” (MORETTI, 2003, p. 15).

O capítulo 1 aborda questões importantes à compreensão da correlação entre cidade e literatura. Em *Imagem, percepção, representação e imaginário*, explicita-se o processo de apreensão da imagem urbana e sua representação na literatura; em *A cidade como texto*, procura-se abordar a semelhança entre a estrutura espacial urbana e a estrutura formal de um texto, a partir de seus elementos compositivos; em *Os mapas como representação*, esclarece-se como a ferramenta cartográfica é capaz de revelar padrões literários que apenas pela leitura do texto não seriam facilmente compreendidos; por fim, em *Lima Barreto: presença incômoda*, procura-se compreender um pouco da relação entre o autor e a cidade, a partir dos lugares que percorreu e das diferentes áreas em que habitou, sua relação com sua família, ancestralidade, cor, posição social e trabalho, a fim de assimilar muitas referências contidas em sua narrativa.

## Imagem, percepção, representação e imaginário

Para tratar da relação cidade e literatura, faz-se necessário esclarecer algumas ideias recorrentes no texto. Não se propõe definir ou encerrar o conceito, pois são termos abrangentes e de definições não consensuais, mas busca-se esclarecer o entendimento adotado nessa pesquisa a respeito das concepções de *imagem*, *percepção*, *representação* e *imaginário*.

A imagem é, primeiramente, uma forma de linguagem, isto é, uma forma de comunicação, conhecimento, saber e interpretação do mundo (SANTAELLA, 1983). Por muitos anos, a crença do mundo ocidental foi de que a imagem seria uma forma secundária de linguagem, inferior à linguagem falada e escrita (DURAND, 2001; SANTAELLA, 1983). O pensamento racionalista cartesiano na busca incessante pela razão, a qual permitiria o homem diferenciar verdadeiro e falso, relega a segundo plano o papel da imagem que, não podendo ser reduzida a argumentos formais de “verdadeiro” ou “falso”, “passa a ser desvalorizada, incerta e ambígua” (DURAND, 2001, p. 10). Contudo, a crise da modernidade nos anos 1960 e 1970, com o advento do pensamento pós-moderno, e o questionamento da ciência como método inequívoco afloraram o entendimento simbólico do mundo e reabilitaram a linguagem não verbal como forma de conhecimento.

Santaella e Nöth (2008, p. 15) dividem o mundo das imagens em dois domínios: o primeiro domínio diz respeito à imagem material enquanto representação visual (desenhos, pinturas, gravuras, fotografias, etc.) e o segundo domínio trata da imagem imaterial, isto é, da imagem mental (visões, fantasias, imaginações, etc.). A imagem é um diálogo entre os domínios perceptível e mental, não subsistindo de maneira desassociada. Afirmam os autores:

Ambos os domínios da imagem não existem separados, pois estão inextricavelmente ligados já na sua gênese. Não há imagens como representações visuais que não tenham surgido de imagens na mente daqueles que as produziram, do mesmo modo que não há imagens mentais que não tenham alguma origem no mundo concreto dos objetos visuais (SANTAELLA e NÖTH, 2008, p. 15).

Assim, a imagem é uma concordância entre o mundo exterior e a criação mental. Em um processo contínuo, o meio ambiente fornece imagens ao sujeito que as retém, modifica e confere sentido, a partir das próprias imagens encerradas em sua mente. Lynch corrobora esse entendimento ao apontar que:

As imagens do meio ambiente são o resultado de um processo bilateral entre o observador e o meio. O meio ambiente sugere distinções e relações, e o observador – com grande adaptação e à luz dos seus objetivos próprios – seleciona, organiza e dota de sentido aquilo que vê. A imagem, agora assim desenvolvida, limita e dá ênfase ao que é visto, enquanto que a própria imagem é posta à prova contra a capacidade de registro perceptual, num processo de constante interação (LYNCH, 2014, p. 14).

O processo de captação e assimilação da imagem passa pela percepção. A manifestação do mundo exterior é percebida pelo sujeito por meio de um processo cognitivo, que tem início no “contato sensível do sujeito com a realidade, encaminha-se para atividades abstrato-teóricas e evolui para a representação dos fenômenos, em pensamento, como uma totalidade claramente ordenada” (KOHLSDORF, 1996, p. 43). A apreensão da imagem é uma sequência de atividades que contempla etapas de sensibilização dos órgãos receptores, processamento da informação e construção de uma imagem propriamente dita. O primeiro contato ainda passivo com o lugar produz a sensação como captação da realidade objetiva por reflexos sensoriais, sobretudo através da visão. Etapa subsequente à sensação, o entendimento relacional entre objetos constitui a percepção do lugar, como “síntese entre sensações e o complexo inteligente, conferindo-lhe caráter de globalidade” (KOHLSDORF, 1996, p. 57). A percepção é, portanto, a primeira etapa ativa do processo cognitivo, extrapolando o simples olhar e alcançando a transformação dos elementos constituintes do espaço em representações imagéticas. Por fim, forma-se a imagem mental, onde é prescindível a proximidade física entre sujeito e objeto percebido.

O conceito de representação está atrelado aos conceitos de imagem e de signo e muitas vezes são tidos como sinônimos (ABBAGNANO, 2007; SANTAELLA e NÖTH, 2008; GAMBARATO, 2005), a partir de uma definição geral que entende os termos como referência a outro objeto, semelhança. Para Le Goff (*apud* PESAVENTO, 1995, p. 15), a *representação* é “tradução mental de uma realidade exterior percebida”; em Tomás de Aquino (*apud* ABBAGNANO, 2007, p. 1007), “representar algo significa conter a semelhança da coisa”; de maneira similar, Eco (1978, p. 33) aponta que o *signo* “é entendido como *alguma coisa que está em lugar de outra*, ou por outra” e compreende que “o signo não representa a totalidade do objeto, mas – por via de abstrações diversas – o representa de um certo ponto de vista ou com o fim de um certo uso prático” (ECO, 1978, p. 33). Por fim, Abbagnano (2007, p. 620) irá definir *imagem* como “signo das coisas, que pode conservar-se independentemente das coisas”.



A partir do apresentado, entende-se a representação não como a coisa em si, mas como uma evocação da mesma. A leitura que se faz nesse trabalho é de *imagem* como sinônimo de *representação*, como forma de linguagem que conecta mundo interior e exterior, por meio da percepção. A representação tem um caráter individual e subjetivo, mas também um caráter coletivo que propicia a construção de imagens consensuais. Subjetividade e objetividade dialogam na construção da imagem, ou seja, a representação não consiste na totalidade do objeto, mas, por meio de diferentes abstrações, o revela a partir de um determinado ponto de vista.

A cidade, como materialidade de uma vontade e ação transformadora sobre a natureza, é objeto de deslumbre humano e, portanto, mote de construção de um imaginário. Para Pesavento (2007), o pertencimento à cidade implicou diferentes formas de representá-la por meio de uma correspondência entre a cidade material e a cidade que perpassa o imaginário e a liberdade sensitiva e afetiva de quem a representa:

Às cidades reais, concretas, visuais, tácteis, consumidas e usadas no dia-a-dia, corresponderam outras tantas cidades imaginárias, a mostrar que o urbano é bem a obra máxima do homem, obra esta que ele não cessa de reconstruir, pelo pensamento e pela ação, criando outras tantas cidades, no pensamento e na ação, ao longo dos séculos. (PESAVENTO, 2007, p. 11)

A literatura é meio de representação da cidade como imagem, pois torna presente algo que está ausente. Como uma abstração, a representação é a "tradução mental de uma realidade exterior" (PESAVENTO, 1995, p. 15). Também o pensamento humano é uma representação, pois não é fruto diretamente de uma imagem, mas é articulado por simbolismos. O conector pelo qual se formam as representações humanas é o *imaginário* (DURAND, 2001), pois a "manifestação da imagem representa uma espécie de intermediário entre um inconsciente não manifesto e uma tomada de consciência ativa" (DURAND, 2001, p. 36).

A literatura urbana é esse intermediário entre a cidade física e a cidade imaginária. Os espaços no romance são "inventados, ficcionais, reflexos criados do mundo e que não raro subvertem – ou enriquecem, ou fazem explodir – nossa visão das coisas" (LINS, 1976, p. 64). O imaginário é uma nova realidade, que faz "surgir como imagem algo que não é e nem foi" (SILVA, 2011, p. 47). Assim, não se impõe uma questão de veracidade ou falsidade das narrativas (RODRIGUES, 1978), mas entende-se sua lógica como algo próprio. Apesar de sua peculiaridade, o texto literário, como intermediário

entre as cidades física e imaginária, possui diversas relações com o mundo exterior, pois “não pode haver interpretação sem <<algo anterior>>” (TAMEN, 1993, p. 63). A narrativa urbana não se desvincula dos aspectos físicos da cidade, mas os seleciona e os articula na construção da trama literária. O imaginário urbano é produto de uma visão de mundo e de uma construção coletiva, por meio de “uma cultura comum e uma natureza psicológica básica” (LYNCH, 2014, p. 15). Compreender a literatura, como uma obra de arte, “seria compreender a visão do mundo própria do grupo social a partir do qual ou em intenção do qual o artista teria composto a sua obra” (BOURDIEU, 1996, p. 235-236). Portanto, como conector, o imaginário urbano faz parte de um processo cognitivo que envolve a percepção do lugar e as diferentes intenções de construção social e reflexões a partir do seu contexto de inserção:

[...] se um grupo de paulistanos ou bogotanos vê uma rua como a das mulheres, isso não quer dizer que “realmente” seja a rua que tem mais mulheres nas respectivas cidades, mas que, se coincidir de um grupo significativo vê-la assim, em consequência tal rua é de “natureza feminina” quanto à sua percepção urbana (SILVA, 2011, p. 48-49).

O imaginário afeta a percepção da rua. Lynch (2014, p. 14) aponta que o registro perceptual não é imparcial, pois sofre influência do sujeito que “seleciona, organiza e dota de sentido aquilo que vê”. A imagem mental é envolvida em outras referências como experiências pessoais, memórias e familiaridade e ganha identidade própria para o sujeito, “assim, a imagem de uma dada realidade pode variar significativamente entre diferentes observadores” (LYNCH, 2014, p. 14). Contudo, apesar da existência de particularidades relativas ao sujeito, “parece haver uma concordância substancial entre membros do mesmo grupo” (LYNCH, 2014, p. 15) na apreensão da imagem urbana, como aponta Kohlsdorf:

Determinações particulares fazem com que as feições de um mesmo fenômeno variem conforme o sujeito que o observa e permitem que cada um de nós examine a realidade por meio de uma visão única e pessoal. Mas há predicados dos fenômenos que são reconhecidos igualmente por qualquer pessoa, atestando que existem também, nos processos de aprendizado, determinações universalmente válidas. (KOHLSDORF, 1996, p. 63).

É a existência de concordância na apreensão dos fenômenos que permite que seja possível extrair um padrão espacial. Um enredo urbano apresentará diferentes feições

da cidade, revelando atributos sociais associados ao espaço. O padrão morfológico do espaço molda a percepção e o movimento dos personagens literários, assim como a cidade se constrói por meio deles, como afirma Moretti: "histórias específicas são produto de espaços específicos, tenho repetido muitas vezes; e agora, o corolário dessa tese: *sem um certo tipo de espaço, um certo tipo de história é simplesmente impossível*" (MORETTI, 2003, p. 110, grifo no original).

## A cidade como texto

Não é fácil definir o que é a cidade. Buscam-se diversas estratégias para uma aproximação do seu entendimento, mas sem, de fato, encerrá-la em um conceito. Isso acontece porque a cidade é uma estrutura complexa e tentar reduzi-la a uma única explicação significa limitar sua multiplicidade. Sendo assim, as investigações sobre a cidade são geralmente feitas a partir de suas relações, funções ou atributos. Por vezes a cidade é abarcada em relação àquilo que ela não é, contrapõe-se cidade a campo, por exemplo. Outras vezes atribui-se funções à cidade: política, mercantil, industrial, cultural, etc. Há ainda a verificação de seus atributos: históricos, espaciais, sociais, metafóricos. Como não se pode abarcar a cidade em sua totalidade, escolhe-se uma perspectiva para abordá-la, sem, contudo, esquecer que ela é formada também por todas as outras perspectivas não escolhidas.

Ao estudar a relação entre espaço urbano e literatura, podemos tentar compreender a cidade como escrita. Para Rolnik (1998, p. 15-16), "é evidente o paralelismo que existe entre a possibilidade de empilhar tijolos, definindo formas geométricas, e agrupar letras, formando palavras para representar sons e idéias". Como em um texto, podemos entender a linguagem da cidade, aprender a ler seus elementos e suas relações na construção de um todo coerente e coeso. A forma da cidade é o conjunto de signos a ser lido:

O desenho das ruas e das casas, das praças e dos templos, além de conter a experiência daqueles que os construíram, denota o seu mundo. É por isto que as formas e tipologias arquitetônicas, desde quando se definiram enquanto hábitat permanente, podem ser lidas e decifradas, como se lê e decifra um texto (ROLNIK, 1998, p. 17).

Nessa pesquisa, a perspectiva escolhida para abordar a cidade é a morfológica, ou seja, a urbe é entendida em sua forma, "nas suas características exteriores, físicas, e na sua evolução no tempo" (LAMAS, 2016, p. 38). A interpretação morfológica aborda a

complexidade das cidades, estruturando-a de acordo com seus elementos físicos (OLIVEIRA, 2016, p. 8). Em termos gerais, a cidade é composta por tecidos urbanos, “constituídos por um conjunto de elementos de forma urbana – ruas, quarteirões, lotes e edifícios. Em cada cidade, esses elementos são articulados de modo específico, originando diferentes tipos de tecidos”<sup>3</sup> (OLIVEIRA, 2016, p. 8). O pensamento morfológico (ver Capítulo 2) está na base da compreensão relacional da cidade. Um elemento de forma urbana só é entendido a partir de sua compreensão em associação com os demais. Assim, podemos compreender toda a cidade como uma estrutura, onde as partes possuem significação a partir do momento em que operam no todo. Na estrutura urbana, a relação dos elementos acontece de forma hierárquica. Edifícios se relacionam com lotes, que se relacionam com quarteirões que, por sua vez, se relacionam com as ruas. As ruas (*lato sensu*, incluindo caminhos de pedestres, avenidas, bulevares, etc.) definem os quarteirões e, de modo geral, separam o que é público do que é privado. Elas configuram “o espaço público e democrático da cidade, o lugar onde nos encontramos, com todas nossas diferenças e onde todos interagimos socialmente”<sup>4</sup> (OLIVEIRA, 2016, p. 15).

Ao compreender a cidade como um jogo relacional entre elementos cheios e vazios, pensando a malha urbana a partir de uma perspectiva aérea, por exemplo, os volumes construídos (elementos cheios) constituem os elementos pelos quais os vazios são formados. A massa edificada é o meio para alcançar os espaços abertos (Figura 6).

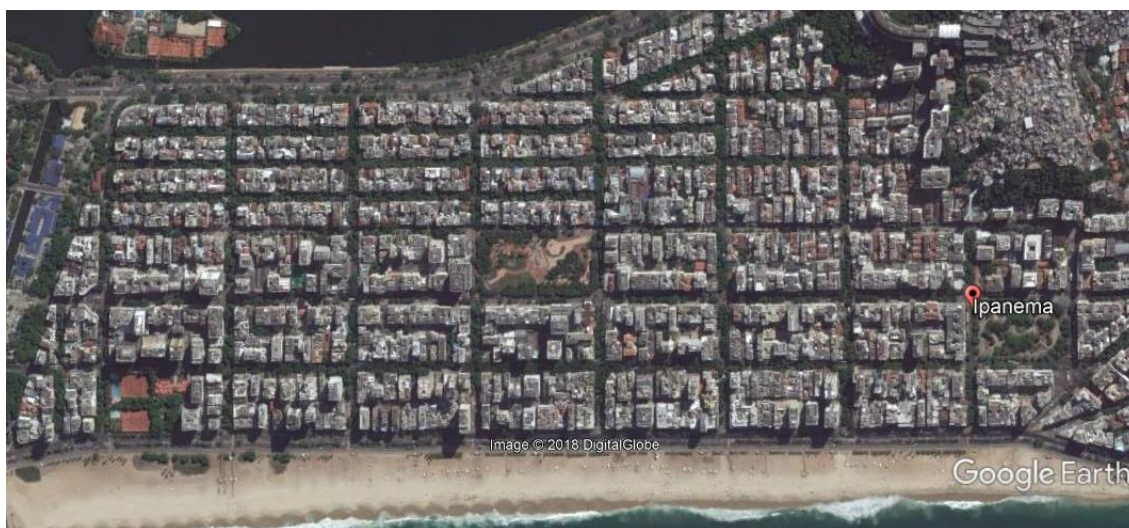


Figura 6: Bairro de Ipanema, Rio de Janeiro-RJ. Fonte: (GOOGLE EARTH, 2018).

<sup>3</sup> No original: “In general, all cities and their tissues are constituted by a set of elements of urban form—streets, street blocks, plots and buildings. Yet, in each city these streets, street blocks, plots and buildings are combined in a specific way, originating different types of tissues” (OLIVEIRA, 2016, p. 8).

<sup>4</sup> No original: “Streets are, in broad terms, the public and democratic space of the city, the place where we all met, with all our differences, and where we all interact in social terms” (OLIVEIRA, 2016, p. 15).

A análise de permeabilidades e barreiras permite, portanto, definir o sistema de espaços abertos de um lugar. Os espaços contínuos são aqueles que possibilitam a permeabilidade ao movimento humano, enquanto que as barreiras compõem um obstáculo à locomoção, sejam elas edifícios isolados, quarteirões, jardins, diferenças de nível, entre outras (HOLANDA, 2002). O sistema de espaços abertos da cidade pode ser abstraído e analisado em termos de espaços convexos<sup>5</sup> e espaços axiais. Enquanto a convexidade retrata uma abstração do sistema espacial em duas dimensões, a axialidade representa uma abstração linear do sistema.

A axialidade pode ser compreendida como eixos de movimento urbano, que dizem muito sobre a forma com que a sociedade vive a cidade. Um assentamento onde a maior parte de seus espaços abertos é acessível a todos os cidadãos tende a ser mais integrado e democrático; enquanto que um com grande percentual de áreas de difícil acesso para maior parte da população tende a ser excludente. A cidade, por seu espaço, pode favorecer ou dificultar o fluxo de pessoas. "Os jogos dos passos moldam espaços. Tecem os lugares" (CERTEAU, 1998, p. 176), assim como os lugares direcionam os passos e ditam seu ritmo. O deslocamento pode ser transcrito em mapas urbanos de forma a representar traços e trajetórias no espaço (CERTEAU, 1998). A representação não substitui a prática do caminhar, pois se trata de uma projeção que visa à legibilidade do movimento; assim como a literatura urbana não substitui a cidade, mas é imagem fragmentada dela.

## Os mapas como representação

A cartografia é o campo do conhecimento responsável pelo estudo e organização do espaço por meio de mapas. Dominar esse instrumento é uma forma de "administrar e racionalizar o uso do espaço geográfico envolvente" (DUARTE, 2006, p. 19). A cartografia, mais do que meramente ilustração, é reveladora de diferentes informações (SANTOS, Clézio, 2011). O espaço expresso em mapas exhibe características culturais e seu produto é fruto de uma construção de determinada sociedade. Em literatura, os mapas funcionam como "ferramentas analíticas que dissecam o texto de uma maneira incomum, trazendo à luz relações que de outro modo ficariam ocultas" (MORETTI, 2003, p. 13). Moretti relaciona literatura e geografia e aponta a importância dos mapas na análise textual:

---

<sup>5</sup> "Um espaço convexo corresponde ao que entendemos por 'lugar' numa pequena escala: um trecho distinto de uma rua, uma praça" (HOLANDA, 2002, p. 97), seria aquele no qual "todos os pontos em seu interior conseguem se 'enxergar' mutuamente" (SABOYA, 2014, p. 3).

O que literalmente os mapas fazem... Primeiro, eles são um bom modo de preparar um texto para análise. Você escolhe uma unidade – caminhadas, ações judiciais, bens de luxo, o que seja – encontra sua ocorrência, localiza no espaço... ou, em outras palavras: você reduz o texto a poucos elementos, e os abstrai de um fluxo narrativo, e constrói um novo, objeto artificial como os mapas que eu venho discutindo. E com um pouco de sorte, esses mapas serão mais do que a soma de suas partes: eles possuirão qualidades emergentes que não são visíveis no nível mais baixo. Todo mundo, desde os primeiros leitores em diante, perceberam as caminhadas no país de *Our Village*; mas ninguém havia refletido no padrão circular que elas projetam no campo inglês, porque ninguém – com exceção de um mapa do livro – conseguiu de fato perceber isso. Não que o mapa seja por si uma explicação: mas pelo menos ele oferece um modelo de universo narrativo que reagrupa seus componentes em um caminho não trivial e pode revelar alguns padrões escondidos (MORETTI, 2005, p. 53-54)<sup>6</sup>.

O que o teórico italiano Franco Moretti nos mostra é que a visualização da narrativa literária por meio dos mapas pode revelar um padrão que apenas pela leitura não é percebido. Em um estudo comparativo, como o que ele realiza em *Atlas do Romance Europeu: 1800-1900* (MORETTI, 2003), é possível perceber que alguns mapas desenvolvidos a partir de diferentes obras literárias têm perspectivas comuns sobre os espaços. Ao relacionar os deslocamentos de diferentes personagens, desenhos espaciais surgem como padrões. Para o autor, “as localizações por si só não parecem ser tão relevantes se comparadas às relações entre elas que o mapa revela”<sup>7</sup> (MORETTI, 2005, p. 54-55).

Moretti (2003) detecta padrões que correlacionam espaço, enredo, tempo e estilo literário. O autor encontra, por exemplo, padrões de *inclusão* e *exclusão*, ao mapear os espaços que são retratados na literatura frente a todos os outros que são excluídos dela; padrões entre *espaço* e *tempo da narrativa*, onde, em um mesmo enredo literário, espaços considerados provincianos parecem pertencer à outra

---

<sup>6</sup> No original: “What do literary maps do... First, they are a good way to prepare a text for analysis. You choose a unit – walks, lawsuits, luxury goods, whatever – find its occurrences, place them in space... or in other words: you reduce the text to a few elements, and abstract them from the narrative flow, and construct a new, artificial object like the maps that I have been discussing. And with a little luck, these maps will be more than the sum of their parts: they will possess ‘emerging’ qualities, which were not visible at lower level. Everybody, from the first readers onwards, had noticed the country walks of *Our Village* (Mary Mitford, 1824); but no one had ever reflected on the circular pattern they project on the English countryside, because no one – in the absence of a map of the book – had ever managed to actually see it. Not that the map is itself an explanation, of course: but at least, it offers a model of the narrative universe which rearranges its components in a non-trivial way, and may bring some hidden patterns to the surface” (MORETTI, 2005, p. 53-54).

<sup>7</sup> No original: “Locations as such did not seem that significant, if compared to the relations that the map had revealed among them” (MORETTI, 2005, p. 54-55).

temporalidade histórica; padrões entre o espaço e a escrita textual propriamente dita, quanto mais afastada está a localidade do centro de uma nação, mais o estilo literário parece adotar a figuratividade e o uso de metáforas como mecanismo para enfrentar o desconhecido. A sistematização de padrões a partir da análise espacial da literatura o leva à conclusão de que o espaço afeta a narrativa:

(...) “a natureza de um dado lugar” é de fato “um componente do acontecimento”: no sentido de que cada espaço determina, ou pelo menos encoraja, sua própria história. (...) O espaço não é o “fora” da narrativa, portanto, mas uma força interna, que o configura a partir de dentro (MORETTI, 2003, p. 81).

O espaço como elemento ativo da narrativa pode ser sistematizado em uma representação cartográfica para melhor compreensão. O mapa “contribui para organizar e estruturar o pensamento, assumindo-se como um instrumento indispensável às operações intelectuais que envolvem qualquer relação espacial” (FERNANDES, 2002, p. 29). O mapeamento literário torna legíveis os fragmentos urbanos, o que é muito relevante para compreensão da estrutura cidadina. A cidade literária não é equivalente à cidade material, mas uma abstração a partir dela, pois “jamais se deve confundir uma cidade com o discurso que a descreve. Contudo, existe uma ligação entre eles” (CALVINO, 1990, p. 59). O mundo literário e o mundo físico dialogam na formação da imagem urbana.

## Lima Barreto: presença incômoda

A literatura de Lima Barreto está permeada por imagens do Rio de Janeiro e é um meio de conhecer o que foi a cidade do início do século XX e o que é atualmente, já que as questões que conformavam a realidade urbana do Rio de Janeiro no início do século XX e a obra literária do autor – questões de segregação, desigualdade, preconceito - permanecem até hoje. A obra de Lima Barreto é, em certo sentido, atemporal e torna-se evidente a “atualidade avassaladora” do “fundador do romance social brasileiro” (SOARES, 2018, p. 5-6). Além da cidade, a literatura nos conta um pouco da vida do próprio Lima Barreto. Para Schwarcz a existência do escritor se entrelaçava de tal forma a de seus personagens, que por vezes era difícil separar ficção e realidade:

O fato é que, na sua literatura, autodenominada “militante” e “biográfica”, Lima acabou se tornando seus próprios personagens. Era cada um deles,

todos juntos, e nenhum também. Mas era sempre criador e criatura. [...] E mais: de tanto viver seus personagens, depois de utilizá-los por anos a fio como pseudônimo, por vezes Lima acabava agindo como eles. Nessas horas, era a ficção que virava realidade e não exatamente o contrário (SCHWARCZ, 2017, p. 12).

As diferentes facetas de Lima Barreto afetam de maneira significativa suas obras. Schwarcz (2017, p. 146) apontará como seus personagens são reflexos de suas vivências: "se Policarpo Quaresma é espelhado em seu pai, Isaías Caminha simboliza o preconceito que Lima sentiu na pele quando estudante e nos primeiros tempos de jornalista; já Gonzaga de Sá representa a vida dele como funcionário público". Não significa dizer, contudo, que a biografia de Lima Barreto seja indispensável à leitura de sua obra. Seus textos falam por si e carregam a força das denúncias contra a segregação racial e social que o Rio de Janeiro vivia e vive até hoje. Se conhecer o autor nos permite compreender determinados caminhos literários, esses caminhos não se limitam ao sujeito criador, mas são em si objeto de apreciação e, ainda, se tornam novos caminhos a partir da vivência do leitor. Portanto, não se trata de se ater à vida privada do autor ou a biografismos (CROCE *apud* GAGLIARDI, 2010, p. 287), mas de entender como os espaços da cidade afetaram a percepção de Lima Barreto e se refletiram em sua obra. Neste sentido, nos colocamos em posição intermediária entre os pensamentos, por um lado de Barthes e Foucault, por outro lado de Bloom. Se os primeiros defendem a "morte do autor", como apregoa Barthes (1984b), ou a redução do seu papel à sua função, como defendeu Foucault (2002); Bloom (*apud* GAGLIARDI, 2010, p. 290) argumenta, em sentido contrário, que o "gênio individual" do autor é uma "entidade quantificável".

Entendemos que os textos de Lima Barreto falam por si e, nesse sentido, não precisaríamos conhecer a vida do autor para extrapolarmos o texto e apreendemos sua denúncia social, a questão racial, os retratos urbanos. O autor não aparece, portanto, como um autor-deus que cria o texto *ex-nihilo*, mas como alguém que mistura "escritas múltiplas" na construção do mesmo. O texto pode ser compreendido, portanto, a partir de sua própria estrutura. Todavia, se ampliarmos o pensamento em uma perspectiva relacional, poderemos articular diferentes estruturas. Se o texto por si traz uma camada de informações, a compreensão da vida do autor pode acrescentar novas informações à leitura, bem como a própria recepção por parte do leitor. Não se trata de determinar pontos de partida para a interpretação de uma narrativa, mas de relacionar diferentes pontos dados (o próprio texto, a vida do autor, a recepção do leitor) para sua compreensão.



A vida de Lima Barreto foi biografada com maestria por Francisco de Assis Barbosa, em 1952, na obra intitulada *A vida de Lima Barreto*. Barbosa teve acesso a diversos escritos originais guardados na casa do escritor carioca desde sua morte, além de contar com as informações fornecidas por D. Evangelina, irmã de Lima Barreto, e diversos de seus contemporâneos. O biógrafo deu publicidade à vida e a obras do autor até então desconhecidas pelo público, como *Feiras e Mafuás*, *Vida Urbana*, dentre outras. Em 2017, ano que ficou conhecido como “o ano de Lima Barreto”, o escritor foi escolhido para ser homenageado na Festa Literária Internacional de Paraty (FLIP), além de receber outros tributos, reedições de livros e lançamentos de publicações a seu respeito. Dentre elas, está a mais recente biografia de Lima Barreto: *Triste Visionário*, de autoria da historiadora Lilia Schwarcz. O recente livro vai ao encontro do escrito por Barbosa e traz novas contribuições a respeito do contexto social e político na qual o escritor carioca estava inserido. Ambas as biografias são bem completas e leitura obrigatória para compreender a vida de Lima Barreto. Aqui não nos propomos, portanto, a fazer uma biografia do autor, mas simplesmente apresentar algumas informações sobre sua vida e, principalmente, sobre os lugares que percorreu e ocupou na cidade, a fim de lançar luz sobre a leitura de suas narrativas.

Afonso Henriques de Lima Barreto<sup>8</sup> nasceu em 13 de maio de 1881 – sete anos antes de a Princesa Isabel assinar a Lei Áurea abolindo a escravatura, fato que marcará sua infância –, filho do tipógrafo João Henriques de Lima Barreto e da professora Amália Augusta Pereira de Carvalho. Lima Barreto é o segundo de cinco irmãos: Nicomedes, o primogênito que faleceu aos oito dias, Afonso Henriques, Evangelina, Carlindo e Eliézer. À época do nascimento de Lima Barreto, a família habitava uma casa em Laranjeiras, na Rua Ipiranga (Figura 7) nº18, um dos arrabaldes próximos ao centro da cidade. A localidade era bem situada, possuía boa infraestrutura e ficava próxima ao centro. A arquitetura residencial do lugar mesclava a presença de casarões e *chalets* com residências mais simples de um só cômodo e até cortiços. Apesar da mistura social, havia no local uma hierarquia bem estabelecida, “dada por uma série de marcas sociais e raciais – roupas, locais de residência, círculos de amizades, viagens, festas – claramente discriminadas, a despeito da convivência num mesmo espaço” (SCHWARCZ, 2017, p. 23). A boa colocação profissional dos pais de Lima Barreto e a educação recebida por eles e pelos filhos, num país onde 74,6% da população não era alfabetizada em 1916 (SCHWARCZ, 2017), certamente não foi suficiente para levar a família dos Barreto ao topo da hierarquia do bairro, principalmente pela questão racial.

---

<sup>8</sup> Daqui em diante trataremos o autor apenas por seu sobrenome: Lima Barreto.



Figura 7: Rua Ipiranga em 1903: vista parcial em direção à Rua das Laranjeiras. Fotografia de Augusto Malta.  
Fonte: (MUSEU DA REPÚBLICA, 1903).

João Henriques, pai de Lima Barreto, era negro, filho da escrava Carlota Maria dos Anjos e de um comerciante português que nunca assumiu a paternidade, como não era raro nas relações de exploração sexual de mulheres escravizadas. Amália Augusta, mãe de Lima Barreto, também era negra, filha da escrava alforriada Geraldina Leocácia da Conceição. Seu suposto pai era seu padrinho, Dr. Manuel Feliciano Pereira de Carvalho, que nunca assumiu seu envolvimento com a escrava. A relação entre senhores e escravas era comum e conhecida na sociedade patriarcal brasileira, apesar de não assumida publicamente (SCHWARCZ, 2017). Mesmo depois de alforriada, a avó materna de Lima Barreto permaneceu como criada doméstica na casa dos Pereira de Carvalho, seus antigos senhores. Tanto João Henriques quanto Amália Augusta nasceram livres. Amália cursou magistério e se formou professora, enquanto João Henriques recebeu formação técnica e se formou tipógrafo pela Tipografia do Imperial Instituto Artístico. Os pais sempre incentivaram a educação e formação profissional dos filhos.

Acometida pela tuberculose, a situação de saúde de Amália não era boa. Na esperança de encontrar bons ares para sua reabilitação, João Henriques mudou-se diversas vezes com a família. Primeiro para o Flamengo (Figura 8), na Rua Dois de Dezembro, com a promessa de que os banhos de mar como prática terapêutica poderiam ajudar. Gerson (2000, p. 254-255) aponta que no bairro do Flamengo, em meados dos Oitocentos, havia tanto residências “de alta categoria”, quanto “postos

de pescadores e depósitos de lenha e carvão vegetal". Muito perto de Laranjeiras, o bairro também mesclava características aristocráticas com residências mais modestas.



Figura 8: Panorama do Flamengo, em 1892. Fotografia de Juan Gutierrez. Fonte: (MUSEU DA REPÚBLICA, 1982).

Não surtindo efeito o tratamento de Amália Augusta, a família mudou-se para a Rua das Marrecas, no centro da cidade. O endereço era heterogêneo e abrigava desde o Instituto Pasteur, em 1886, e o Centro de Cultura Física, até alguns prostíbulos (GERSON, 2000). A doença de Amália, porém, se agravava e a família se desloca para o subúrbio, em busca dos bons ares recomendados para a cura de moléstias. Mudaram-se primeiro para a “Boca do Mato”, região conhecida como a “Suíça Suburbana” ou “Europa dos Pobres”, em virtude de seu clima (SCHWARCZ, 2017), depois passaram a residir no Catumbi e, por fim, em Paula Matos, que ficava em Santa Teresa. Nessa casa, Amália não resiste à doença e falece. Após a morte da esposa, João Henrique não quis continuar na casa e mudou-se com a família para a Rua do Riachuelo, limite entre o centro e o bairro de Santa Teresa. Gerson (2000, p. 223, grifo nosso) assinala que até o começo do século XX, “o que havia no quadrilátero formado pelas ruas do Senado, dos Inválidos, Riachuelo e Resende eram os restos do Morro do Senado ao centro e em torno capinzal e quintais e outros terrenos não urbanizados ainda”. O projeto de urbanização da Esplanada do Senado é da administração do prefeito Pereira Passos. Em 1928, a Rua Riachuelo (Figura 9) já é caracteristicamente urbana.



Figura 9: Rua Riachuelo, em 1928. Fotografia de Augusto Malta. Fonte: (ACERVO IMS, 1928).

Um ano após a Proclamação da República, em 1890, João Henriques é demitido do seu emprego na Imprensa Nacional, por ligação com a monarquia. Consegue, entretanto, emprego de escriturário nas Colônias de Alienados da Ilha do Governador e muda-se para lá com a família, permanecendo na cidade para estudar os dois filhos mais velhos: Lima Barreto e Evangelina. A travessia entre o centro da cidade e a Ilha do Governador levava mais de 40 minutos. Nas visitas que fazia ao pai na Ilha, Lima Barreto teve contato com a vida roceira e com os alienados, o que marcou sua trajetória. O escritor a descreve dessa maneira:

Vivendo, por assim dizer, isolada do Rio de Janeiro, quase sem comunicações diárias com o centro urbano, abandonada pelos seus grandes proprietários, devido à decadência de suas culturas perseguidas atrozmente pela saúva, estava toda ela entregue a moradores pobres, apanhadores de suas frutas semissilvestres, como o caju, lenhadores e carvoeiros, pescadores e alguns roceiros portugueses que tenazmente se batiam contra a implacável formiga, fazendo roças de aipim, de batatas-doce, de quiabos, de abóboras, de melancias, e até de melões. [...] Essa espécie de enclave que era a ilha do Governador naquele tempo, profundamente rural e pobre, aqui pertinho da capital do Brasil, foi que me deu uma reduzida visão de roça e de hábitos e costumes roceiros (LIMA BARRETO *apud* SCHWARCZ, 2017, p. 85).

Durante seus estudos, Lima Barreto era interno no colégio Paula Freitas, o que lhe permitia pouco contato urbano. Em 1897, porém, quando foi aprovado na Escola Politécnica para engenharia civil, o escritor passou a morar em pensões e a desfrutar da vida da cidade. Logo de início, Lima Barreto (Figura 10) notou que sua cor faria muita diferença na Politécnica, o fato de ser negro e pobre – já que a família se endividara após a morte de Amália e a perda do emprego de tipógrafo de João Henriques – comprometia seus exames orais, pois era alvo de perseguição pelos professores. Sua permanência como negro dentro de uma reconhecida instituição que formava engenheiros, uma das profissões mais bem vistas à época, era indesejada. Durante o curso, Lima Barreto começa a escrever seus primeiros textos. Em 1903, após várias reprovações, o escritor largará a Politécnica.



Figura 10: Lima Barreto. Autor desconhecido. Fonte: (BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL, 19--?).

Em 1902, por causa de um desfalque na contabilidade injustamente lhe atribuído, João Henriques enlouquece e, no ano seguinte, é aposentado. Sete meses após a aposentadoria do pai, Lima Barreto é nomeado amanuense na Secretaria da Guerra e torna-se arrimo da casa, mudando-se com toda família para o subúrbio de Todos os Santos, na Rua Boa Vista, 76, onde o aluguel era mais barato. A casa era conhecida na vizinhança como "a casa do louco" (SCHWARCZ, 2017, p. 605). O subúrbio será descrito por Lima Barreto como "o refúgio dos infelizes" (LIMA BARRETO, 2018c, p. 789). Em 1913, o escritor e a família se mudarão novamente para outra casa no mesmo bairro. A experiência suburbana refletirá fortemente em sua literatura.

Todos os Santos é um bairro pacato dos subúrbios. Atendido pela Estrada de Ferro Central do Brasil, sua estação ficava na sequência do Méier. As características desses

dois bairros, contudo, eram bem diferentes: enquanto o Méier representava “o agito dos subúrbios”, Todos os Santos era “um bairro basicamente residencial e muito pacato” (SCHWARCZ, 2017, p. 175), de clima agradável e terreno montanhoso. A vida no bairro era simples, interiorana e sua população era “bastante negra e morena” (SCHWARCZ, 2017, p. 177). A casa dos Barreto era “modesta, porém clara e ampla, cercada de fruteiras e respirando sossego” (LIMA BARRETO, 2018d, p. 607).

Ao mesmo tempo em que exercia a função de amanuense, Lima Barreto mantinha e fomentava a atividade da escrita. Colaborou no jornal satírico *O Tagarela*, na revista humorística *O Diabo*, na *Revista da Epoca*, na revista *Fon-Fon*, no jornal *Gazeta da Tarde*, entre outros. Em 1906, o escritor pediu seu primeiro – de muitos – afastamento da Secretaria da Guerra por motivos de saúde, o diagnóstico de “fraqueza geral” estava relacionado ao excesso de bebida.

Em 1909, dois fatos marcam sua vida: o primeiro romance, *Recordações do Escrivão Isaías Caminha*, é publicado em Lisboa. Pela obra, Lima Barreto não recebe remuneração, apenas exemplares do livro. O segundo é o assassinato de dois jovens por militares em um protesto estudantil. Lima Barreto é convocado a compor o júri e vota a favor da condenação dos militares. O fato estancou sua carreira na Secretaria da Guerra e Lima Barreto sempre foi preterido nas oportunidades de promoção.

Em 1911, *Triste Fim de Policarpo Quaresma*, segundo romance do escritor, é lançado em formato de folhetim na edição vespertina do *Jornal do Commercio*. Assim como aconteceu com o primeiro romance, a obra é ignorada pela crítica carioca. Em 1914, Lima Barreto é internado no Hospital de Alienados por causa do alcoolismo e passa quase dois meses na instituição. O autor chega a escrever em seu diário: “Noto que estou mudando de gênio. Hoje tive um pavor burro. Estarei indo para a loucura?” (LIMA BARRETO, 2018d, p. 578).

Em 1915, seu terceiro romance, *Numa e a Ninfa*, começa a ser publicado em folhetim no jornal *A Noite*. No ano seguinte, *Triste Fim de Policarpo Quaresma* estreia nas livrarias cariocas e mais tarde, em 1919, é a vez de *Vida e Morte de M. J. Gonzaga de Sá*. Durante sua vida de escritor, Lima Barreto tenta candidatura na Academia Brasileira de Letras por três vezes: na primeira sua candidatura é desconsiderada; na segunda o escritor recebe apenas dois votos no primeiro escrutínio; e na terceira, o próprio autor opta por retirar sua inscrição. A verdade é que dificilmente Lima Barreto seria aceito na Academia, pois não se encaixava em seus moldes. Internamente, prevalecia o pensamento de que “a Academia deveria ser uma instituição de ‘boas companhias’ e que o critério das ‘boas maneiras’ e da ‘absoluta respeitabilidade

peçoal' deveria ser levado em conta na escolha dos pares" (BORTOLOTTI, 2018, n.p.). Em uma instituição elitista, certamente o autor suburbano não se encaixaria.

Aposentado por invalidez da Secretaria da Guerra desde 1918, a situação de saúde de Lima Barreto apenas piora. É internado no Hospital Central do Exército, onde é diagnosticado com "alcooolismo crônico". Posteriormente é internado pela segunda vez no Hospital dos Alienados. Seus últimos escritos no diário íntimo datam de 1921. Em 1º de novembro de 1922, o escritor morre em casa de "gripe torácica" e "colapso cardíaco", é enterrado no dia seguinte no Cemitério São João Batista, em Botafogo.

Lima Barreto percorreu e vivenciou o Rio de Janeiro em sua totalidade, por isso nos fala com tanta propriedade da cidade. Sua vida foi marcada pela defesa ferrenha daquilo em que acreditava. Mesmo que por vezes fosse ambíguo, o escritor não media as palavras para denunciar as injustiças sociais em razão de cor e classe. Por sua literatura militante, questionadora das elites e das instituições estabelecidas em favor apenas da parcela abastada da população, o escritor era, para aqueles que dominavam à sociedade à época, uma presença incômoda.

## CAPÍTULO 2. O PENSAMENTO MORFOLÓGICO

O vocábulo morfologia foi criado por Goethe (CUNHA, 1986, p. 533; CASCUDO, 2004, p. 51; MEDEIROS, 2013, p. 98) por meio da união de duas palavras gregas “*morphé*” (forma) e “*lógos*” (estudo), e designa “‘a ciência que estuda a forma’ ou ‘a ciência que trata da forma’” (ARAGÃO, 2006, p. 30). Em seus estudos sobre botânica, Goethe percebe o ser biológico sob um ponto de vista dinâmico e cria a palavra para designar o estudo das formas que a matéria pode tomar. Ao conceber o termo *morfologia*, Goethe o distingue da palavra alemã já existente para designar a forma de um ser: *Gestalt*. Para o autor, a morfologia designa mais do que o estudo de uma forma enquanto elemento estático, ela abrange suas transformações e as relações entre as partes que integram o ser:

O alemão tem para o conjunto da existência de um ser real a palavra ‘forma’ (*Gestalt*). Com este termo ele abstrai do que está em movimento, admite que uma coisa consistente nos seus elementos seja identificada, fechada e fixada no seu caráter. Mas, se considerarmos todas as formas, em particular as orgânicas, descobrimos que não existe nenhuma coisa subsistente, nenhuma coisa parada, nenhuma coisa acabada, antes que tudo oscila num movimento incessante. A nossa língua costuma servir-se, e com razão, da palavra ‘formação’ (*Bildung*) para designar tanto o que é produzido como o que está em vias de o ser. Portanto, se quisermos introduzir uma Morfologia, não devemos falar de forma; se, pelo contrário, usarmos a palavra, então temos de tomá-la em qualquer dos casos apenas como idéia... O que está formado transforma-se de novo imediatamente e nós temos, se quisermos de algum modo chegar à intuição viva da Natureza, de nos mantermos tão móveis e plásticos como o exemplo que ela nos propõe... Cada ser vivo não é uma coisa singular, mas uma pluralidade; mesmo no caso em que nos aparece como indivíduo, persiste, contudo, como uma coleção de seres vivos autônomos, que, segundo a idéia, segundo a disposição, são iguais, mas quando se manifestam podem ser iguais ou semelhantes, desiguais ou dissemelhantes. Estes seres estão em parte originariamente já unidos, em parte encontram-se e reúnem-se. Separam-se e procuram-se de novo e provocam assim uma produção infinita de todas as maneiras e em todas as direções (GOETHE *apud* KESTLER, 2006, p. 47).

Para Goethe o estudo da morfologia é dinâmico. Mais do que o estudo de partes, é o estudo do todo. As partes só fazem sentido quando estudadas em suas relações na composição da totalidade. É este o princípio da morfologia, compreender as



articulações entre as partes e suas transformações: “a morfologia não é uma disciplina atomista, inventário de formas, mas estudo das relações entre os elementos inventariados. A tarefa do morfologista é a de descobrir e a de codificar as relações que articulam as formas observadas” (RODRIGUES, 1978, p. 16). Assim, a observação é uma tarefa muito importante, a análise qualitativa ganha relevo, pois o objeto de conhecimento está na esfera do sensível. É por meio de observações que Goethe identifica formas, suas variações e relações. Observando a natureza, mais especificamente o desenvolvimento vegetal, Goethe chega ao conceito de “fenômeno originário” ou “proto-fenômeno” (*Urphänomen*).

O fenômeno originário pode ser compreendido como o “espírito” do fenômeno, como uma estrutura básica imanente ao ser. Observando as plantas no jardim botânico de Pádua, Goethe compreende que “todas as formas vegetais poderiam ser desenvolvidas a partir de uma forma primordial” (SANTOS NETO, 2011, p. 14), dessa maneira, ele identifica um elemento nodal na composição do fenômeno: o “*Urphänomen*”:

Segundo Goethe, há certos fenômenos que se dão à intuição e que expressam certos modos de ser básicos. O *Urphänomenon* é um “modelo” ou “regra” fundamental de que deriva, ou pode derivar, uma multiplicidade de formas. O *Urphänomenon* é por isso uma *Urform*, ou “protoforma”, que é o modelo de todas as formas orgânicas. O estudo da *Urform* e das formas deriváveis é a morfologia (MORA, 2001, p. 2956).

A morfologia parte da leitura de que existe uma estrutura básica de composição dos fenômenos, o fenômeno originário, e de que as diferentes relações e combinações entre os elementos deste fenômeno podem originar variadas formas. Propp (1978, p. 33) nos oferece o exemplo da botânica onde “a morfologia compreende o estudo das partes constitutivas de uma planta, da sua relação entre si e com o conjunto; isto é, o estudo da estrutura de uma planta”. Se pensarmos, por exemplo, em uma cidade composta por espaços cheios (edifícios, volumes construídos) e vazios (ruas, praças, áreas verdes), a depender da combinação, proporção e relação entre esses elementos, poderemos ter malhas urbanas completamente diferentes, passando de um modelo de cidade tipicamente colonial a um modelo de cidade modernista.

A cidade pode ser tomada também como um fenômeno originário capaz de refletir, por meio de seu espaço físico, no que concerne às articulações entre as partes da cidade em si e com o todo urbano, a sociedade que a construiu. Em sentido semelhante, Walter Benjamin irá aplicar o conceito de *Urphänomen* em seu projeto

sobre as “passagens” (*Passagen-Werk*), isto é, as galerias parisienses do século XIX. Para Benjamin, as passagens eram o fenômeno originário, a partir do qual se poderia apreender o acontecimento histórico (BUCK-MORSS, 2001, p. 89). As ricas galerias do século XIX, já decadentes no início do século XX, refletiam a contradição histórica entre progresso tecnicista, consumismo e a conseqüente destruição da natureza e do homem, principalmente figurada nos períodos das grandes guerras. As galerias são o fenômeno originário do consumo, são as estruturas básicas, tomadas por Benjamin, para a compreensão da história em si, de seu progresso e decadência<sup>9</sup>.

O pensamento de Goethe e de outros filósofos e poetas do chamado Movimento Romântico, no final do século XVIII e no século XIX, contrapõe a visão cartesiana ou atomista de mundo. O método do pensamento analítico desenvolvido por Descartes postulava a redução de fenômenos complexos às suas partes a fim de analisá-las separadamente (CAPRA, 1996, p. 34), enquanto que a visão romântica concebia a natureza como “um grande todo harmonioso” (GOETHE *apud* CAPRA, 1996, p. 36). A natureza é o eixo fundamental que confere unidade às pesquisas de Goethe e ressalta sua concepção totalizadora de mundo: “A natureza não é considerada em seus aspectos fragmentários, ‘mas como coisa atuante e vivente, procurando-se apresentá-la como uma totalidade que se esforça por evidenciar-se em suas várias partes’” (SANTOS NETO, 2011, p. 12). O conceito de morfologia descoberto nos estudos sobre botânica é tão significativo, que o próprio Goethe o transpõe para as artes em 1817 (BOOIJ, LEHMANN, *et al.*, 2000, p. 16). Posteriormente, outras áreas se apropriam do termo, como a linguística, o urbanismo e a sociologia.

O capítulo 2 aborda os desdobramentos do pensamento morfológico. Em *O formalismo russo*, apresenta-se o movimento que buscou evidenciar o texto literário a partir de sua estrutura compositiva; em *A abordagem estruturalista*, esclarece-se como a visão epistemológica do Estruturalismo reflete na compreensão relacional do fenômeno e na transformação da concepção espacial a partir do século XX; em *Teoria da Lógica Social do Espaço*, enfoca-se um dos desdobramentos da morfologia no campo da arquitetura e urbanismo a partir da teoria desenvolvida por Hillier e Hanson, que enfoca a correlação entre espaço e sociedade, entendendo o espaço

---

<sup>9</sup> Susan Buck-Morss irá elucidar a apropriação de Walter Benjamin do conceito de *Urphänomen* aplicado às Passagens, da seguinte maneira: “Nas moribundas Passagens, as primitivas propagandas industriais haviam criado uma paisagem anterior ao dilúvio, uma *ur-paisagem* do consumo, que testemunhava o declive de uma época econômica que o sonho coletivo confunde com o declive do próprio mundo. Como as cavernas de uma zona arqueológica, contém as modas do século passado *in situ*” (BUCK-MORSS, 2001, p. 82-83, tradução nossa). Na tradução espanhola: “*En los moribundos Pasajes, las primitivas mercandas industriales habían creado un paisaje antediluviano, un <<ur-paisaje del consumo>>, que testimoniaba <<el declive de una época económica>> que el <<sueño colectivo>> confunde con <<el declive del mundo mismo>>. Como las cavernas de una zona arqueológica, contienen las modas del siglo pasado in situ*” (BUCK-MORSS, 2001, p. 82-83).

como estrutura capaz de afetar a organização social; por fim, em *Panorama urbano do Rio de Janeiro: 1565 a 2017*, as transformações urbanas da cidade do Rio de Janeiro desde seu estabelecimento até o tempo presente são investigadas a partir da Teoria da Lógica Social do Espaço, correlacionando fatores históricos e sociais às mudanças espaciais na cidade.

## O formalismo russo

O pensamento morfológico alemão é o ponto de partida para os estudos sobre a forma, principalmente linguísticos e literários, que surgem com grande força na Rússia em finais do século XIX e início do século XX, com o chamado Movimento Formalista (LOPES, TCHUGUNNIKOV e SCHNAIDERMAN, 2010, p. 12). O Formalismo foi o primeiro movimento crítico russo que de fato se ocupou de maneira sistemática da estrutura literária, dos problemas de ritmo, métrica, estilo e composição (ERLICH, 1974, p. 26). Instaurado primeiramente em 1915 com a fundação do chamado Círculo Linguístico de Moscou e um ano mais tarde com a constituição da Sociedade para o Estudo da Língua Poética (OPOYAZ, sigla em russo) em São Petesburgo (TEZZA, 2013), foi um movimento bastante heterogêneo em sua formação e ideias e recebeu esse nome, pois seus membros eram taxados de formalistas por se preocuparem apenas com a forma do texto literário, deixando o conteúdo de lado. Vladimir Propp, um dos nomes do movimento, defenderá que a ciência não se limita às questões morfológicas, mas elas não deixam de ser um campo de investigação de forte contributo, inclusive como premissas para o estudo histórico:

A ciência não se limita às questões que abordamos aqui. Só falamos dos problemas que dizem respeito à morfologia. Não abordamos em particular o imenso campo das investigações históricas. Estas podem ser, aparentemente, mais interessantes que as investigações morfológicas, e já se trabalhou muito neste domínio. [...] Mas afirmamos que enquanto não existe um estudo morfológico correto não poderá haver um bom estudo histórico. Se não soubermos decompor um conto nas suas partes constitutivas, não poderemos estabelecer uma comparação justificada (PROPP, 1978, p. 55).

Os estudos do movimento, ao considerarem "o texto literário como um sistema imanente" (TODOROV, 1970, p. 30), se mostraram de grande importância à crítica literária. Para Todorov (1970, p. 28), "o grande mérito dos estudos formalistas é a profundidade e a finura de suas análises concretas". Um dos mais importantes nomes do formalismo russo, Roman Jakobson, considera que "o objeto da ciência literária

não é a literatura, mas a *literatúrnost*, isto é, o que faz de determinada obra uma obra literária" (JAKOBSON *apud* TODOROV, 1970, p. 30). O termo *literatúrnost* ou *literariedade* é o elemento que distingue a literatura das demais artes:

A obra literária compreende elementos que não são especiais da literatura; citarei pelo menos um, porque o desenvolvimento das comunicações de massa permite encontra-lo hoje de modo incontestável, nos filmes, nas bandas desenhadas e talvez nos *fait divers*, quer dizer, noutros lugares que não o romance: é a narrativa, a história, o argumento, aquilo a que Souriau chamou, a propósito do filme, a *diegese*. Existe uma forma *diegética* comum a artes diferentes, forma que começa hoje a ser analisada segundo métodos novos inspirados em Propp. No entanto, perante o elemento de *efabulação* que partilha com outras criações, a literatura possui um elemento que a define especificamente: a sua linguagem; a este elemento específico, tinha a escola formalista russa já tentado isolá-lo e trata-lo, sob o nome de *Literaturnost*, de *literaturidade* (*literariedade*); Jakobson chama-lhe *poética*; a *poética* é a análise que permite responder a esta pergunta: o que é que faz de uma mensagem verbal uma obra de arte? É este elemento específico, a que, pela minha parte, chamarei *retórico*, de modo a evitar qualquer restrição da *poética* à poesia e a marcar bem que se trata de um plano geral da linguagem comum a todos os gêneros, tanto à prosa como ao verso (BARTHES, 1984a, p. 105).

O elemento da linguagem em literatura é muito importante, não apenas a narrativa em si, mas a forma que a distingue de outras narrativas. No formalismo russo, a forma envolve todos os aspectos e partes da obra, contudo, ela existe apenas em seu aspecto relacional. A estrutura do texto torna-se o objeto, busca-se uma descrição científica do texto literário que independe de subjetividades:

Afinal, o que faz de uma obra literária uma obra literária? – essa é a questão central do formalismo. A revolução instaurada por eles está na natureza da resposta a esta questão antiga: para eles, era preciso livrar a teoria literária de tudo que não fosse estritamente literário, livrá-la da psicologia, da história, da biografia, da sociologia, da intuição, do subjetivismo (TEZZA, 2013, n.p.).

Neste sentido, o movimento formalista restituiu à literatura sua importância, como afirma o crítico literário alemão Hans Robert Jauss:

A teoria do método formalista alçou novamente a literatura à condição de um objeto autônomo de investigação, na medida em que desvinculou a obra literária de todas as condicionantes históricas e, à maneira da nova linguística estrutural, definindo em termos puramente funcionais a sua realização específica como a soma de todos os procedimentos artísticos nela empregados (JAUSS *apud* SANTOS, 2009, p. 126-127).

Apesar de suas importantes contribuições, o Formalismo Russo foi um movimento curto, que durou apenas quinze anos (1915 a 1930). Sua dissolução tem um caráter político, pois o movimento foi acusado pelos marxistas de negar o impacto da sociedade sobre a literatura. Contudo, para Erlich essa crítica não pode ser tomada como verdade absoluta, já que os formalistas tinham a consciência de que a literatura não se produz no vazio e que a opção pelo não aprofundamento sociológico constituía mais uma questão metodológica do que um princípio estético (ERLICH, 1974, p. 169). Apesar das críticas e da curta duração, o formalismo russo teve grande influência posterior. Em 1958, a tradução do livro de Vladimir Propp do russo para o inglês suscitou grande interesse (TODOROV, 1970, p. 29). Em *A morfologia do conto popular*, o autor identifica elementos constantes nos contos populares russos, as quais ele dá o nome de funções. Propp encontra uma estrutura comum a diversos contos folclóricos, onde “todos os predicados refletem a estrutura do conto, todos os sujeitos, os complementos e as outras partes do discurso definem o tema” (MÉLÉTINSKI, 1978, p. 238). O trabalho de Propp está intimamente ligado à tradição morfológica alemã. Ao comparar os contos folclóricos russos, Propp busca a superestrutura social que os compõem. Por meio da repetição dos elementos, ele identifica as estruturas originárias que se mantêm nos contos metamorfoseados.

Propp teve por inspiração o projeto de Goethe que pretendia formular as leis por detrás da repetição observada nos reinos animal e vegetal. Essa busca é correlativa à noção de transformação dos elementos que se repetem. A ideia da metamorfose implica uma perspectiva monogenética, derivando a diversidade das formas da uniformidade inicial. Ela comparece no princípio comum a Goethe e Propp segundo o qual o estudo da estrutura é o estudo das transformações. [...] O conto mágico, objeto de estudo de Propp, é apresentado como metamorfose contínua de um tipo primitivo. A metamorfose é o processo de onde parte toda a variedade dos contos. É nesse ponto que seu método se cruza com aquele de Goethe, para quem o objeto de estudo é caracterizado por uma série contínua de transformações (LOPES, TCHUGUNNIKOV e SCHNAIDERMAN, 2010, p. 13).

Assim como na morfologia de Goethe, Propp percebe a forma originária, *Urform*, do fenômeno estudado. O autor distingue como constantes 31 ações dos personagens do ponto de vista de sua significação, definidas como as unidades narrativas do conto popular russo. Se por um lado o trabalho de Propp recebeu muitas críticas por sua tendência extremista da análise da forma (TODOROV, 1970), por outro, contribuiu para o desenvolvimento dos métodos de análise estrutural e constitui ainda hoje obra fundamental para estudo do folclore narrativo (MÉLÉTINSKI, 1978).

Outra influência do formalismo russo está nos trabalhos de Roman Jakobson, um dos fundadores do Círculo Linguístico de Moscou e, posteriormente, um dos fundadores do Círculo Linguístico de Praga. Influenciado pelo trabalho de Ferdinand de Saussure, os estudos de Jakobson versam, dentre outras coisas, sobre a literatura como linguagem e sobre o papel dos sons na composição do signo linguístico. Para o autor, a palavra é uma unidade composta por uma face material, o som, e uma face espiritual, o sentido (JAKOBSON, 1977, p. 20). A base do pensamento estruturalista encontra-se nos estudos de Saussure, mas a Jakobson atribui-se o papel de um dos precursores e difusores da prática estrutural (LOPES, TCHUGUNNIKOV e SCHNAIDERMAN, 2010, p. 15).

## A abordagem estruturalista

O estruturalismo não se configura como uma teoria ou método, mas como um ponto de vista epistemológico (GARVIN *apud* CÂMARA JÚNIOR, 1967), isto é, trata-se de uma maneira de ver o mundo a partir de uma perspectiva relacional, pois “parte da observação de que todo conceito num dado sistema é determinado por todos os outros conceitos do mesmo sistema, e nada significa por si próprio” (GARVIN *apud* CÂMARA JÚNIOR, 1967, p. 43). Assim, os fenômenos possuem significação enquanto partes de um todo e não como elementos isolados, pois há uma estrutura, ou uma inter-relação que os conecta. A estrutura de um fenômeno não abrange todas as temáticas relacionadas a ele, mas o vê, principalmente a partir de seu aspecto plástico, isto é, sua forma (CÂMARA JÚNIOR, 1967). O estruturalismo trata “os objetos enquanto ‘posições em sistemas estruturados’ e não enquanto ‘objetos existentes independentemente de uma estrutura’” (THIRY-CHERQUES, 2006, p. 142). A relação e articulação de diferentes estruturas, funcionando harmonicamente, conformam o *sistema*.

A origem do estruturalismo remete aos três cursos de linguística ministrados por Ferdinand de Saussure na Universidade de Genebra, de 1906 a 1911. O conteúdo de suas aulas juntamente com o apontamento de seus alunos foi reunido no livro *Curso de Linguística Geral*, publicado em 1916. Em seu trabalho, Saussure não utiliza o termo

estruturalismo diretamente, mas concebe a linguística em termos de suas relações. Saussure destaca a importância do estudo sincrônico da língua, isto é, de uma aproximação descritiva e define o signo linguístico como a união de um conceito a uma imagem acústica:

O signo linguístico é, pois, uma entidade psíquica de duas faces [...]. Estes dois elementos estão intimamente unidos e postulam-se um ao outro. [...] Chamamos signo à combinação do conceito e da imagem acústica; mas no uso corrente este termo designa geralmente só a imagem acústica, por exemplo uma palavra (arbor, etc.). Esquecemo-nos de que se chamamos signo a arbor é porque encerra o conceito <<árvore>> de tal forma que a ideia da parte sensorial implica uma noção da totalidade. A ambiguidade desapareceria se designássemos as três noções a que nos referimos por meio de nomes relacionados uns com os outros mas que estabelecessem oposição. Propomos manter a palavra signo para designar o total e substituir conceito e imagem acústica respectivamente por significado e significante; estes dois termos têm a vantagem de marcar a oposição que os separa entre si e que os distingue do total de que fazem parte (SAUSSURE, 1978, p. 123-124).

O signo linguístico é gerado a partir da relação entre significado e significante. São duas faces de uma mesma realidade. Para Ferdinand de Saussure, a língua é o articulador entre o pensamento e o som e "cada signo tem seu próprio significado justamente porque convive com os demais signos da língua" (RODRIGUES, 2008, p. 10). A língua é entendida, portanto, em termos de sua estrutura, onde "todos os termos são solidários e em que o valor de um resulta da presença simultânea dos outros" (SAUSSURE, 1978, p. 194), assim, os termos são estabelecidos a partir de um jogo de diferenças e não em ponto original determinado. Apesar da concepção do estruturalismo estar ligada aos estudos linguísticos, sua visão globalizante permitiu que a linguística estrutural influenciasse metodologicamente um conjunto de ciências humanas (LOPES, TCHUGUNNIKOV e SCHNAIDERMAN, 2010), "assim que o estruturalismo é uma posição científica geral para todos os campos do conhecimento humano. Abrange o estudo da natureza e o estudo do homem em sua criação cultural, e, pois, nesta última, também o estudo linguístico" (CÂMARA JÚNIOR, 1967, p. 44). O conceito de estrutura constitui a compreensão da lógica das relações entre as partes constituintes de um determinado fenômeno. Os elementos são solidários e qualquer alteração em um elemento implica no reajuste dos demais (THIRY-CHERQUES, 2006). Ao estruturalismo, interessa desvelar as estruturas não aparentes, "o que subjaz, como inerente à razão humana, sob estas estruturas" (THIRY-CHERQUES, 2006, p. 142).

O estruturalismo ganhou força e atingiu seu apogeu na década de 1960, com a vertente francesa da abordagem. Um dos pensadores a adotar o ponto de vista estruturalista foi o antropólogo francês Claude Lévi-Strauss que, ao estudar diferentes povos, suas relações de parentesco e suas construções mitológicas, buscou identificar a estrutura que perpassa as variadas formas de manifestação. Sua investigação antropológica o leva à conclusão de que “a mente humana, apesar das diferenças culturais entre as diversas frações da Humanidade, é em toda a parte uma e a mesma coisa, com as mesmas capacidades” (LÉVI-STRAUSS, 2014, p. 31). Para o antropólogo, a ciência pode enxergar o mundo de duas maneiras, reduzindo-o ou estudando suas relações internas:

A Ciência apenas tem dois modos de proceder: ou é reducionista ou é estruturalista. É reducionista quando descobre que é possível reduzir fenômenos mais simples, noutros níveis. Por exemplo, há muitas coisas na vida que podem ser reduzidas a processos físico-químicos, que explicam parcialmente essas coisas, mas não totalmente. E, quando somos confrontados com fenômenos demasiado complexos para serem reduzidos a fenômenos de ordem inferior, só os podemos abordar estudando as suas relações internas, isto é, tentando entender que tipo de sistema original formam no seu conjunto (LÉVI-STRAUSS, 2014, p. 21).

Lévi-Strauss diferencia o pensamento analítico do pensamento sistêmico e revela que na abordagem estrutural é preciso considerar as relações mais simples e inteligíveis que unem os elementos (LÉVI-STRAUSS, 1977, p. 8). O antropólogo é o primeiro a adotar a abordagem estruturalista fora do âmbito linguístico, mas não o único. Pensadores reconhecidos como Jacques Lacan e Roland Barthes também aplicaram o ponto de vista epistemológico em seus respectivos campos de conhecimento. Lacan vê no estruturalismo um modo de ler o inconsciente, mas sempre com o sujeito presente. Para ele, a estrutura preexiste ao sujeito e é ela quem possibilita a relação entre o indivíduo e o mundo. É “por haver uma estrutura sociolinguística preliminar à existência de um indivíduo qualquer que o sujeito pode advir enquanto tal” (COUTO e SOUZA, 2013, p. 187). Em Barthes, a abordagem se manifesta nos estudos literários. O autor aponta que “toda a leitura se passa no interior de uma estrutura” (BARTHES, 1984d, p. 33). Por mais que haja espontaneidade e subjetividade de interpretação, “a leitura não excede a estrutura; submete-se-lhe: precisa dela, respeita-a: mas perverte-a”



(BARTHES, 1984d, p. 33). O leitor<sup>10</sup> imprime suas percepções ao texto, conferindo-lhe vivacidade, mas em Barthes, essa intervenção acontece apenas porque existe uma relação, uma proporção, pré-estabelecida entre os elementos do texto (BARTHES, 1984c):

Quero dizer que toda a leitura deriva de formas transindividuais: as associações engendradas pela letra do texto (mas onde está essa letra?) nunca são, façamos o que fizermos, anárquicas; são sempre tiradas (colhidas e inseridas) de certos códigos, de certas línguas, de certas listas de estereótipos. A leitura mais subjetiva que se possa imaginar nunca é senão um jogo conduzido a partir de certas regras (BARTHES, 1984c, p. 28).

A leitura é também parte de um sistema estruturado, pois o texto parte de uma lógica de léxico e sintaxe, mesmo quando a subverte. Barthes evidencia a leitura, pois para ele a escrita é o lugar neutro, por meio do qual o autor perde sua identidade (BARTHES, 1984b). O lugar onde a multiplicidade do texto se reúne, onde os diálogos acontecem e onde as culturas se encontram é no leitor, pois "a unidade de um texto não está na sua origem, mas no seu destino" (BARTHES, 1984b, p. 53). Neste sentido, a leitura é marcada pela estrutura em que se encontra o texto, mas também pela estrutura social na qual o leitor está inserido. O texto está sempre associado a outras ideias, outras imagens, imbuído do sentido dado pelo leitor.

A ideia do estruturalismo aplica-se, portanto, a diferentes áreas do conhecimento, com olhares distintos a depender do objeto da abordagem. O eixo comum está na busca pela compreensão da estrutura subjacente aos fenômenos em contraposição ao pensamento analítico que reduz o fenômeno ao comportamento das partes, mas sem considerar a relação entre elas.

## O pós-estruturalismo

No final da década de 1960, emerge uma corrente de pensamento que busca avançar na abordagem estruturalista: o pós-estruturalismo, também denominado neoestruturalismo ou superestruturalismo. Essa abordagem não nega o estruturalismo, mas a partir dele se desenvolve. O pós-estruturalismo reafirma a importância da estrutura, mas confere novo destaque ao sujeito. Assim como no estruturalismo, o pós-

---

<sup>10</sup> A introdução da figura do leitor como parte da estrutura na análise literária de Barthes avança em relação ao proposto pelo Formalismo Russo, mas não difere dele em sua essência. Para Teixeira (1998, p. 40), "no âmbito literário propriamente dito, em que se destacam Roland Barthes e Todorov, o estruturalismo não apresentou progresso doutrinário substancial com relação ao formalismo russo, senão uma espécie de aprimoramento necessário à matéria bruta do pensamento eslavo, rigorosamente essencial ao Ocidente".

estruturalismo tem um caráter antifundacionista, ou seja, nega a existência de um momento fundante, ou uma origem, e entende o fenômeno a partir de uma matriz relacional. Os fenômenos só existem em relação aos demais não havendo primazia de um sobre outro, as identidades são definidas a partir das diferenças no interior da estrutura. Contudo, diferente do estruturalismo, a perspectiva pós-estruturalista questiona a existência de estruturas universais, "comuns a todas as culturas e à mente humana em geral" (PETERS, 2000, p. 39) e rompe com a tendência totalizante. O pensamento pós-estruturalista de certa maneira traz flexibilidade ao estruturalismo, passando de uma "noção de fixidez e rigidez da significação para uma na qual a linguagem é fluida, contingente e instável" (PEIXOTO, 2008, p. 493). Além disso, enquanto o estruturalismo se foca em uma perspectiva sincrônica, o pós-estruturalismo abarca também um viés diacrônico, reintroduzindo de certo modo a análise histórica. Pode-se dizer, portanto, que o pós-estruturalismo não rompe com o estruturalismo, mas o atravessa, refinando-o e desenvolvendo-o. Os principais nomes associados a essa abordagem são: Michel Foucault, Jacques Derrida, Jean-François Lyotard e Gilles Deleuze.

O pensamento estruturalista e seu desdobramento pós-estruturalista são decisivos na concepção de espaço no século XX. O espaço, que até então era visto como realidade dada, uma existência pré-existente, passa a ser questionado e percebido também a partir de uma relação: "pode-se afirmar, em linhas muito gerais, que o espaço deixou de ser tratado como pano de fundo absoluto do universo e também que, na contramão do legado kantiano, deixou de ser aceito pacificamente como categoria a priori da percepção" (BRANDÃO, 2013, p. 48). Até o século XIX, a noção de tempo parece ter prevalecido na perspectiva histórica, enquanto que o espaço era dado como "imóvel, fixo, morto e não dialético" (SOJA, 1993, p. 17). A noção de duração precedia à de localização. Contudo, a reviravolta científica do século XX, principalmente na física, a partir da teoria da relatividade, mostrou que o espaço não é rígido e hegemônico. Para Foucault, o século XX é a época em que o espaço passa a ser concebido a partir de suas relações:

A grande obsessão do século XIX foi, sabe-se, a história: temas do desenvolvimento e da estagnação, temas da crise e do ciclo, da acumulação do passado, do grande excesso de mortos, do resfriamento ameaçador do mundo. [...] A época atual seria talvez sobretudo a época do espaço. Estamos na época da simultaneidade, estamos na época da justaposição, na época do próximo e do distante, do lado a lado, do disperso. Estamos em um momento em que o mundo é experimentado, creio, menos como uma grande vida que se desenvolveria através do

tempo, do que como uma rede que liga pontos e entrecruza seu emaranhado. [...] O estruturalismo, ou ao menos aquilo que é agrupado sob esse nome ligeiramente genérico, é o esforço para estabelecer, entre elementos que podem ter sido distribuídos através do tempo, um conjunto de relações que os faz aparecer como justapostos, opostos, implicados um pelo outro; em resumo, que os faz aparecer como uma espécie de configuração. E, na verdade, não se trata, desse modo, de negar o tempo, mas uma determinada maneira de tratar aquilo que é chamado de tempo e também de história (FOUCAULT, 2013, p. 113).

O espaço é, portanto, uma rede, que entrelaça tempo, história, paisagem e ser social. Não é um vazio absoluto e apriorístico, mas um espaço outro<sup>11</sup>, uma “espacialidade efetivamente vivida e socialmente criada, simultaneamente concreta e abstrata, a contextura das práticas sociais” (SOJA, 1993, p. 26). O estruturalismo é um dos caminhos mais importantes para a “reafirmação do espaço na teoria social crítica” (SOJA, 1993, p. 26). A concepção de espaço, sobretudo a partir do contexto estruturalista, “abarcava não somente as transformações de natureza propriamente teórica relativas ao termo, mas também aquelas vinculadas à vivência do espaço como categoria empírica, socialmente determinada e determinante” (BRANDÃO, 2013, p. 49).

Em literatura, os estudos que abordam o espaço tendem a considerá-lo tanto pelo viés objetivo, de natureza física; quanto por seu viés subjetivo, de natureza simbólica. O espaço objetivo está vinculado à esfera da exterioridade; enquanto que o espaço subjetivo está conectado a configurações sociais ou psicológicas, seja o espaço social, que abarca as conjunturas histórica, econômica, cultural e ideológica; seja o espaço psicológico, que abarca as sensações, expectativas e vontades dos personagens com relação ao espaço (BRANDÃO, 2013). O espaço pode ser compreendido “tanto como algo dado, da ordem do observável – o que o qualifica como categoria da própria realidade, do próprio mundo empírico -, quanto algo que é da ordem do possível [...], como condição de possibilidade” (BRANDÃO, 2013, p. 56). O espaço é, portanto, fruto da relação entre natureza física e simbólica. Assim como é ele mesmo parte de uma relação entre a noção de tempo e sociedade, no que Soja (1993, p. 19) denominou “dialética tríplice de espaço, tempo e ser social”. Fortalece-se o entendimento de que não há supremacia do tempo (história) em relação ao espaço (geografia), mas uma relação de simultaneidade.

---

<sup>11</sup> Título da conferência proferida por Foucault em 1967. No original em francês: *Des espaces autres*.

## Teoria da Lógica Social do Espaço

Na década de 1970, na Inglaterra, no âmbito da faculdade de arquitetura da University College London (UCL), Bill Hillier e seus colaboradores desenvolvem uma série de artigos que buscam evidenciar as pré-estruturas do desenho espacial. Orientados pelo conceito de sintaxe, proveniente da linguagem, e pela leitura morfológica, propõem uma análise sintática do espaço, que consiste em entender a formação espacial a partir da articulação entre os elementos que o compõem e das operações entre esses elementos, isto é, suas relações de semelhança e diferença. Em 1984, em coautoria com Julienne Hanson, Bill Hillier lança o livro *The Social Logic of Space* que institui a Sintaxe Espacial como teoria e método para compreensão e leitura da cidade a partir da correlação entre espaço e sociedade. A abordagem estruturalista tem forte influência no desenvolvimento da teoria, ao propor uma perspectiva relacional, superando o paradigma da relação homem-natureza, no qual indivíduo e ambiente são vistos como fenômenos distintos e não relacionados e, por conseguinte, o espaço é caracterizado como objeto inerte e a sociedade como mera abstração (GRIFFITHS, 2011). A teoria desenvolvida por Hillier e Hanson aponta na direção contrária ao paradigma, entendendo a articulação entre espaço e sociedade, a partir da qual a configuração espacial é capaz de revelar uma forma de organização social. O entendimento é de que, “ao atribuir forma a nosso mundo material, a arquitetura estrutura o sistema de espaço no qual vivemos e nos movemos”<sup>12</sup> (HILLIER e HANSON, 1984, p. IX). Isso significa dizer que o lugar tem relação direta com a vida social, pois materializa as possibilidades de movimento e afeta, facilitando ou dificultando, os encontros e desencontros de pessoas no espaço. A arquitetura, portanto, tem implicações nas relações cotidianas que vão além de suas propriedades estéticas ou simbólicas.

A Teoria da Lógica Social do Espaço, ou simplesmente, Sintaxe Espacial surge como um contraponto tanto ao determinismo arquitetônico do movimento moderno quanto ao anti-determinismo posterior. Se por um lado o modernismo apregoou que o urbanismo seria capaz de reinstalar “o homem na sua supremacia e dignidade” (LE CORBUSIER, 2008, p. 27), impondo uma sociedade regida por uma ordem racional, por outro, a reação a este determinismo foi acreditar em uma arquitetura isenta de qualquer influência na vida social. Para Hillier e Hanson (1984, p. IX), “parece ingênuo acreditar tanto que a organização espacial por meio da forma arquitetônica possa ter um efeito determinante nas relações sociais, quanto acreditar que qualquer relação

---

<sup>12</sup> No original: “By giving shape and form to our material world, architecture structures the system of space in which we live and move” (HILLIER e HANSON, 1984, p. IX).

seja totalmente ausente" <sup>13</sup>, isso significa que espaço e sociedade se correlacionam na medida em que a sociedade tem implicações na construção espacial e o espaço afeta as relações sociais. Estudar a sociedade como formadora do lugar e entender o lugar como atuante no corpo social são dois caminhos que se complementam na compreensão do que é a cidade. O objeto de estudo da Sintaxe Espacial é o segundo caminho, isto é, tem como foco principal o espaço e a partir dele, as implicações na sociedade.

O espaço na cidade é gerado a partir da relação entre os elementos cheios e vazios que a compõem. Os elementos cheios, as edificações, são artefatos que reúnem em um objeto físico determinada forma. A relação entre as edificações cria e ordena os elementos vazios, correspondentes na cidade às calçadas, ruas, caminhos e praças. Hillier e Hanson (1984, p. 1) consideram que o objetivo primeiro das edificações não é a massa construída por si, mas a ordenação do espaço vazio. O fundamento da arquitetura não está, portanto, nos muros, mas no espaço gerado por meio deles (COUTINHO, 2010). Ao estudar os elementos vazios, gerados a partir das relações entre os elementos cheios, a Sintaxe Espacial compreende feições da sociedade, pois os padrões espaciais materializam uma forma de organização social, estabelecem hierarquias e associações, revelam centralidades e periferias. Entender os espaços vazios é também apreender as possibilidades de movimento na cidade e, conseqüentemente, os potenciais de aglutinação e dispersão de pessoas. É por meio dos caminhos de deslocamento, resultado da forma espacial, em associação com diferentes aspectos urbanos que se busca compreender a dinâmica do lugar e reconhecer diferentes sociedades.

De acordo com Hillier, Penn, *et al.* (1993), a configuração da malha urbana é um gerador de padrões de movimento. Em geral, quando se estuda o movimento de pessoas em uma cidade, a tendência é focar-se nos pontos de deslocamento, de partida e de chegada, pois o movimento é interpretado de forma binária: *de um lugar para outro*. Contudo, o que os autores destacam é a importância do trajeto nesse deslocamento, o espaço entre a partida e a chegada. Medeiros (2013, p. 124) parte de um exemplo de Hillier para esclarecer como as diferentes configurações da malha urbana implicam diferentes maneiras de movimento e distintas associações e hierarquizações do espaço. Na Figura 11, o autor apresenta duas configurações hipotéticas, onde o caminho central seria o mais importante, mas em "graus diferenciados", pois no caso A concentra todos os fluxos, não havendo conexões

---

<sup>13</sup> No original: "*It seems as naive to believe that spatial organisation through architectural form can have a determinative effect on social relations as to believe that any such relation is entirely absent*" (HILLIER e HANSON, 1984, p. IX).

entre os demais caminhos, enquanto que no caso B é possível transitar entre diferentes caminhos – 1 a 2, por exemplo – sem necessariamente passar pelo eixo central.

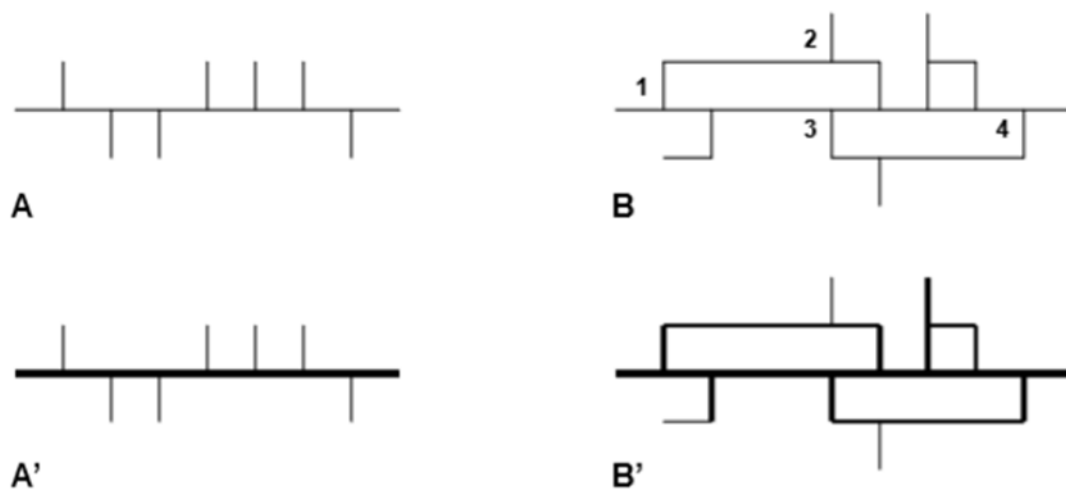


Figura 11: “Exemplo de duas configurações de malhas viárias hipotéticas. A e B ilustram as duas situações, enquanto A' e B' expõem uma possível hierarquia de eixos: quanto mais espessa uma linha, maior o fluxo suposto. Observe-se que enquanto para a situação da esquerda a via horizontal é a única mais importante, resultando em uma hierarquia de apenas dois níveis, para a situação da direita há uma diversidade maior, com vários níveis de diferenciação”. Fonte: (MEDEIROS, 2013, p. 124).

Medeiros procura evidenciar, portanto, a importância da relação entre os caminhos na escolha dentre as possibilidades de movimento. Entende-se, portanto, que a malha urbana pode “promover ou restringir o movimento, resultando em uma hierarquia espacial dependente diretamente dos modos de relacionamento entre suas diversas partes” (MEDEIROS, 2013, p. 125). Claramente, o sujeito tem papel imperativo na escolha do caminho pelo qual se desloca. O espaço oferece diferentes possibilidades de movimento, o sujeito não necessariamente optará pelo caminho mais curto ou mais “fácil”, pois a escolha é subjetiva e está submetida a uma gama de variáveis. Todavia, o que a Sintaxe Espacial evidencia é que quando há uma “convergência de movimento, configuração e atração, todos trabalhando em sincronia, haveria poderosas razões lógicas para preferir a configuração como a principal causa do movimento” (MEDEIROS, 2013, p. 125). Isso significa dizer que a configuração espacial diferencia e hierarquiza os caminhos, estabelecendo certos fluxos de movimento que, conseqüentemente, atraem usos do espaço motivados pela concentração do fluxo. Os usos também passam a atrair mais movimento, funcionando como um ciclo. Assim, um comerciante optaria por fixar seu estabelecimento em um local que propiciasse um grande número de clientes por ser facilmente acessível, como efeito, mais pessoas seriam atraídas àquela localidade em função do estabelecimento. A configuração

teria, portanto, um papel primário na geração do movimento, ao qual a Sintaxe Espacial denominou “movimento natural” (HILLIER, PENN, *et al.*, 1993, p. 32).

A proposta da Teoria é, portanto, estudar o movimento natural a partir das diferentes configurações espaciais. Evidenciando, contudo, que “o movimento natural não seria um fenômeno invariável, comum a todas as culturas e regiões do mundo” (MEDEIROS, 2013, p. 125), ao contrário, ele tomaria “diferentes formas em diferentes culturas, refletindo as distintas lógicas espaciais de formação da malha urbana” <sup>14</sup> (HILLIER, PENN, *et al.*, 1993, p. 32). O que é invariável é o comportamento implícito que relaciona a configuração ao movimento natural (HILLIER, PENN, *et al.*, 1993; MEDEIROS, 2013), isto é, a forma do lugar que age nos padrões de locomoção.

Dito isso, cabe a pergunta: como compreender o movimento natural? O que torna um caminho mais acessível a outro? Qual a localidade urbana mais facilmente alcançável a partir de todas as outras localidades da cidade? Ao decidir uma trajetória a partir de um mapa, a escolha é feita pelo caminho mais curto metricamente ou pelo caminho com menos conversões de percurso, o caminho mais direto? Na hipótese de orientar alguém a chegar a determinado local, Hamer oferece uma resposta:

Imagine que lá está você, esperando para atravessar uma via, quando um carro se aproxima, um passageiro desce e lhe pergunta onde está o banco mais próximo. Existem, de fato, duas rotas: um longo caminho seguindo uma via principal, com uma única mudança de rota para a esquerda, e um caminho muito mais curto com diversas mudanças de rota através de vias secundárias. Qual delas você indica para o indivíduo? A resposta é a rota mais longa e simples. Tente dar direções com muitas mudanças para a esquerda e direita que o viajante certamente terminará perdido. Talvez devido a nossos cérebros se negarem a trabalhar com muita complexidade, os humanos preferem as rotas mais fáceis às que são labirínticas (HAMER *apud* MEDEIROS, 2013, p. 133).

O movimento natural, portanto, seguiria uma lógica topológica, decorrente do arranjo espacial, em detrimento da lógica métrica. É natural escolher o caminho mais simples e mais facilmente apreensível, por compreender um menor número de etapas, a optar por um caminho labiríntico, porém mais curto metricamente. No caso hipotético da Figura 12, o deslocamento de A a F, passando por B, C, D e E corresponde ao menor

---

<sup>14</sup> No original: “This is not to say that natural movement is not a culturally variable phenomenon. On the contrary, it takes different forms in different cultures, reflecting the different spatial logics of the urban grid” (HILLIER, PENN, *et al.*, 1993, p. 32).

percurso métrico, totalizando 361,8 metros, porém ao maior percurso topológico, com 5 mudanças de direção (5 passos topológicos); enquanto que o deslocamento com o mesmo ponto de partida, A, e chegando ao mesmo destino, F, mas percorrendo um trajeto diferente, passando por G, corresponde à maior distância métrica, 400 metros, e à menor distância topológica, 2 mudanças de direção. O caminho mais curto topologicamente seria a escolha natural de movimento.

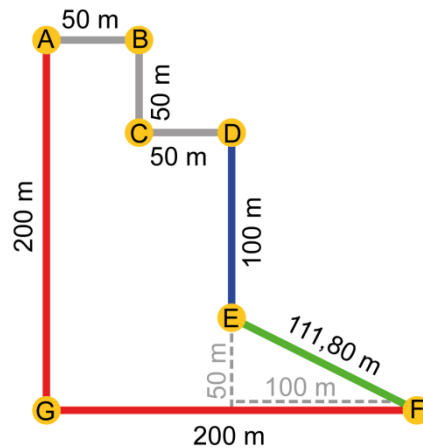


Figura 12: Distância métrica e topológica. Partindo de A e chegando em F, o percurso A>B>C>D>E>F corresponde a menor distância métrica e maior distância topológica; enquanto que o percurso A>G>F corresponde à maior distância métrica e menor distância topológica. Fonte: autora.

Nesse caso, a compreensão relacional do espaço é importante para entender o potencial de movimentação humana por meio dele. Não basta saber que o indivíduo sai de A para chegar a F, mas importa também perceber que ele prefere o trajeto que passa pelo ponto G, pois a relação entre A e F é de apenas duas mudanças de percurso. Por meio da leitura do movimento potencialmente gerado a partir da estrutura da cidade, a Sintaxe Espacial consegue apreender padrões espaciais correlacionados a possibilidades sociais de encontros e desencontros, concentração e dispersão de pessoas. A sociedade é compreendida a partir de sua materialização “em termos de encontros e esquivações” (HOLANDA, 2013, p. 84), mediante a assimilação da articulação espacial “em sistemas de contiguidades, continuidades, proximidades, separações, hierarquias, circunscrições” (HOLANDA, 2013, p. 83).

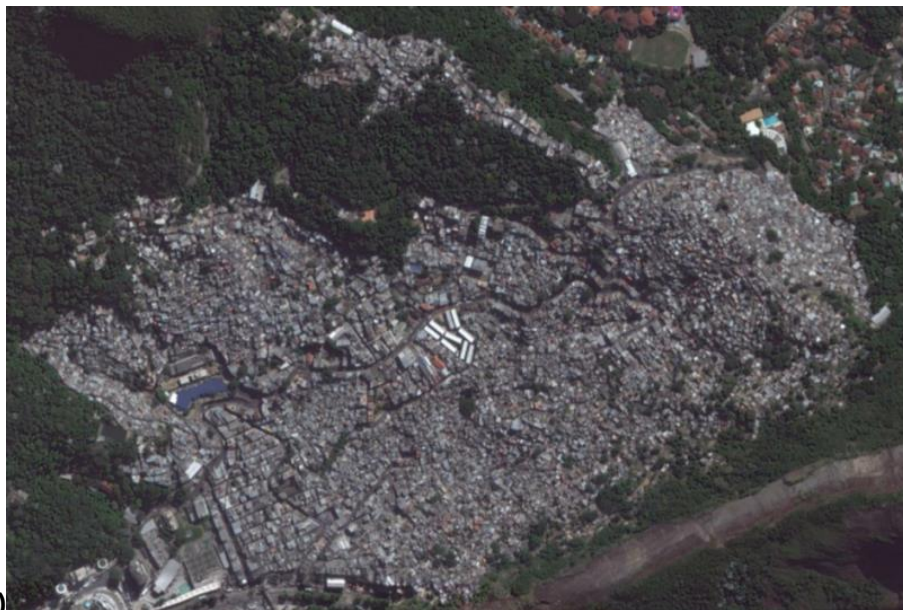
### Mapa Axial e Variáveis de Análise

O mapa axial é uma das ferramentas utilizada pela Sintaxe Espacial para a interpretação da estrutura da cidade e consiste em um processamento matemático obtido a partir da representação linear do espaço urbano, “definido como aquele universalmente acessível, isto é, que pode ser percorrido, sem barreiras, de qualquer



lugar para qualquer lugar" (MEDEIROS, 2013, p. 145), abrange os caminhos, calçadas, ruas e praças de uma cidade que sejam de âmbito público.

A representação linear é produzida a partir de uma base cartográfica da cidade seguindo os princípios topológicos. São traçados eixos sobre os espaços de livre deslocamento, de modo a cobrir toda a malha urbana com o menor número possível das maiores retas. A representação linear é processada em aplicativos computacionais específicos, de modo a gerar uma matriz matemática representativa das interações entre os eixos (MEDEIROS, 2013), o denominado mapa axial. A Figura 13 mostra a sequência para a elaboração do mapa axial da favela da Rocinha, no Rio de Janeiro, onde primeiro obteve-se a base cartográfica, nesse caso georreferenciada, em seguida foi realizada a representação linear sobre essa base e, por fim, realizado o processamento matemático para obtenção do mapa axial. O mapa foi gerado a partir de uma imagem de satélite real e atualizada, porém, por representar potenciais de movimento, as representações lineares podem também ser feitas sobre bases cartográficas antigas ou ainda sobre simulações futuras e situações hipotéticas. O que se avalia é a possibilidade de deslocamento a partir de um arranjo espacial. Assim, havendo bases cartográficas disponíveis, pode-se, por exemplo, elaborar um estudo das transformações de potencialidades de uma cidade ao longo do tempo, bem como fazer previsões futuras com base nos padrões de transformação identificados.



(1)

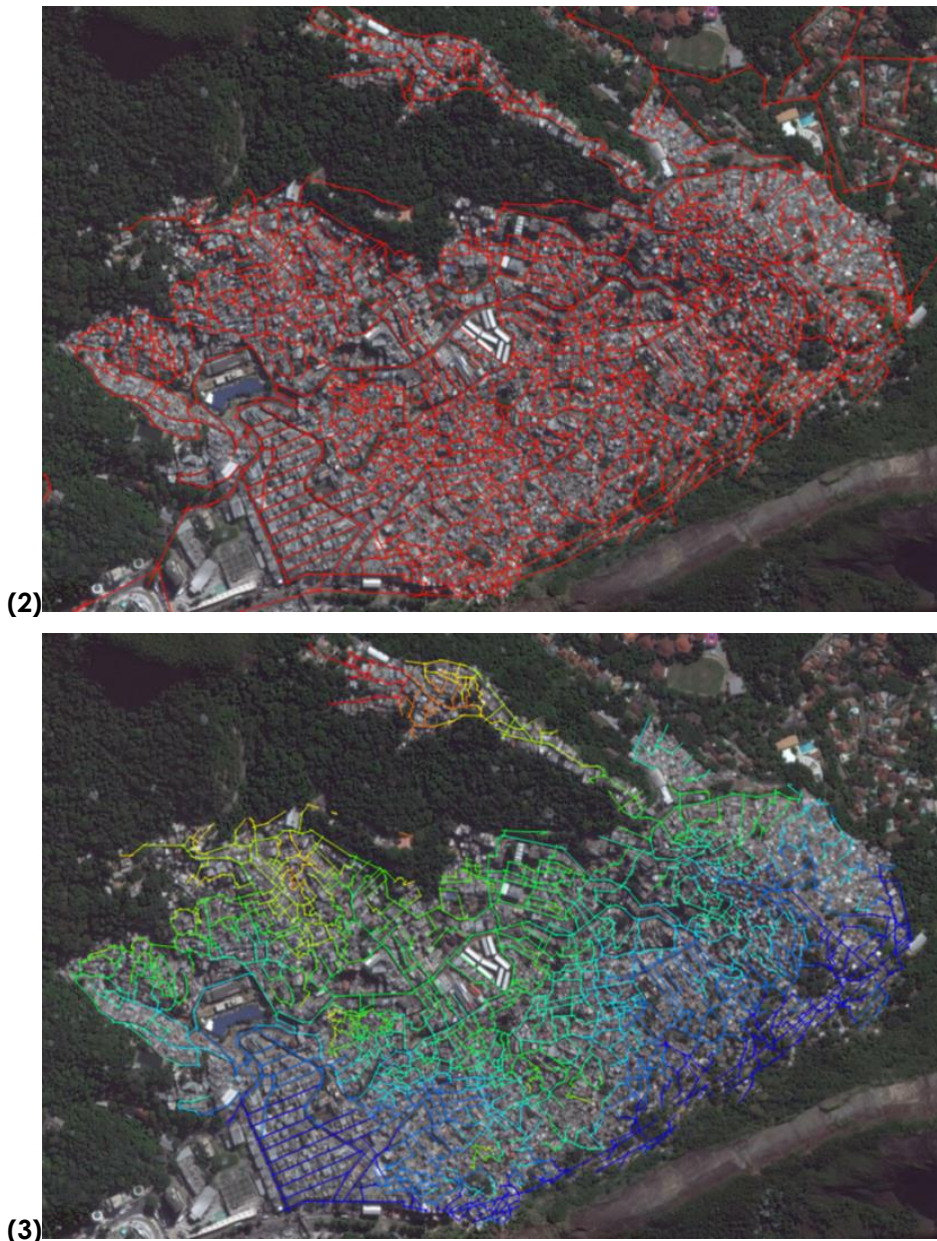


Figura 13: Sequência para elaboração do mapa axial da favela da Rocinha, RJ, 2017: (1) base cartográfica disponibilizada pelo Google Earth®; (2) representação linear realizada com o programa computacional QGis®; (3) processamento do mapa axial realizado por meio do programa computacional Depthmap®, com os valores de integração global. Fonte: autora.

O mapa axial pode ser interpretado por meio de diferentes variáveis. A principal delas é a chamada medida de **integração**, também conhecida como medida de acessibilidade ou permeabilidade (SABOYA, 2007; MEDEIROS, 2013). A integração traduz "o potencial de atração de fluxos e movimento de determinado eixo ante o

complexo urbano" (MEDEIROS, 2013, p. 151) e pode ser calculada tanto a nível global (Rn), onde o raio de abrangência (R) abarca um número ilimitado de conexões (n), quanto a nível local a partir de um raio determinado – estudos comprovam que em geral a análise até o terceiro nível topológico (R3) corresponde ao potencial local da configuração (MEDEIROS, 2013). A variável de **integração global (Rn)** aponta, em um sistema, as linhas que podem ser mais facilmente alcançadas a partir de todas as demais existentes no mesmo sistema, isto é, indica os eixos mais acessíveis e os menos acessíveis para todos dentro da cidade. A análise do mapa axial permite obter informações quantitativas e qualitativas, pois além dos valores matemáticos obtidos a partir das relações entre as linhas, a modelagem pode ser compreendida por meio da ponderação visual (Figura 13). A escala cromática dos mapas vai do "vermelho, passando pelo laranja e verde até chegar ao azul – onde os eixos com maior valor de integração tendem a vermelho, e os de menor, a azul" (MEDEIROS, 2013, p. 151).

As variáveis **NAIN** e **NACH** (HILLIER, YANG e TURNER, 2012) são obtidas por meio do mapa de seguimentos, que consiste em uma modelagem onde as linhas do mapa axial são segmentadas a partir de suas intersecções. O mapa de segmentos pode representar uma leitura mais detalhada da cidade, pois possibilita analisar trechos de rua que podem ter um desempenho diferente quando comparados à rua como um todo, além de permitir a ponderação angular dos eixos, ou seja, no caso de uma rua sinuosa, formada por pequenos eixos com pequenos ângulos entre eles, é possível realizar uma ponderação de modo a considerar os pequenos eixos como um percurso contínuo. O mapa de segmentos, contudo, não substitui o mapa axial, pois este nos permite obter medidas diferentes, como o comprimento total de ruas, por exemplo.

A variável NAIN<sup>15</sup> consiste em uma medida normalizada do valor de integração obtida a partir do mapa de segmentos e a variável NACH consiste no valor de escolha normalizada, que expressa o quanto cada segmento é utilizado no registro de todas as rotas possíveis entre qualquer par de origem e destino em um sistema. A variável NAIN é uma medida normalizada do valor de integração. Como medidas normalizadas, NAIN e NACH permitem a comparação de malhas urbanas de diferentes tamanhos, assim como possibilitam a análise, por exemplo, de uma rua ou trecho de rua em confronto com o sistema como um todo.

---

<sup>15</sup> O valor de NAIN é uma mera normalização da medida de integração global. Visualmente, inclusive, os mapas são idênticos. Como o mapa axial é amplamente utilizado em trabalhos envolvendo Sintaxe Espacial e, nesse trabalho, os mapas de segmentos foram obtidos a partir dos axiais, optamos em apresentar as imagens dos mapas axiais de integração global e divulgar no formato de tabela os valores referentes às demais variáveis configuracionais.

A análise topológica do mapa axial permite também explorar outras variáveis, uma delas é a **conectividade**, que assinala o número médio de conexões dos eixos do sistema, isto é, as possibilidades de trajeto em um sistema. A conectividade é a primeira medida topológica extraída a partir do mapa axial, pois significa entender quantas conexões cada eixo faz, "linhas com alta conectividade tendem a ter um papel importante, uma vez que potencialmente promovem acesso a um grande número de outras linhas axiais" (SABOYA, 2007, p. 2). A partir dela, extrai-se a profundidade média, que hierarquiza os eixos como mais rasos ou mais profundos. A profundidade é definida pela distância topológica entre os eixos do sistema, assim, "todos os eixos diretamente conectados a uma determinada linha estão a um passo topológico dela. As linhas diretamente conectadas a esses eixos estão a dois passos topológicos da primeira, e assim por diante" (SABOYA, 2007, p. 1).

Derivadas das medidas topológicas, é possível extrair variáveis de percepção. Correlacionando as integrações global e local de um sistema, obtemos seu nível de sincronia, isto é, em que medida as características locais repetem ou não o padrão global da malha urbana, essa variável recebe o nome de **sinergia**. A correlação entre as medidas de conectividade média e integração global, chamada de **inteligibilidade**, aponta o grau de legibilidade da malha, pois confronta a expectativa de que o eixo mais conectado seja também o mais integrado globalmente.

Além das medidas relacionais, a representação linear por si permite explorar uma série de atributos geométricos da configuração urbana, dentre eles: a **área do sistema**, que indica o tamanho da malha urbana referente à representação linear e permite visualizar o ritmo de transformação da configuração em um estudo diacrônico; o **número de linhas**, que assinala o número de eixos do sistema e revela a tendência à maior ou menor irregularidade da malha urbana; o **comprimento médio das linhas**, que funciona como parâmetro do tamanho de ruas; o **número de linhas por km<sup>2</sup>**, que aponta para o grau de densidade do sistema, associando a quantidade de linhas existentes em unidade de área; e o **comprimento de linha por km<sup>2</sup>**, que indica um segundo grau de densidade do sistema, ao associar o comprimento total de linhas por unidade de área, permitindo visualizar o tamanho de rua por área.

A Sintaxe Espacial tem aplicabilidade em diferentes estudos que pretendam compreender determinada situação a partir da forma espacial. A partir de correlações, pode-se compreender, por exemplo, como segregação ou integração da cidade estão ligadas à distribuição de renda, como certos tipos de crime são favorecidos por certas configurações espaciais, ou como determinados usos do solo são atraídos pelas potencialidades do espaço.

## Panorama urbano do Rio de Janeiro: 1565 a 2017<sup>16</sup>

*É que o Rio de Janeiro não foi edificado segundo o estabelecido na teoria das perpendiculares e oblíquas. Ela sofreu, como todas as cidades espontâneas, o influxo do local em que se edificou e das vicissitudes sociais por que passou [...] (Vida e morte de M. J. Gonzaga de Sá, 2018h, p. 633).*

No estudo das transformações urbanas do Rio de Janeiro, a Teoria da Lógica Social do Espaço nos oferece um importante aparato para compreensão dos processos de segregação urbana. Ao correlacionarmos as mudanças históricas e sociais à formação da malha urbana, a Sintaxe Espacial nos permite compreender que o espaço da cidade afeta de modo considerável a organização da sociedade carioca. Ao longo dos anos, a opção por melhorias urbanas em determinadas áreas em detrimento de outras conformou a cidade e influenciou na organização da sociedade atual. Neste título, busca-se caracterizar a cidade do Rio de Janeiro a partir de seus aspectos históricos e sociais para, em seguida, confrontá-los, em *A perspectiva configuracional*, às transformações da malha urbana a partir da leitura sintática.

Fundada por Estácio de Sá em 1º de março de 1565, sob o nome de São Sebastião do Rio de Janeiro, ao pé do morro conhecido como "Cara de Cão", a cidade teve seus primeiros anos atribulados por ser território já ocupado pelos índios tamoios, resistentes à colonização portuguesa. Após diversos confrontos, com a derrota dos índios, os portugueses optam pelo abandono do local de fundação e pela instalação da cidade no morro do Castelo, que passa a ser fortificado. A escolha do morro é estratégica: "a altitude e os ventos afastam os miasmas dos brejos vizinhos" (ENDERS, 2015, p. 35).

A cidade estabelece-se aos poucos, a população cresce e começam a surgir casas nos morros vizinhos: São Bento, Santo Antônio, da Conceição. A estrutura urbana inicial segue "o costume dos portugueses de fundar novas cidades onde possa ser reproduzido o modelo medieval habitual em sua pátria, um porto combinado com uma elevação" (BENEVOLO, 1993, p. 114), assim o Rio de Janeiro organiza-se em cidade alta e cidade baixa (Figura 14).

---

<sup>16</sup> Este título é fruto de trabalho desenvolvido nas disciplinas Estudos Especiais em Desenho Urbano I e II do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, ministradas pelo Profº. Drº. Valério Medeiros, em 2017. O trabalho foi publicado também no formato de artigo para a 8ª Conferência da rede lusófona de morfologia urbana – PNUM 2019, sob o título *Rio de Janeiro: quatro séculos de transformações urbanas*, em coautoria com o Profº. Drº. Valério Medeiros (MEDEIROS e MEDEIROS, 2019).

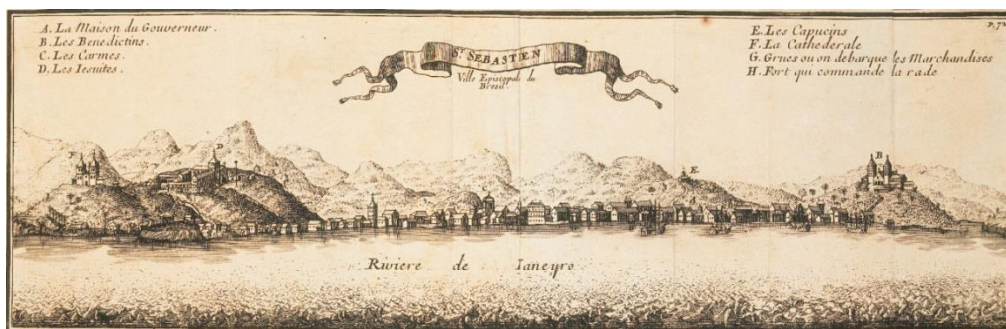


Figura 14: A cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro em desenho de autoria desconhecida no final do século XVII. Organização em cidade alta e cidade baixa. Fonte: (FROGER apud OLIVEIRA, s.d.).

Ao longo dos séculos XVI e XVII, o Rio de Janeiro cresce de forma lenta e gradual, sem grande expressividade econômica. É apenas no século XVIII que a cidade ganha importância como entreposto e ponto de escoamento do ouro descoberto em Minas Gerais. Em 1705, a Coroa ordena a abertura do Caminho Novo, ligando o Rio aos distritos mineiros. A rota impulsiona a expansão em direção ao interior e reforça a vocação marítima da cidade como ponto de ligação entre metrópole e colônia.

O Rio de Janeiro se torna “a principal cidade brasileira” (ENDERS, 2015, p. 57) e capital do país em 1763. O centro da cidade fixa-se, então, ao redor da residência dos vice-reis, no Paço Imperial. A transferência da capital de Salvador para o Rio de Janeiro faz com que a população cresça e surjam novos bairros.

Em 1808, com a invasão napoleônica a Portugal, a família real chega ao Brasil e estabelece-se no Rio de Janeiro. As transformações na cidade são inevitáveis, conforme aponta Enders:

A presença da Corte, de qualquer modo, contribui para atrair ao Rio de Janeiro ondas de migrantes, movidos por razões diversas. Assim, soldados portugueses vêm pôr-se a serviço do regente e das ambições deste no estuário da Prata. Súditos fiéis do rei da Espanha encontram um porto monárquico no Rio de Janeiro, no momento em que os vice-reinados vizinhos do Brasil estão abalados por movimentos libertadores e republicanos. Entre 1799 e 1821, o centro da cidade passa de 43.000 a 79.000 habitantes; duplica-se a população livre, que ultrapassa 45.000 indivíduos. / A mudança é igualmente qualitativa. Uma capital colonial não acolhe sem transformação profunda as elites de uma metrópole imperial como Portugal. Com a chegada da Corte e suas consequências, os estrangeiros afluem para a América portuguesa em maior número do que antes. Afirma-se o caráter cosmopolita do centro fluminense (ENDERS, 2015, p. 92).

O Rio de Janeiro é a única cidade a sediar um império europeu fora da Europa, por isso passa por transformações urbanas de uma grande cidade. São realizados diversos investimentos em infraestrutura urbana e na construção de novas estradas, bem como investimentos de cunho cultural e científico e a difusão das belas artes. Nas palavras de Fernandes (2010, p. 221): "O Rio tornar-se-ia aceleradamente numa capital transatlântica, numa cidade 'imperial' – e, nestes termos, numa urbe maior, mais complexa e mais modernizada" (Figura 15).

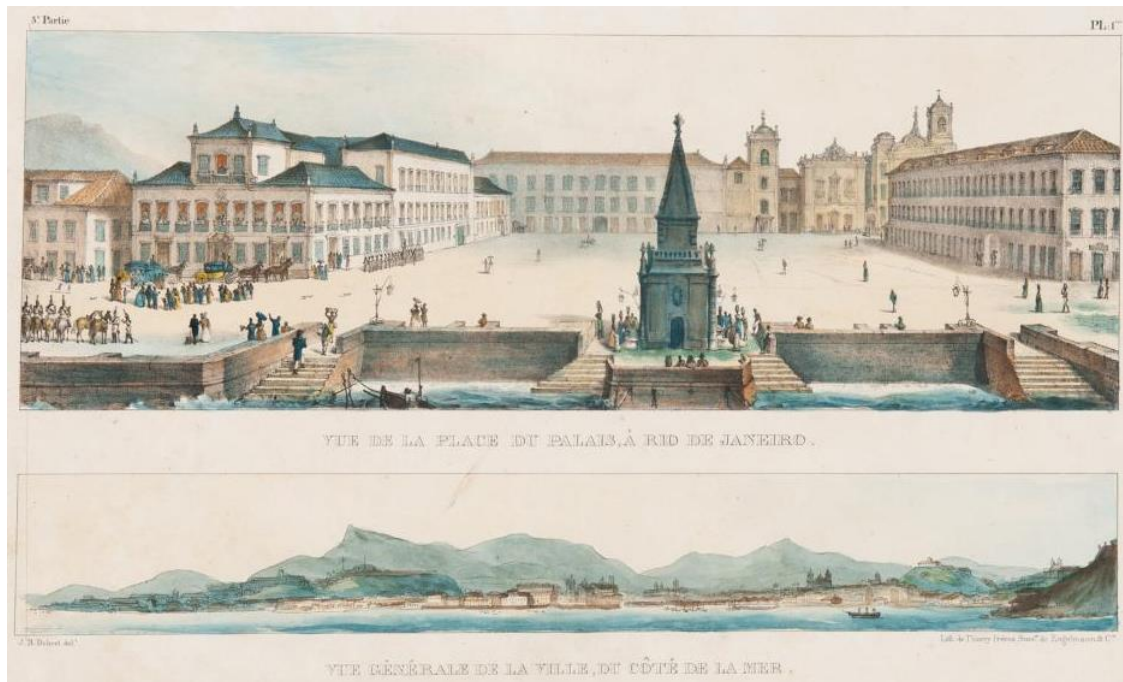


Figura 15: Vista do Largo do Paço no Rio de Janeiro e vista geral da cidade do lado do mar por Jean-Baptiste Debret e Thierry Frères. Fonte: (BRASILIANA ITAÚ, 1835).

Em 1821, em virtude da pressão portuguesa, a família real retorna a Portugal. No Brasil, Dom Pedro I declara independência em 1822 e é sagrado Imperador, mas, em 1831, abdica do trono em favor de seu filho, Dom Pedro II. Sob o governo de Dom Pedro II, o fim da Guerra do Paraguai, na qual o Brasil sai vitorioso, implica em transformações urbanas e sociais. Os "voluntários da pátria" que retornaram da guerra passaram a "engrossar as fileiras da população pobre. Muitos se instalam na capital do Império" (ENDERS, 2015, p. 170). O crescimento da população pobre gera uma crise habitacional que faz crescer o número de cortiços e moradias coletivas. Em 1893 é demolido o maior cortiço do Rio de Janeiro, o *Cabeça de Porco*. Muitos dos seus antigos moradores erguem casebres no Morro da Providência (Figura 16), próximo ao local. Mais tarde, "soldados que retornavam da pacificação de Canudos são autorizados a colonizar a mesma colina" (ENDERS, 2015, p. 203), surge a primeira

favela<sup>17</sup> carioca. A ocupação dos morros intensifica-se também com a busca por moradia dos recém-alforriados:

Após a Lei Áurea, os negros libertos foram buscar moradia em regiões precárias e afastadas dos bairros centrais das cidades. Uma grande reforma urbana no Rio de Janeiro, em 1904, expulsou as populações pobres para os morros (MARINGONI, 2011, p. 36).

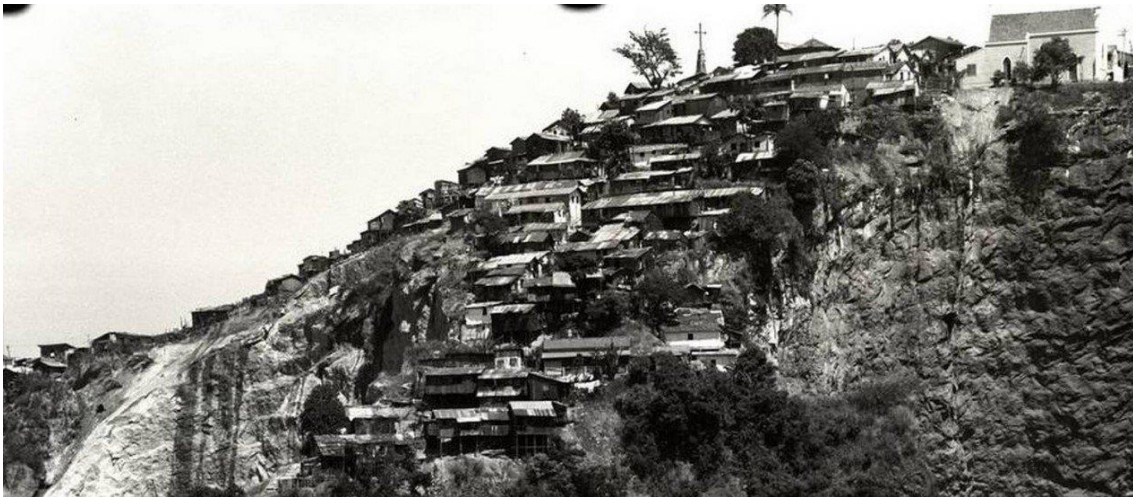


Figura 16: Morro da Providência em 1966. Fonte: (O GLOBO, 2017).

O final do século XIX representou para o Rio de Janeiro grandes transformações demográficas. Além dos combatentes oriundos da Guerra do Paraguai e dos negros recém-alforriados, milhares de imigrantes foram atraídos a países como Brasil e Argentina em função dos investimentos por parte dos europeus em países periféricos, como resultado da demanda por matéria prima. Em 1889, é proclamada a República o que não afeta fundamentalmente o papel da capital que continua a crescer e se transformar:

A "civilização" do Brasil passa doravante pela modernização do distrito federal. As transformações do Rio de Janeiro não são ditadas apenas por motivos ideológicos, mas também por seu crescimento espacial e demográfico. Entre 1838 e 1920, o número de cariocas passa de 137.000 a 1.150.000, a urbanização alcança regiões rurais, subúrbios se tornam bairros (ENDERS, 2015, p. 159).

---

<sup>17</sup> De acordo com Enders (2015, p. 203): "A favela é uma planta espinhosa, típica do sertão árido, que tinha dado o nome a uma elevação estratégica para a conquista da cidadela de Canudos".



É nesse ritmo de crescimento e modernizações que o Rio de Janeiro adentra o século XX. As intervenções na cidade acontecem por meio de planos de melhoramentos, embelezamento e expansão que “não consideram a cidade em sua totalidade, mas apenas se dedicam a intervenções localizadas ou setoriais” (RIBEIRO, 2001, p. 141). Um dos planos mais emblemáticos de transformação da paisagem carioca foi o executado na administração do prefeito Pereira Passos, em 1903. O *Plano de Embelezamento e Saneamento da Cidade* tinha o “objetivo de produzir uma nova imagem da cidade que, ao mesmo tempo, significasse uma nova imagem da nação e das novas elites” (SEVCENKO *apud* RIBEIRO, 2001, p. 142). De cunho higienista, o plano propôs aterros, alargamento, prolongamento e abertura de diversas vias, dentre elas a Avenida Central (Figura 17), e ficou conhecido como “o bota-abaixo” em razão das demolições realizadas:

A chamada Reforma Pereira Passos foi um marco na urbanização carioca. Houve uma verdadeira reconstrução do Centro da cidade, a partir de novos traçados mais compatíveis com o uso de trens e bondes, em vez de animais e carruagens. Foram então abertos grandes eixos de circulação viária, como as avenidas Passos, Mem de Sá e Salvador de Sá. A principal obra dessa reforma, no entanto, foi de responsabilidade do governo federal: a abertura da avenida Central – posteriormente, avenida Rio Branco –, que uniu o Rio de Janeiro de “mar a mar”, isto é do porto, na então Prainha, até a recém-construída avenida Beira-Mar. A União realizou ainda obras de ampliação do porto do Rio de Janeiro, além de abrir as avenidas Rodrigues Alves e Francisco Bicalho. Iniciada em fevereiro de 1903, com a demolição do prédio nº 27 da rua da Prainha, a avenida Central foi inaugurada em 15 de novembro de 1905, por ocasião da comemoração dos 16 anos da proclamação da República (MOTTA, 2016, n.p.).



Figura 17: Avenida Central. Fotografia de Marc Ferrez. Fonte: (BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL, 190-?).

A Reforma Pereira Passos dá início a uma série de intervenções urbanas que o Rio sofrerá no século XX, são ações de limpeza urbana e social, marcadas por segregação e racismo (DEL PRIORE e VENÂNCIO, 2006). Em 1922, durante a administração do prefeito Carlos Sampaio, o Morro do Castelo é demolido (Figura 18). Apesar de ser o núcleo fundacional da cidade, o morro é arrasado por abrigar famílias pobres e ser considerado empecilho ao projeto de higienização urbana. O material do desmonte foi utilizado em aterros na cidade e a Esplanada do Castelo cedeu lugar à Exposição Comemorativa do Centenário da Independência.



Figura 18: Demolição do morro do Castelo. Fotografia de Augusto Malta. Fonte: (ACERVO IMS, 1925).

As transformações urbanas têm continuidade com o *Plano de Remodelação e Embelezamento* proposto pelo arquiteto francês Alfred Agache. O plano não é completamente executado, mas são propostos novos zoneamentos para a cidade. Durante a administração do prefeito Henrique Dorsworth, entra em prática o *Plano de Obras da Comissão do Plano da Cidade* que realiza ações como a abertura da Avenida Presidente Vargas (Figura 19), desapropriando uma série de imóveis no centro e contribuindo para a expulsão da população mais pobre (BRASIL, 2007), abertura da Avenida Brasil, integrando a rodovia Rio-São Paulo, remodelação de quadras do centro, urbanização do bairro de Botafogo, dentre outras.



Figura 19: Obras de abertura da Avenida Presidente Vargas. Autor desconhecido. Fonte: (AGCRJ, 1942)

Em 1960, a capital federal é transferida para Brasília. O Rio de Janeiro sofre com a perda de sua posição política, contudo, as transformações urbanas não cessam, elas adquirem agora uma nova motivação: a manutenção do significado simbólico da cidade: “o Rio deveria manter sua aura de capitalidade, uma vez que sua identificação como símbolo do Brasil era importante, não somente para a cidade, mas para todo o país” (MELLO, 2012, p. 15). Sob o governo do prefeito Carlos Lacerda, o Rio de Janeiro contrata o urbanista grego Constantino Doxiadis pra a elaboração de um novo plano para a cidade, dessa vez, de consolidação do eixo de expansão para a Zona Sul.

Neste período, o crescimento de favelas é apontado como um mal a ser extirpado. De acordo com Enders, há uma tentativa de urbanizar as áreas já ocupadas por assentamentos ilegais, mas o governo opta por sua erradicação:

Esboça-se a ideia de urbanizar as áreas ocupadas por barracos, em vez de erradicá-los. Mas o governo Lacerda escolhe a segunda alternativa. Ele ordena a destruição de doze favelas, cujos ocupantes são removidos para aglomerações operárias financiadas com o auxílio de créditos norte-americanos: Vila Kennedy (Senador Camará), Vila Aliança (Bangu), Vila

Esperança (Vigário Geral), Cidade de Deus (Jacarepaguá) (ENDERS, 2015, p. 306).

Braga (2003) destaca ainda que a remoção de favelas traz incutido o conceito de dismantelar as relações de vizinhança e os vínculos estabelecidos na comunidade. Para o *Plano Doxiadis*, "os bairros residenciais devem ser planejados para reacomodar amostras representativas da população, de preferência a segregar colônias de grupos semelhantes do ponto de vista ocupacional e econômico" (DOXIADIS *apud* BRAGA, 2003, p. 191). Com essa diretriz, começam a surgir bairros de grande uniformidade econômica e social, como a Barra da Tijuca (Figura 20), como afirma Jaguaribe:

A urbanização da Barra da Tijuca, inicialmente empreendida como potencialização administrativa, econômica e cultural de um Rio de Janeiro debilitado pela transferência da capital federal e carente de oportunidades de negócios, terminou por consagrar, sobretudo, a especulação imobiliária. O que havia sido imaginado como a criação de centros comunitários e uma nova forma de vivenda funcional e orgânica, que refletiria a modernização nacional em versão carioca, acabou transformando-se na opção enclausurada de um refúgio urbano alheio às vicissitudes da cidade em suas contradições sociais. (JAGUARIBE, 1998, p. 162)

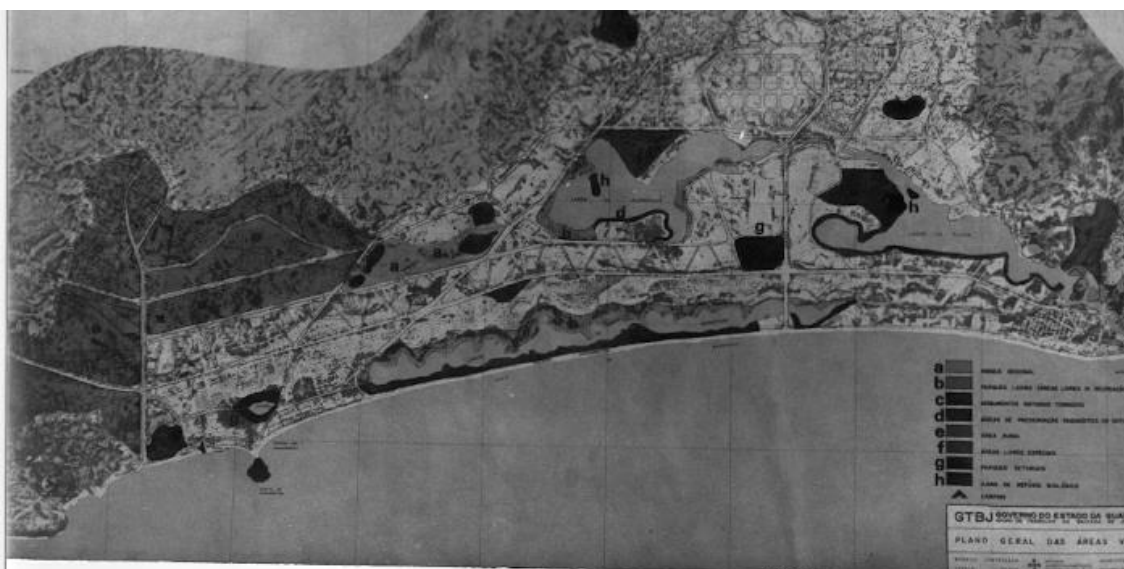


Figura 20: Plano Piloto da Barra da Tijuca, pontal de Semambetiba e Jacarepaguá. Fonte: (AGCRJ, 197-?).

O *Plano Doxiadis* prevê a dispersão de polos de centralidade e fica clara a ruptura com o centro urbano e a formação de núcleos autônomos fechados em si, à semelhança de condomínios como na Barra da Tijuca (BRAGA, 2003).

Em 2010, a operação urbana consorciada *Porto Maravilha* deu início às obras de reestruturação da região portuária do Rio de Janeiro. Contudo, as transformações e melhorias geraram aumento significativo no valor dos imóveis da região, o que tem levado a um processo de gentrificação da área (PARADEDADA, 2015).

Os planos de remodelação do Rio de Janeiro ao longo do século XX se mostraram segregadores e gentrificadores. Para Braga (2003, p. 198): “um dos conteúdos mais explícitos das ações de transformação dos espaços públicos do Centro do Rio, ao longo do século XX, foi a consolidação do zoneamento excludente”.

### A perspectiva configuracional

As diversas mudanças pelas quais passou o Rio de Janeiro desde sua fundação resultaram em diferentes implicações espaciais. O espaço público se transformou e as relações entre o sistema de cheios (edificações e volumes construídos) e vazios (espaços abertos como ruas e praças) alterou-se. Como investigar, portanto, estas mudanças?

A leitura diacrônica do Rio de Janeiro sob o ponto de vista morfológico requer a decodificação das articulações entre as formas urbanas em diferentes momentos da história do assentamento. Das abordagens possíveis, a Sintaxe Espacial oferece o aporte teórico para o entendimento relacional do espaço por considerar as articulações entre espaço e sociedade. A estratégia ampara-se na análise dos vazios, que são os espaços abertos passíveis de deslocamento e que atuam como os canais que vinculam as partes do todo urbano. Estes canais, avaliados segundo distintos graus de movimento potencial oriundos das propriedades da forma, podem ser compreendidos como uma espécie de metáfora das dinâmicas urbanas (MEDEIROS, 2013; COELHO, 2017).

Compreender o espaço significa não apenas entender o cenário das transformações urbanas do Rio de Janeiro, mas ler uma estrutura capaz de afetar o fluxo social e facilitar ou dificultar encontros e desencontros. Para os criadores da Sintaxe Espacial, as “decisões arquitetônicas estratégicas a respeito da forma dos edifícios e da organização espacial podem ter consequências sociais” (HILLIER e HANSON, 1984, p. IX). Amparado neste entendimento, tendo em conta as ferramentas recomendadas pela Sintaxe Espacial, foram desenvolvidas 30 modelagens a partir de mapas históricos para o Rio de Janeiro considerando a representação da rede de caminhos como um conjunto de eixos conectados (“representação linear”). Esta representação deve ser composta pelo menor número das maiores linhas retas capazes de cobrir todo sistema

de espaços abertos (caminhos, ruas, praças) e, após a análise em software específico, passa a ser denominada de “mapa axial”. Se submetido a um segundo nível de processamento, em que as linhas são fragmentadas a cada conexão, o modelo passa a ser denominado “mapa de segmentos”.

Para este estudo, 25 dos mapas, de 1567 a 1900, foram modelados a partir da base cartográfica disponível na plataforma *imagineRio*® (RICE UNIVERSITY HUMANITIES RESEARCH CENTER, 2017). Quatro resultaram de recorte retroativo (RAMALHO, LIMA, *et al.*, 2017) a partir do mapa de 2017 que, por sua vez, foi produzido a partir da base georreferenciada da plataforma *Google Earth*®. Todos os mapas foram processados e analisados por meio dos programas *QGIS*® e *Depthmap*®, de modo que a padronização permitiu realizar uma comparação precisa entre as estruturas urbanas do Rio de Janeiro nos diferentes períodos históricos.

A plataforma digital *imagineRio*® desenvolvida pela *Rice University* (2017) reúne diversos mapas da cidade do Rio de Janeiro sob uma mesma base georreferenciada. Trata-se de uma plataforma interativa com uma linha do tempo onde, por meio do cursor, é possível avançar ou retroceder no mapa visualizando as feições da cidade em diferentes períodos históricos (Figura 21). A cada período é possível acessar também o mapa utilizado como base para a representação, bem como imagens da cidade referentes ao período, quando disponíveis (Figura 22). A iconografia atrelada ao atlas está disponível em uma biblioteca digital que reúne material de diversos acervos como os da Fundação Biblioteca Nacional, do Arquivo Nacional, do Instituto Moreira Salles, da Casa de Lucio Costa, entre outros.

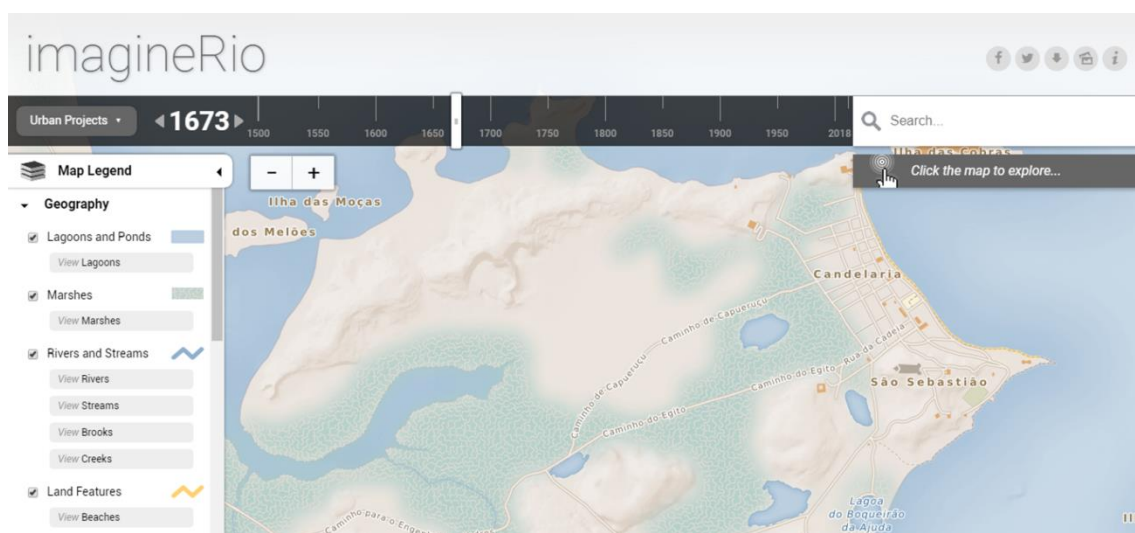


Figura 21: Plataforma digital *imagineRio*®. Na parte superior, é possível visualizar a linha do tempo interativa.

Fonte: (RICE UNIVERSITY HUMANITIES RESEARCH CENTER, 2017)

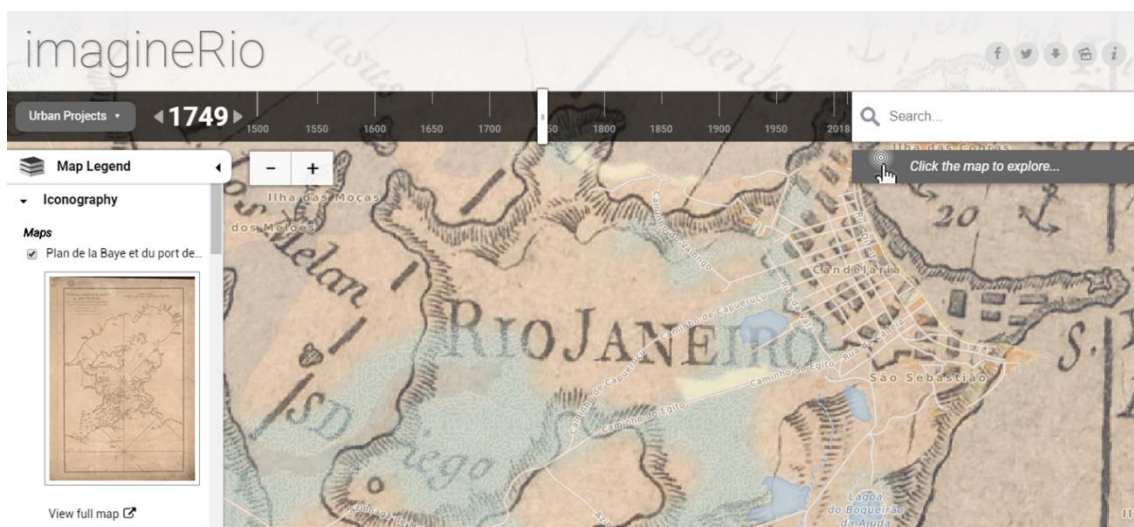


Figura 22: Plataforma digital *imagineRio*©. Na guia à esquerda é possível ativar a cartografia utilizada como base para o desenvolvimento do atlas da plataforma. Fonte: (RICE UNIVERSITY HUMANITIES RESEARCH CENTER, 2017)

A plataforma digital foi usada para desenvolvimento da representação linear de 1565 a 1900, onde foram identificados os anos com maiores transformações urbanas, resultando em 25 modelagens, referentes a 1567, 1576, 1590, 1600, 1634, 1650, 1700, 1713, 1748, 1750, 1767, 1783, 1791, 1808, 1812, 1831, 1840, 1843, 1852, 1858, 1866, 1870, 1885, 1897, 1900. As imagens foram extraídas da plataforma em uma mesma escala e inseridas no programa computacional *AutoCAD*©, no qual foram desenhados os eixos referentes às possibilidades de deslocamento na cidade (Figura 23). O processamento das representações lineares e a geração dos mapas axiais foram realizados no programa computacional *QGIS*© 2.18.11 e *Depthmap*© com auxílio do complemento *Space Syntax Tool* (Figura 24).

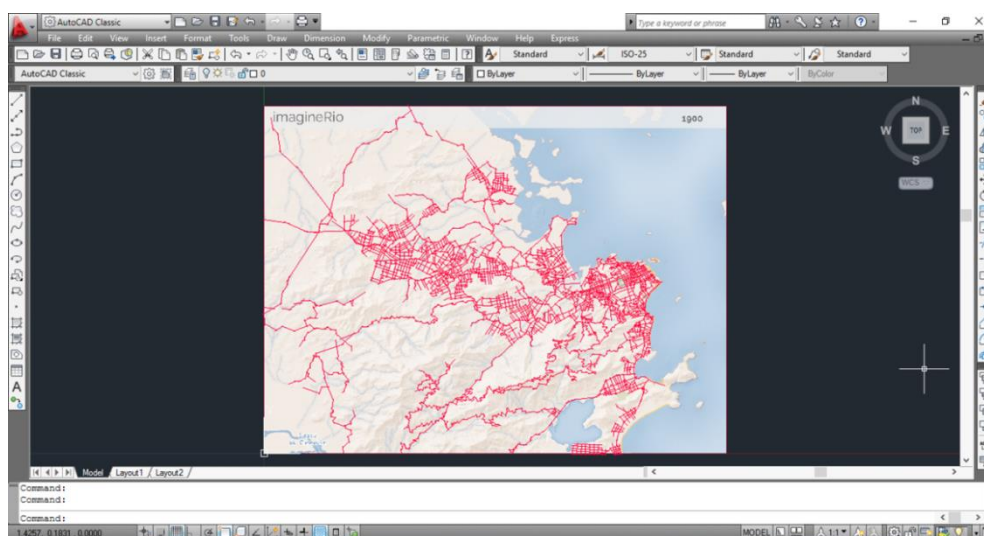


Figura 23: Representações lineares realizadas por meio do programa computacional *AutoCAD*©. Fonte: autora.



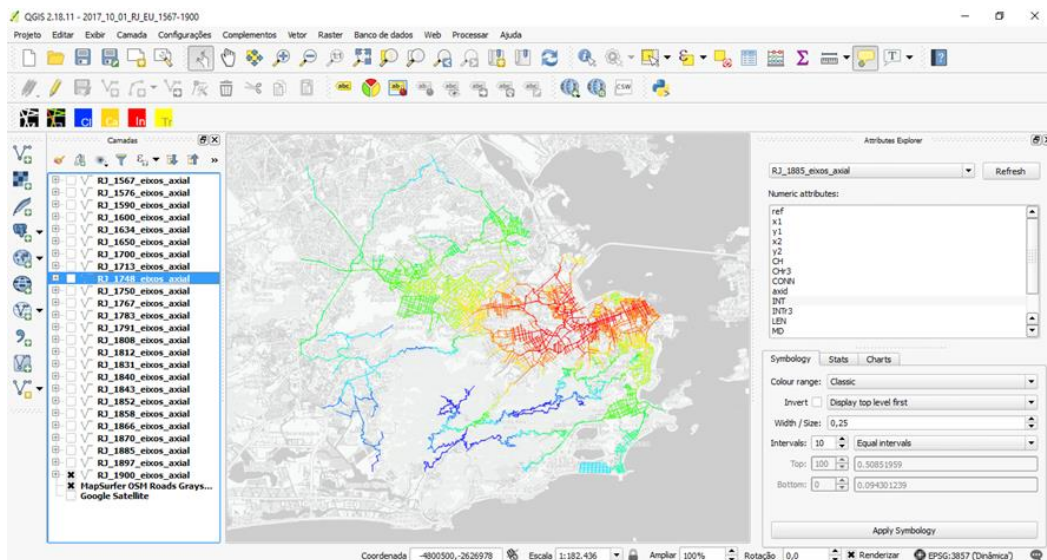


Figura 24: Processamento dos mapas realizados por meio do programa computacional QGis© 2.18.11 e do complemento *Space Syntax Tool*. Fonte: autora.

A representação linear referente ao ano de 2017 foi desenvolvida no próprio QGis©, utilizando como base a imagem de satélite do *Google Satellite©* do mesmo ano, disponível por meio do complemento *OpenLayers plugin*. Quando não havia possibilidade de visualização dos caminhos por meio da imagem de satélite – como, por exemplo, no caso das favelas onde os caminhos são por vezes estreitos e intrincados -, utilizou-se como base o mapa georreferenciado com a camada de logradouros e ruas, disponibilizado pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro por meio do Sistema Municipal de Informações Urbanas (2014). A representação da cidade do Rio de Janeiro totalizou 76895 linhas, cobrindo todo o sistema urbano existente em 2017<sup>18</sup> (Figura 25). A partir do mapa de 2017 foram feitos recortes retroativos, para obtenção dos mapas de 1930, 1972, 1994 e 2007, com base nas manchas de expansão (Figura 26) mapeadas pela Câmara Metropolitana do Rio de Janeiro (RAMALHO, 2017).

<sup>18</sup> O mapa axial do Rio de Janeiro é a maior representação realizada da cidade até então, se comparada ao mapa de Medeiros (2013, p. 364), com 15890 eixos, e ao mapa de Pinheiro e Cacholas (2016), com 20494 eixos. A grande diferença no número de eixos entre as modelagens está relacionada ao detalhamento e precisão do mapa realizado sob a base de satélite, bem como à representação das favelas - em geral não retratadas em bases cartográficas mais antigas, por seu caráter informal -, que no mapa de 2017 correspondem a 40,32% dos eixos da cidade.

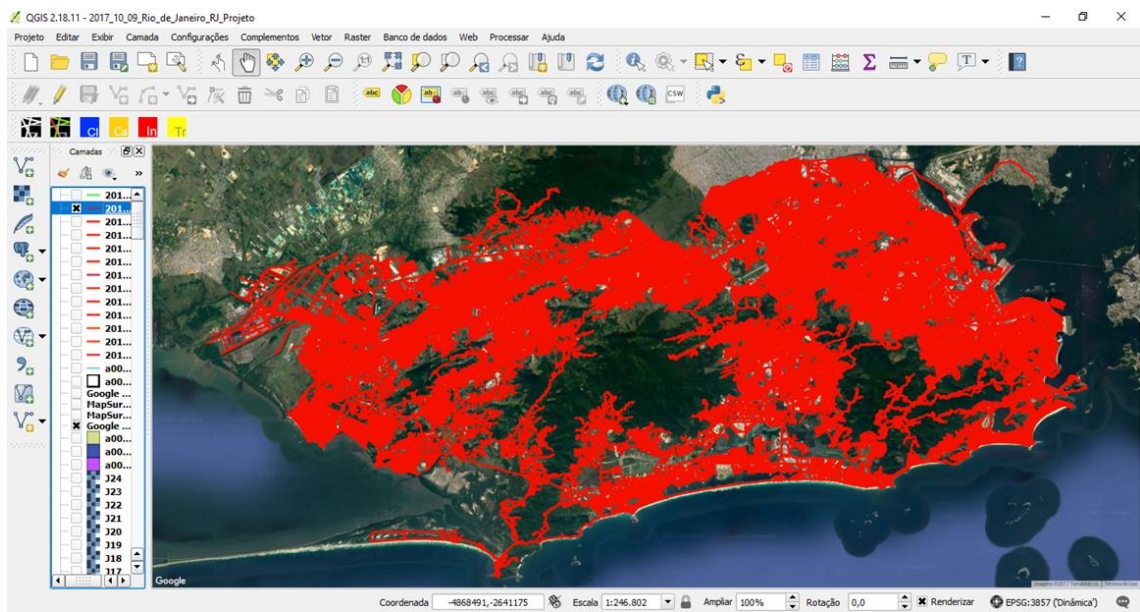


Figura 25: Representação linear da cidade do Rio de Janeiro em 2017, realizada com base em imagem de satélite, por meio do programa computacional QGIS@ 2.18.11. Fonte: autora.

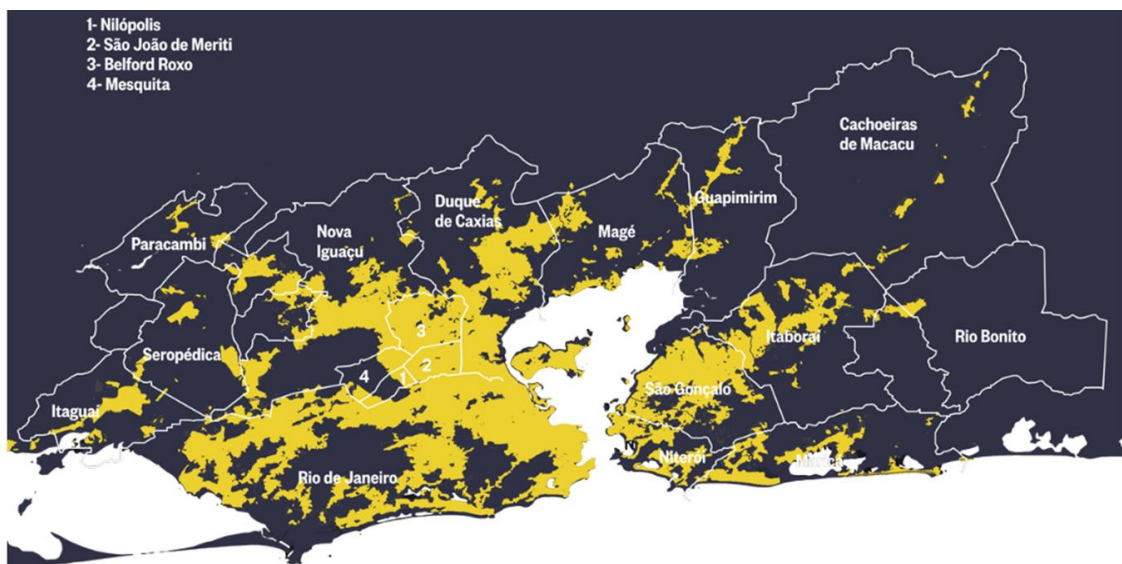


Figura 26: Mancha de expansão da região metropolitana do Rio de Janeiro em 1994. Fonte: (RAMALHO, 2017).

As variáveis selecionadas para análise dizem respeito a quatro categorias distintas: **ordem de grandeza do sistema** (área do sistema, número de linhas, comprimento médio das linhas); **grau de adensamento** (número de linhas por km<sup>2</sup>, comprimento de linha por km<sup>2</sup>); **acessibilidade topológica** (conectividade, integração global (Rn), integração local (R3), NAIN, NACH) e **percepção** (sinergia, inteligibilidade). A leitura da grandeza e do grau de adensamento abarcam características geométricas do sistema, isto é, aspectos da forma em si. A acessibilidade topológica e a percepção

são classificações relacionais. Além destas categorias, os valores de integração global foram comparados visualmente com algumas variáveis não configuracionais, com o objetivo de compreender aspectos da relação entre espaço e sociedade: **população residente de 15 a 59 anos por bairros; número de empregados por bairros e domicílios particulares permanentes por rendimento médio por bairro**. Por fim, para discutir o papel da favela para o grau de acessibilidade configuracional do sistema, foram analisadas as medidas de integração tanto para o sistema completo quanto apenas para estas frações.

### *Variáveis configuracionais*

A Figura 27, que contém uma seleção dos 30 mapas<sup>19</sup>, permite apreender o crescimento da cidade ao longo dos anos e a mudança de polo integrador, ou seja, do núcleo de integração (conjunto de eixos vermelhos e laranjas), que se desloca do sítio fundacional (atual centro) em direção à Zona Norte. Em termos quantitativos, os dados (Tabela 1) expressam um cenário detalhado do processo de transformação urbana. Para tanto, avaliou-se comparativamente o desempenho da cidade ao longo dos anos, a partir de uma seleção de medidas (conectividade, integração global, sinergia, inteligibilidade, NAIN e NACH).

---

<sup>19</sup> A lista completa dos mapas pode ser encontrada no Anexo I: Mapas axiais da cidade do Rio de Janeiro.

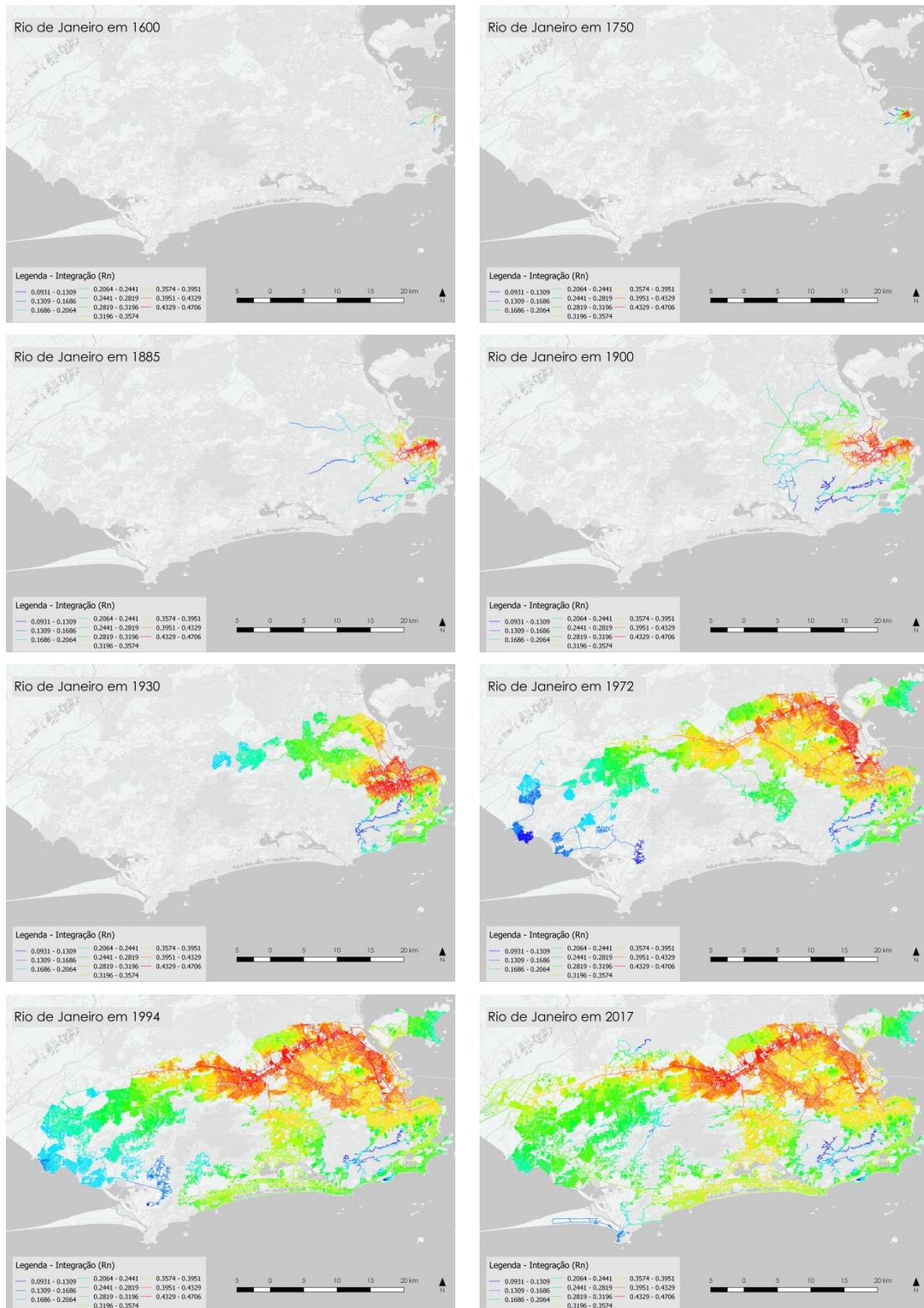


Figura 27. Mapas axiais do Rio de Janeiro em diferentes períodos. Da esquerda para a direita, de cima para baixo: 1600, 1750, 1885, 1900, 1930, 1972, 1994 e 2017. Fonte: autora.

Tabela 1: O Rio de Janeiro de 1567 a 2017: comparação entre variáveis de análise.

Data	Área do Sistema (km²)	Número de Linhas/ Eixos	Comprimento Médio das Linhas (m)	Número de Linhas/ Eixos por Km2	Comprimento Total de Linha (Km) por Km2	Conectividade	Integração Global (Rn)	Integração Local (R3)	NACH	NAIN	Sinergia	Inteligibilidade
1567	0,09	4	262,50	42,62	11,19	1,50	0,67	0,67	0,46	1,05	1,00	1,00
1576	0,10	8	197,03	81,39	16,04	2,25	0,79	0,93	0,68	1,14	0,84	0,94
1590	0,34	13	263,28	38,19	10,05	2,46	0,84	1,07	0,76	1,16	0,96	0,85
1600	3,33	46	358,51	13,82	4,95	2,30	0,58	1,06	0,91	0,70	0,59	0,30
1634	3,33	52	351,80	15,63	5,50	2,38	0,67	1,11	0,93	0,79	0,63	0,34
1650	3,58	63	411,92	17,60	7,25	3,17	0,85	1,44	0,97	1,14	0,76	0,65
1700	3,59	62	435,47	17,27	7,52	3,13	0,94	1,41	0,96	1,19	0,88	0,67
1713	3,95	75	434,24	19,01	8,25	3,39	0,97	1,49	0,98	1,28	0,93	0,50
1748	3,97	85	442,46	21,39	9,47	3,86	1,13	1,64	1,01	1,41	0,94	0,59
1750	4,49	139	394,72	30,99	12,23	4,01	1,14	1,72	1,03	1,41	0,94	0,57
1767	4,37	122	421,14	27,92	11,76	4,23	1,13	1,75	1,05	1,42	0,95	0,59
1783	4,56	128	428,40	28,08	12,03	4,20	1,12	1,76	1,04	1,41	0,92	0,70
1791	6,37	167	436,36	26,20	11,43	4,08	0,92	1,71	1,05	1,30	0,88	0,69
1808	7,21	191	457,78	26,50	12,13	4,02	0,85	1,68	1,03	1,22	0,81	0,44
1812	8,20	214	452,14	26,09	11,80	4,05	0,79	1,71	1,01	1,15	0,69	0,40
1831	11,21	238	448,68	21,22	9,52	4,09	0,81	1,76	1,00	1,16	0,67	0,37
1840	12,08	250	449,30	20,69	9,30	4,02	0,77	1,73	1,00	1,14	0,67	0,36
1843	28,36	380	479,63	13,40	6,43	3,51	0,49	1,54	0,97	0,88	0,58	0,24
1852	33,79	463	455,36	13,70	6,24	3,47	0,45	1,50	0,95	0,80	0,60	0,27
1858	34,76	480	454,45	13,81	6,28	3,48	0,45	1,52	0,95	0,79	0,59	0,26
1866	36,71	590	418,95	16,07	6,73	3,22	0,30	1,41	0,92	0,56	0,50	0,21
1870	89,24	1205	394,30	13,50	5,32	3,25	0,35	1,45	0,88	0,54	0,44	0,19
1885	89,48	1269	390,02	14,18	5,53	3,24	0,34	1,46	0,88	0,49	0,42	0,17
1897	113,98	1704	409,94	14,95	6,13	3,40	0,33	1,54	0,87	0,46	0,26	0,10
1900	206,73	2402	400,40	11,62	4,65	3,22	0,26	1,46	0,85	0,39	0,34	0,13
1930	261,21	25776	130,37	98,68	12,87	3,01	0,36	1,48	0,81	0,63	0,12	0,03
1972	593,62	51235	155,48	86,31	13,42	3,17	0,32	1,56	0,79	0,62	0,10	0,02
1994	1063,90	72051	161,09	67,72	10,91	3,17	0,29	1,57	0,78	0,61	0,10	0,02
2007	1100,57	74131	161,61	67,36	10,89	3,16	0,29	1,56	0,78	0,60	0,11	0,02
2017	1250,19	76895	163,21	61,51	10,04	3,14	0,32	1,56	0,79	0,70	0,19	0,04

Fonte: autora.

Com relação à área do sistema (Figura 28), nota-se um crescimento estável e gradual da cidade durante todo o período colonial e um rompimento desse ritmo a partir do fim do século XIX, quando alcança um crescimento vertiginoso. O aumento do sistema possui relação direta com as implicações sociais que levaram à ampliação do número de habitantes no período. O número de linhas cresce em conformidade com a expansão da cidade e tem forte relação com o terreno acentado do Rio, pois a ampliação além do centro implicou ocupar morros, várzeas e mangues. A cidade mescla aspectos de um planejamento de malha ortogonal com a ocupação sobre terreno acidentado, o que produz uma conseqüente malha orgânica. O produto é um tecido urbano de forte heterogeneidade.

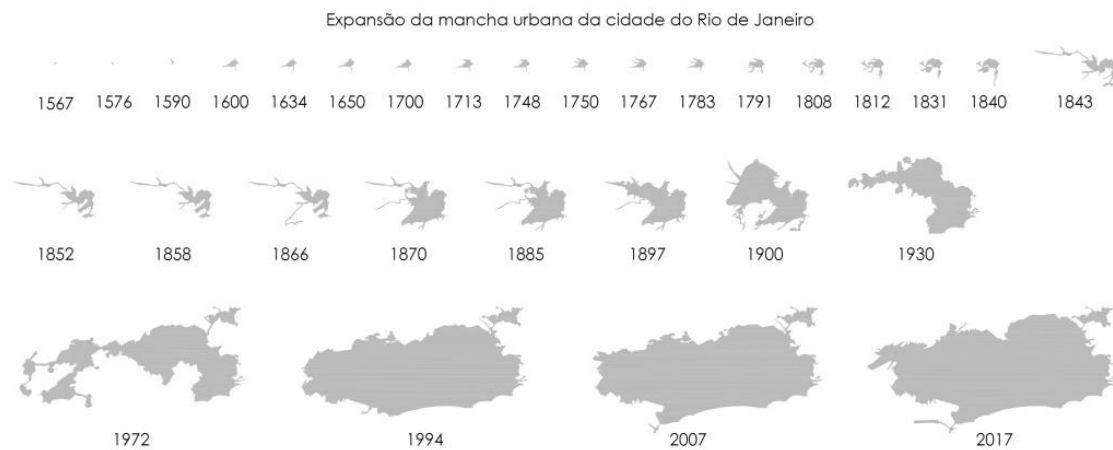


Figura 28: Expansão da mancha urbana carioca. Fonte: autora.

As medidas de compactidade (Figura 29) estão também relacionadas à topografia. Por possuir diversas barreiras físicas, o Rio de Janeiro cresce de maneira espreada devido ao contingenciamento em algumas direções. É notável como a medida decresce a partir de 1600, quando a expansão rompe os limites do centro, e sobe novamente quando há um adensamento de áreas já consolidadas. Há um movimento cíclico que passa por momentos de menor e maior valor, embora sempre em tendência decrescente. A cidade expande-se e demanda tempo para o preenchimento das áreas expandidas.

Os valores de conectividade (Figura 30) estão associados à possibilidade de trajetos disponíveis em uma cidade. Os dados do Rio de Janeiro mostram-se crescentes ao longo dos anos, com um rompimento a partir de 1840 quando o patamar da medida experimenta uma baixa. O evento parece refletir o rápido crescimento do sistema urbano no sentido norte e a quebra de conexões em relação ao sistema urbano existente, concentrado na área central. Contudo, essa tendência parece se estabilizar

a partir da década de 1930, com uma ligeira melhora nos últimos anos, o que aponta o preenchimento de vazios urbanos e o surgimento de novas conexões.

Os valores de integração (Figura 30) são uma medida de centralidade e expressam o grau de acessibilidade potencial de uma malha. As áreas potencialmente mais acessíveis tendem a coincidir com os locais que concentram maior número de atividades de comércio e serviços, revelando os centros ativos urbanos. Diante do contexto explorado por Medeiros (2013), as baixas medidas de integração global indicam a segregação do sistema carioca: a cidade mostra-se mais fechada, menos acessível de maneira geral. É produto tanto das características gerais do sítio de implantação quanto da presença de núcleos fechados em si que não possuem boa conexão com o restante do assentamento, o que parece resultado dos planos urbanos baseados na segregação/diferenciação de bairros. Apesar dos baixos valores, é relevante mencionar uma alteração na tendência na última década.

Ao relacionar integrações global e local, a sinergia (Figura 30) indica a sincronia do sistema, isto é, revela em que medida as estruturas hierárquicas locais mantêm a hierarquia encontrada na análise global. O gráfico diacrônico para o Rio de Janeiro aponta uma tendência de queda, o que também parece se relacionar com a composição de um tecido urbano baseado em frações fragilmente articuladas em núcleos fechados, criando pequenos sistemas independentes do restante da cidade. Aqui também, entretanto, observa-se uma reversão da tendência de declínio nos últimos anos.

A análise da inteligibilidade (Figura 30) traduz a expectativa de as vias mais conectadas serem as mais integradas, o que dialoga com questões de percepção. Na medida em que uma estrutura urbana cresce, é natural que a cidade tenha sua apreensão global comprometida, já que dificilmente é possível apreender um sistema grande em sua totalidade. No contexto do Rio de Janeiro, o século XX experimenta sucessivas quedas até o alcance de uma ligeira melhora nos mapas mais recentes. Há um momento de exceção na década de 1970, cuja melhora expressiva da variável pode ser reputada ao preenchimento dos interstícios do tecido urbano, proporcionando um aumento da legibilidade neste período.

Os valores de NAIN e NACH (Figura 31) resultam dos mapas de segmentos e expressam medidas normalizadas de integração (centralidade) e escolha (hierarquia viária), respectivamente. Os resultados obtidos apontam, em relação ao NAIN, uma abrupta queda a partir de meados do século XIX, quando a cidade começa a enfrentar um processo intenso de expansão urbana, em um tecido progressivamente fragmentado

e descontínuo: o valor mais baixo para toda a série histórica está na passagem do século XIX para XX. Deste momento em diante, os números se mantêm em patamar inferior, produto do aceleramento da urbanização, com ligeiras oscilações. Há tendência de elevação no começo do século XXI, o que é sincrônico ao desempenho da integração oriunda do mapa axial. O valor de NACH, embora não sofra alterações substanciais ao longo do tempo, parte de um início de baixo desempenho, mas é ao longo do século XX que a variável se mantém por mais tempo em declínio constante, o que significa um continuado comprometimento das hierarquias entre os percursos. Também se observa, entretanto, uma tendência de melhora de desempenho no início do século XIX, o que pode ser reputado ao preenchimento do território e a uma melhoria nas costuras na rede de caminhos da cidade.



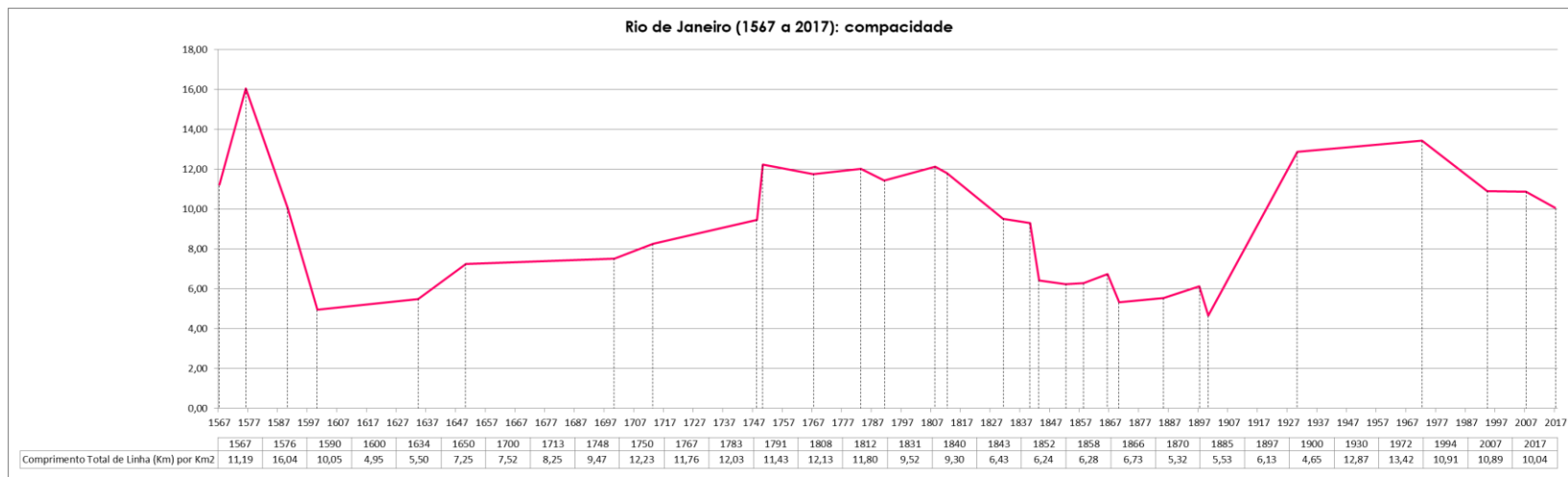


Figura 29: A cidade do Rio de Janeiro de 1567 a 2017: gráfico de compacidade. Fonte: autora.

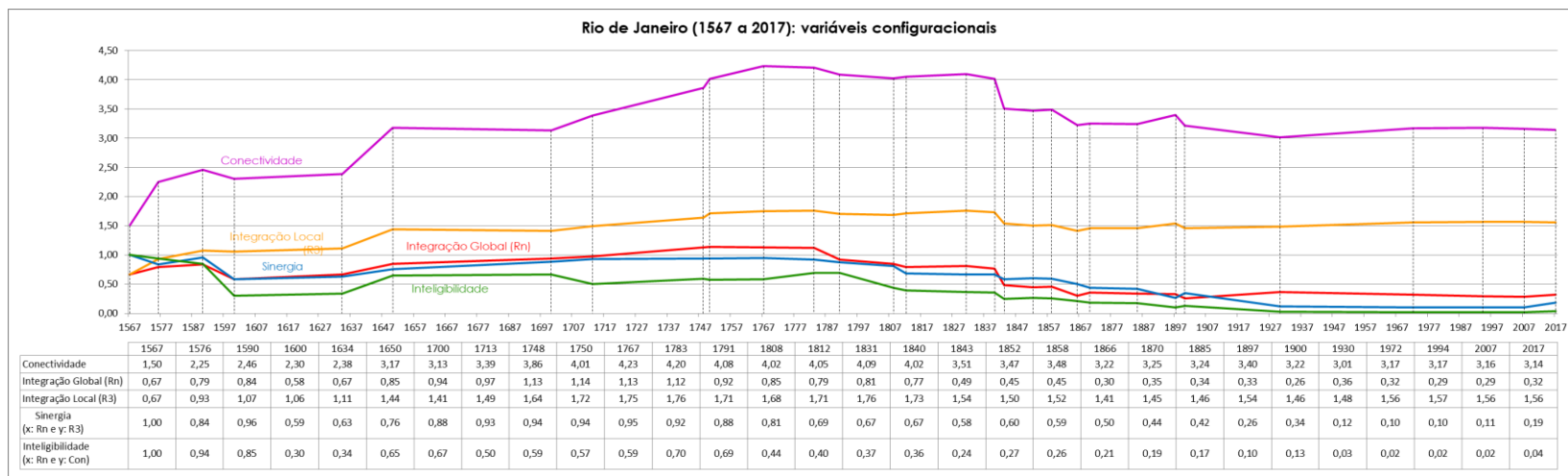


Figura 30: A cidade do Rio de Janeiro de 1567 a 2017: gráfico de comparação entre variáveis configuracionais. Fonte: autora.

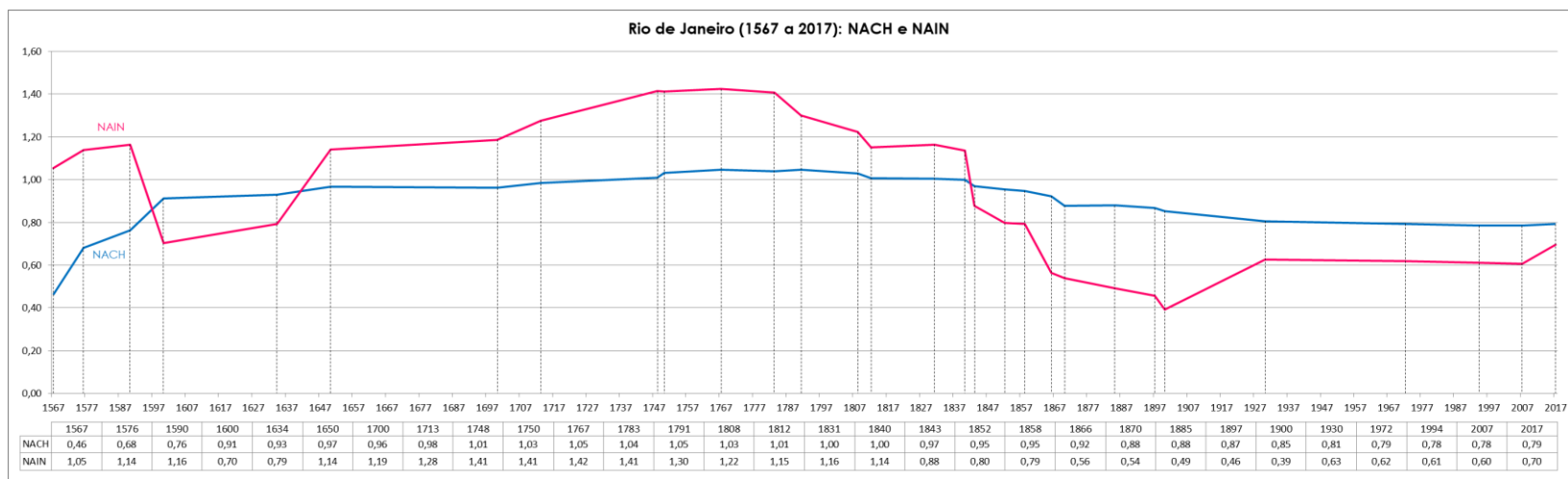


Figura 31: A cidade do Rio de Janeiro de 1567 a 2017: gráfico de NACH e NAIN. Fonte: autora.

### *Variáveis configuracionais e socioeconômicas*

A sobreposição da variável de integração para a modelagem de 2017 com os mapas de distribuição de renda, emprego e população (Figura 32) permite uma análise socioespacial da cidade a partir da estrutura urbana. O mapa de densidade populacional indica que a maior parte da população encontra-se em áreas mais segregadas e distantes dos postos de trabalho, o que implica maior tempo de deslocamento. Em relação à distribuição de renda, nota-se que a população de maior poder econômico encontra-se na Zona Sul, segregada em relação à malha urbana, enquanto que a população de renda mais baixa se distribui nas Zonas Norte e Oeste – as mais integradas.

Os mapas do Rio de Janeiro apontam, por outro lado, que os potenciais de integração da cidade não são bem aproveitados, uma vez que as áreas mais facilmente acessíveis na estrutura não são aquelas que concentram a maior quantidade de empregos e serviços, o que obriga a população a um deslocamento cotidiano maior. Os grandes investimentos de infraestrutura e os planos de embelezamento urbano historicamente concentraram esforços no Centro e Zona Sul, enquanto que os potenciais de acessibilidade da cidade sempre indicaram um movimento em direção à Zona Norte, no sentido de maior integração com a Baixada Fluminense – é uma estrutura de fragmentos, de nítida fratura urbana.

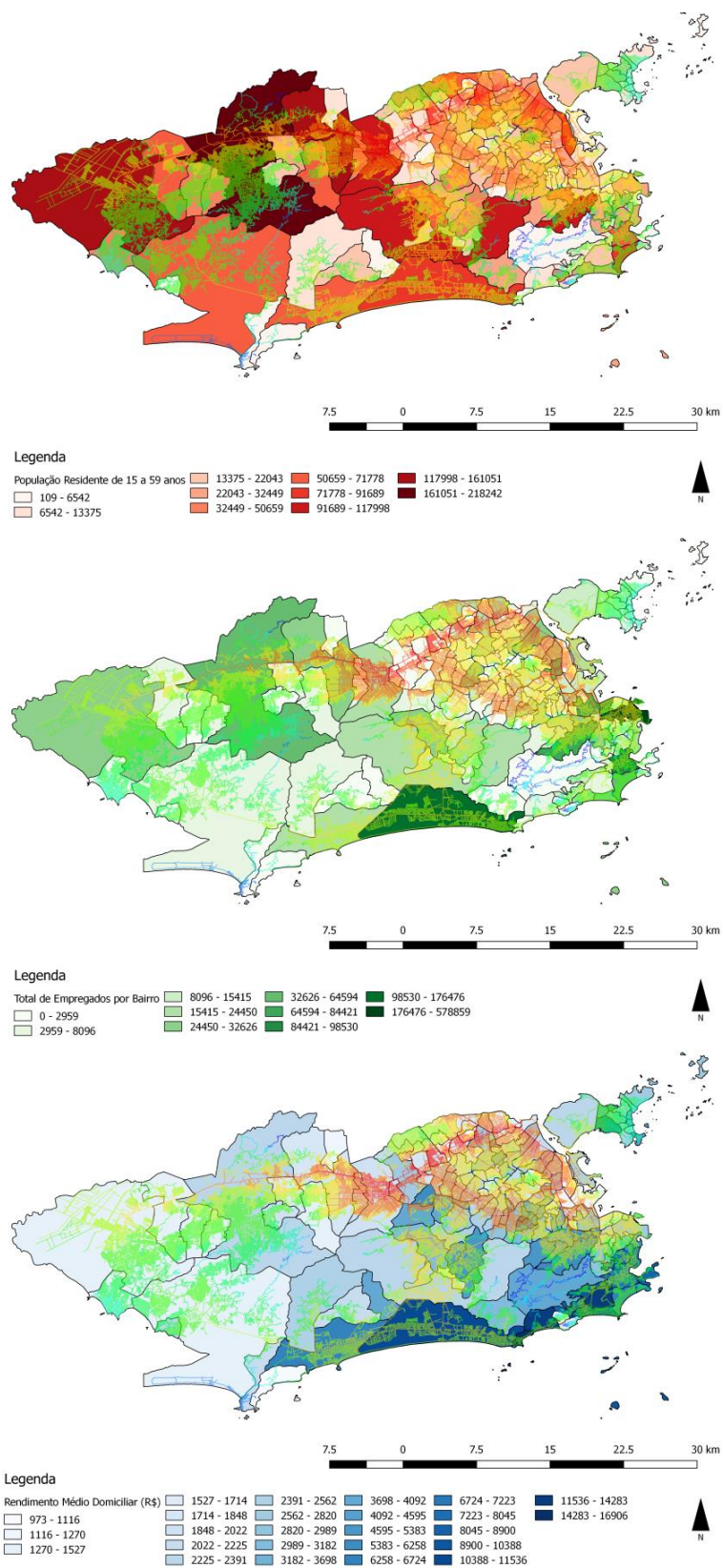


Figura 32: Sobreposição do mapa de integração global da cidade do Rio de Janeiro (2017) às variáveis socioeconômicas. De cima para baixo: População residente de 15 a 59 anos por bairro; Número de empregados por bairro; Domicílios particulares permanentes por rendimento. Fonte: autora, com base nos dados do IBGE, Censo Demográfico 2010.

A modelagem dos mapas e a análise dos resultados apontam também características a ponderar com relação às favelas cariocas (Figura 33). As estruturas informais do Rio de Janeiro estão espalhadas por toda a malha urbana e apresentam diferentes padrões formais. Em geral são constituídas por uma malha orgânica, como as favelas Rocinha e Vidigal, principalmente devido à localização sobre morros, mas há também casos com tecido regular, como o Complexo da Maré. A localização em morros faz com que as estruturas apresentem um grande número de pequenos eixos: dos 74.633 que compõem a malha urbana total da cidade do Rio de Janeiro, 40,32% estão nas favelas.

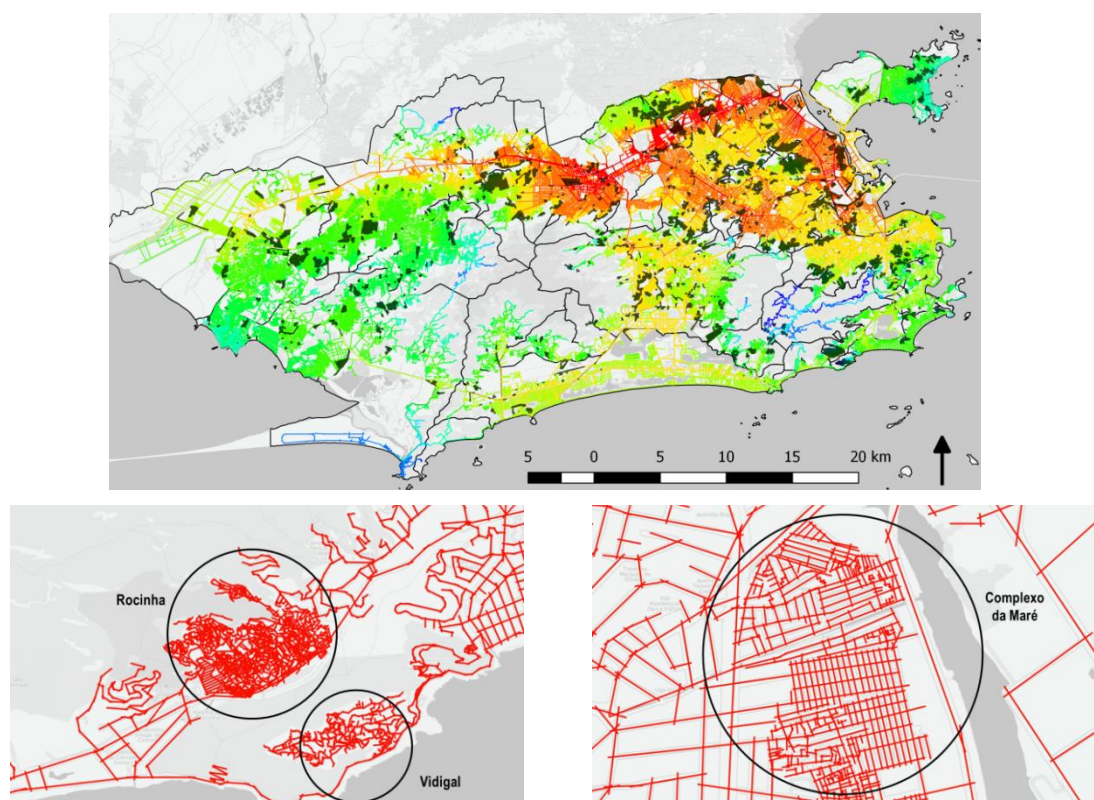


Figura 33: Favelas cariocas. De cima para baixo, da esquerda para a direita: localização das favelas (manchas pretas) na malha urbana do Rio de Janeiro; Padrão orgânico das favelas Rocinha e Vidigal; e Padrão regular do Complexo da Maré. Fonte: autora.

Apesar do discurso recorrente, os resultados obtidos apontam que as favelas não parecem ter um papel significativo na segregação do sistema. Assumidas como estruturas a serem eliminadas em diferentes planos de embelezamento e consideradas elementos de segregação urbana, as favelas, contudo, não apresentam desempenho muito distante do restante do sistema. Se a média de integração global do Rio é de 0,320, a das favelas alcança 0,310. Os resultados indicam que o baixo desempenho da cidade com relação à acessibilidade é produto da fragmentação espacial como um todo e não consequência da presença de estruturas informais no assentamento.

A pesquisa comparativa permitiu estabelecer um retrato da cidade do Rio de Janeiro ao longo de sua história urbana, segundo a perspectiva configuracional explorada por meio da Sintaxe Espacial. A cidade, que nasce como um núcleo pequeno e regular, expande-se de forma fragmentada e alia em sua estrutura trechos de malha orgânica e regular. Os resultados mostram que a dispersão no território e a criação de bairros nucleados e desconexos ao restante da cidade trouxeram prejuízos à integração global do sistema e dificultam ainda hoje sua inteligibilidade. A mancha de integração que se move da área central para a Zona Norte indica o potencial de acessibilidade desta região e convida a investimentos em infraestrutura de modo a aproveitar esse potencial. Todavia, parece um contrassenso perceber como as políticas públicas cariocas vêm investindo ao longo dos anos no desenvolvimento de áreas pouco penetráveis para a maior parte da população, como a Zona Sul, em favor da valorização de uma imagem turística, da cidade que se abre ao mar.

A análise dos gráficos permite perceber também o que parece ser uma tendência de melhora na última década para algumas variáveis (como inteligibilidade, sinergia e integração global). Talvez a expansão urbana aos limites do território propicie agora o preenchimento do tecido e uma melhora na conexão entre as diferentes partes do todo urbano. Resta saber se essa tendência se confirmará nos próximos anos ou não.

A configuração urbana do Rio de Janeiro reflete o histórico de planos de remodelação segregadores e políticas sociais de higienização desde o início do século XX. A espacialidade da cidade está diretamente correlacionada a sua estrutura social e a análise por meio da Sintaxe Espacial contribui para o estabelecimento dessa relação.

As modelagens da expansão urbana carioca trazem o que é o padrão das cidades brasileiras no sentido de apresentarem um primeiro momento de crescimento gradual e estável, um crescimento vertiginoso com a chegada da industrialização no início do século XX e a conseqüente ruptura na legibilidade e integração do sistema ao longo das últimas décadas. A cidade passa também por ciclos, há um primeiro momento de expansão e um momento seguinte de preenchimento do tecido expandido, movimento que parece se repetir ao longo da história. Contudo, o Rio de Janeiro possui características muito próprias relacionadas à geomorfologia de seu território. Os diferentes acidentes geográficos e a presença de muitos morros, áreas de mangues e florestas, fazem com que a estrutura urbana possua muitas barreiras físicas a vencer e, dessa forma, acabe por se fragmentar ao longo do território.

Cabe destacar ainda a dessincronia da cidade quando são associadas as medidas de integração a variáveis não configuracionais. As áreas mais acessíveis não concentram a maior parte da população, nem aquela que tem a maior renda, além de não abrigarem o maior número de empregos. Em termos práticos, o não aproveitamento do potencial de acessibilidade significa obrigar a população a diariamente dispendar mais tempo nos seus deslocamentos cotidianos (HILLIER, 2009). O estudo aponta ainda que as estruturas informais das favelas cariocas não reforçam a segregação espacial, que é fruto da fragmentação da cidade como um todo. As favelas são, ao contrário, uma resistência aos planos urbanos que tentaram extirpá-las e buscaram afastar seus moradores para as zonas mais distantes da cidade.

A leitura urbana por meio da Sintaxe Espacial revela como o espaço físico carioca afeta a segregação social. Em geral, o Rio de Janeiro é visto como uma cidade desigual por suas discrepâncias sociais e o espaço figura apenas como o palco dessas desigualdades. A análise por meio da Sintaxe Espacial indica, contudo, que a malha urbana tem papel ativo na segregação. Na medida em que o potencial de integração do sistema é ignorado, reforça-se a exclusão a partir do espaço. A compreensão urbana poderia seguir outros caminhos, mas a escolha pela Sintaxe Espacial mostrou-se determinante na leitura da cidade carioca.

## II. O RIO DE JANEIRO NA OBRA DE LIMA BARRETO

A cidade do Rio de Janeiro entremeia a obra de Lima Barreto de diversas maneiras. Em toda sua literatura, percebemos a presença da cidade, seja de maneira explícita, ou mesmo de forma indireta. O espaço físico na obra do autor é característica fundamental, tanto como geografia do lugar quanto como impactante no lugar social de seus personagens. O espaço da cidade não é neutro, ele implica a forma de organização social, assim como o contrário acontece, isto é, a sociedade influi nas diversas maneiras de arranjo espacial.

A literatura de Lima Barreto contempla variados tipos de espaço. Em *Espécies de Espaço*, Percec (2001) faz um apanhado de diferentes escalas de espaços, que vão desde os mais íntimos e privados – a folha de papel em que se escreve; a cama em que se deita; o apartamento em que se habita –, até os espaços mais amplos e públicos – as ruas, onde se alinham os imóveis; os bairros, como porções da cidade mais facilmente reconhecíveis e percorríveis; e a própria cidade, como espaço em que vivemos e nos movemos.

Toda a obra de Lima Barreto vive e se move no Rio de Janeiro, “o escritor se confundia com a cidade natal” (BARBOSA, 2017, p. 299). Como Augusto Machado, em *Vida e Morte de M. J. Gonzaga de Sá*, o autor poderia dizer sobre sua cidade: “vivo nela e ela vive em mim!” (LIMA BARRETO, 2018h, p. 614). Assim, dentre as diferentes escalas de espaço que Lima Barreto contempla em sua obra, a que nos interessa nesse trabalho é a escala da cidade. O autor descreverá, por exemplo, a feição suburbana da seguinte maneira:

Há o capinzal, o arremedo de pomar, alguns canteiros de horta; há a casinha acaçapada, saudosa da toca troglodita; há a velha casa senhorial de fazenda com as suas colunas heterodoxas; há as novas edificações burguesas, com ornatos de gesso, cimalha e compoteira, varanda ao lado e gradil de ferro em roda. Tudo isso se baralha, confunde-se, mistura-se, e bem não se colhe logo como a população vai-se irradiando da via férrea. As épocas misturam-se; os anos não são marcados pelas coisas mais duradouras e perceptíveis. Depois de um velho “pouso” dos tempos das cangalhas, depois de bamboleantes casas roceiras, andam-se cem, duzentos metros e vamos encontrar um palacete estilo Botafogo. O chalé, porém, é a expressão arquitetônica do subúrbio. Alguns proprietários, poupando a platibanda e os lambrequins, não esquecem de dar ao telhado



do edifício o jeito característico e de rematar as duas extremidades da cumeeira com as flechas denunciativas (LIMA BARRETO, 2018h, p. 668).

O excerto suburbano mostra-se bem diferente da descrição do centro carioca. Enquanto no subúrbio tudo parece desorganizado, baralhado e confuso, a Cidade<sup>20</sup> descrita pelo jovem Isaías Caminha tem uma fisionomia bem diferente, tudo parece ter um ar plácido e sublime:

O casario defronte — o da orla da praia, envolvido já nas brumas da noite, e o do alto, queimando-se na púrpura do poente — surgia revoltado aos meus olhos, bizarramente disposto sem uma ordem geometricamente definida, mas guardando com as montanhas que espreitavam a cidade, com as inflexões caprichosas das colinas e o meandro dos vales, um acordo oculto, sutilmente lógico. Evolava-se do ambiente um perfume, uma poesia, alguma coisa de unificador, a abraçar o mar, as casas, montanhas e o céu; pareciam erguidos por um só pensamento, afastados e aproximados por uma inteligência coordenadora que calculasse a divisão dos planos, abrisse vales, recortasse curvas, a fim de agitar viva e harmoniosamente aquele amontoado de coisas diferentes... O aconchego, a tepidez da hora, a solenidade do lugar, o crenulado das montanhas engastadas no céu côncavo, deram-me impressões várias, fantásticas, discordantes e fugidias... (LIMA BARRETO, 2018a, p. 31).

As duas descrições mostram Rios diversos. A feição da cidade é diferente, a depender do lugar geográfico, mas também será a depender do lugar social, como veremos adiante. A literatura de Lima Barreto não é descrição passiva, ao contrário, é política e militante, assim como o espaço construído também não é neutro, mas há uma finalidade que orienta sua construção. Todos os romances analisados de Lima Barreto trazem em alguma medida a dualidade centro x subúrbio, e muitos trazem ainda a questão dos arrabaldes. Em *Recordações do escrivão Isaías Caminha*, o jovem Isaías percorre as ruas do centro da cidade enquanto recém-chegado à capital, mas tão logo se encontra em situação difícil, vê-se obrigado a mudar-se para uma casa de cômodos distante do centro: “era longe; mas escolhera-a por ser barato o aluguel” (LIMA BARRETO, 2018a, p. 151). Em *Triste Fim de Policarpo Quaresma*, o violeiro Senhor

---

<sup>20</sup> Em *O Rio de Janeiro na obra de Lima Barreto*, todas as vezes que a palavra Cidade for grafada com a inicial em maiúsculo estará se referindo ao centro da cidade, à cidade núcleo, ou à Cidade Velha, e não ao município do Rio de Janeiro como um todo. Assim, Cidade se oporá a subúrbio, enquanto cidade (grafada em minúsculo) abarcará tantos os distritos urbanos quanto os suburbanos. Essa distinção não contempla as citações, que são transcritas como no original.

Ricardo Coração dos Outros encanta a “aristocracia suburbana” do Méier, Piedade e Riachuelo. Com ironia, Lima Barreto escreve:

Dessa maneira, Ricardo Coração dos Outros gozava da estima geral da alta sociedade suburbana. É uma alta sociedade muito especial e que só é alta nos subúrbios. Compõe-se em geral de funcionários públicos, de pequenos negociantes, de médicos com alguma clínica, de tenentes de diferentes milícias, nata essa que impa pelas ruas esburacadas daquelas distantes regiões, assim como nas festas e nos bailes, com mais força que a burguesia de Petrópolis e Botafogo. Isto é só lá, nos bailes, nas festas e nas ruas, onde se algum dos seus representantes vê um tipo mais ou menos, olha-o da cabeça aos pés, demoradamente, assim como quem diz: aparece lá em casa que te dou um prato de comida. Porque o orgulho da aristocracia suburbana está em ter todo dia jantar e almoço, muito feijão, muita carne-seca, muito ensopado — aí, julga ela, é que está a pedra de toque da nobreza, da alta linha, da distinção. / Fora dos subúrbios, na Rua do Ouvidor, nos teatros, nas grandes festas centrais, essa gente míngua, apaga-se, desaparece, chegando até as suas mulheres e filhas a perder a beleza com que deslumbram, quase diariamente, os lindos cavalheiros dos intermináveis bailes diários daquelas redondezas. Ricardo, depois de ser poeta e o cantor dessa curiosa aristocracia, extravasou e passou à cidade, propriamente. A sua fama já chegava a São Cristóvão e em breve (ele o esperava) Botafogo convidá-lo-ia, pois os jornais já falavam no seu nome e discutiam o alcance de sua obra e da sua poética... (LIMA BARRETO, 2018g, p. 214).

Nesse trecho do romance, o escritor cita não apenas a sociedade que habita os subúrbios, composta em grande parte pelo que hoje chamaríamos de classe média e média/baixa, como a diferencia da burguesia dos arrabaldes de São Cristóvão e Botafogo. Em *Numa e a Nífa*, Lima Barreto descreve a casa do deputado em Botafogo. A casa, que fora construída quando a localidade ainda era “roça”, tinha sua distinção no belo arrabalde “com o fundo para a escarpa verde-negra dos contrafortes do Corcovado” (LIMA BARRETO, 2018e, p. 436). Em *Clara dos Anjos*, o subúrbio é marca forte em todo romance. As famílias de Clara e Cassi viviam em diferentes subúrbios. Enquanto os dos Anjos habitavam uma “humilde casucha” às margens da Central do Brasil no caminho para a “longínqua e habitada freguesia de Inhaúma” (LIMA BARRETO, 2018c, p. 716), a família de Cassi residia “num subúrbio tido como elegante, porque lá também há estas distinções” (LIMA BARRETO, 2018c, p. 858).

A faculdade essencial dos romances “consiste em recriar a realidade” (MOISÉS, 2012, p. 389). Por serem essencialmente urbanos, recriam a realidade da cidade e

dependem dela para o desenrolar da trama, pois “o lugar dos acontecimentos vincula-se intimamente à ação” (MOISÉS, 2012, p. 402, grifo no original). Ao concebermos a estrutura de uma grande cidade, porém, seria quase impossível a um romance recriar sua complexidade. Moretti (2003) defende que a partir da estrutura das grandes cidades que surgem no século XVIII, os romances utilizam um mecanismo para ler o cenário urbano: a redução. Os romances reduzem a cidade em um bairro, uma classe, enfim, em um fragmento, para que ela se torne legível ao leitor:

As cidades podem ser ambientes muito aleatórios, eu disse, e os romances tentam, via de regra, reduzir esse caráter aleatório: essa redução, podemos agora acrescentar, tipicamente *toma a forma de um sistema binário* (...). A maioria dos romances urbanos *simplifica* o sistema urbano, transformando-o em um padrão oposicional nítido muito mais fácil de ler (MORETTI, 2003, p. 117).

Moretti trará o exemplo do sistema binário para a leitura do romance, que em algumas obras se apresentará como pólos narrativos de bem e de mal, como o embate entre herói e antagonista. Ao tratar, contudo, da obra de Balzac, Moretti defende que esta apresenta “uma estrutura profunda *tão claramente delimitada* como a binária – mas diferente. Triangular” (MORETTI, 2003, p. 117, grifo no original). Para o autor, Balzac acrescenta um terceiro pólo narrativo a seus enredos, que ele define como a “sobredeterminação social” (MORETTI, 2003, p. 118). Independente de quais sejam os pólos, a questão que se faz relevante aqui é a delimitação de uma estrutura que limite o romance e, dessa forma, torne possível a apreensão da cidade contida nele. Ao transpormos o conceito para a obra de Lima Barreto, podemos entendê-lo, portanto, em termos espaciais. Enquanto seus colegas de geração optaram por descrever o Rio de Janeiro a partir da “corte”<sup>21</sup> (SCHWARCZ, 2010, p. 16), Lima Barreto contempla o subúrbio como ponto essencial de seus escritos. Para Schwarcz (2010, p. 16), “se o autor se acostumara a transitar por toda a cidade, já sua geografia simbólica elegeria um cenário ficcional particular”: “o subúrbio carioca”. Resende (2016, p. 92) parece discordar desse ponto ao afirmar que “os que acreditam que a preocupação maior de Lima Barreto é com o morador do subúrbio, equivocam-se”. Para a autora, apesar do espaço desatendido dos subúrbios está presente em seus textos, “são o centro da cidade e as praias que o *apaixonam*” (RESENDE, 2016, p. 91, grifo no original). Aqui defendemos, entretanto, que o ponto principal da obra de

---

<sup>21</sup> Aqui o termo corte refere-se ao centro do Rio de Janeiro, à Cidade Velha ou simplesmente à cidade, equivalente à corte no período colonial. Como a proclamação da República ainda era recente, as descrições do Rio de Janeiro feitas pelos contemporâneos de Lima Barreto contemplavam a cidade que acabara de deixar de ser corte, por isso o termo utilizado por Schwarcz.

Lima Barreto, em termos espaciais, é a dualidade entre centro e subúrbios, o binarismo que o conduz da topografia suburbana aos boulevares e avenidas do centro carioca.

Se o autor passava a maior parte do seu dia na rua, “conversando com pessoas de todas as condições e classes” (LIMA BARRETO, 1956, p. 33), esse tempo se distribuía entre subúrbios e centro, desde sua saída de casa, no subúrbio de Todos os Santos, até sua chegada à urbanidade do centro carioca. As duas localidades são essenciais na obra de Lima Barreto, assim como o percurso entre elas, como veremos mais adiante. Entendemos, portanto, que os dois pólos são igualmente importantes no sistema binário do autor: centro e subúrbio. Por vezes esse sistema ganhará ainda um novo pólo: o arrabalde, transformando-se em um sistema tríplice.

Em termos espaciais, os romances de Lima Barreto assumem, portanto, ora a típica forma do sistema binário, onde centro e subúrbio configuram-se como pólos narrativos; ora a estrutura triangular, onde o arrabalde surge como terceiro pólo da trama. Caracterizar e analisar esses três espaços confrontando com os textos de Lima Barreto convém para corroborar a hipótese da pesquisa de que diferentes características espaciais implicam maneiras distintas de representação na literatura, isto é, “espaços diferentes não são apenas paisagens diferentes: são *matrizes narrativas* diferentes” (MORETTI, 2003, p. 94, grifo no original). O espaço figura não como mero cenário, mas como motivação literária.

Nesta segunda parte da pesquisa, procuraremos analisar o Rio de Janeiro guiados pelo espaço urbano. O capítulo 3, intitulado *Centro*, aborda essa parcela da cidade, explicitando como o local de deslumbre por sua paisagem que contrasta espaço natural e construído figura na obra de Lima Barreto, as transformações dos centros de poder e social são retratadas na análise, revelando como a literatura barretiana acompanhava as mudanças no espaço urbano. No capítulo 4, *Subúrbios*, é feita uma distinção entre arrabaldes e subúrbios e caracteriza-se os subúrbios como local de fala do autor e definidor de sua obra, a partir do lugar físico, da condição social e da cor. No capítulo 5, *Espaço percorrido*, a análise recai sobre a “literatura em trânsito” (SCHWARCZ, 2017, p. 164) de Lima Barreto. Se o autor retrata tão bem a cidade do Rio de Janeiro, esse espaço é por vezes representado a partir do movimento, isto é, a partir de percursos realizados de bonde, trem ou mesmo a pé.

## CAPÍTULO 3. CENTRO

Notei então o acordo entre o mar e as serras. O negro costão do Pão de Açúcar dissolvia-se nas mansas ondas da enseada [...]. O mar espelhante e móvel realçava a majestade e a firmeza da serrania e, em face de sua suntuosidade, por vezes conselheiral, o sorriso complacente do golfo tinha uma segurança divina. O poeta tinha razão: era verdadeiramente a grandiosa Guanabara que eu via! (Vida e morte de M. J. Gonzaga de Sá, 2018h, p. 613).

O Rio de Janeiro é a cidade do encanto e deslumbramento. Sua paisagem atraiu visitantes de todo mundo e impulsionou muitos a trocarem a vida do campo pela vida urbana. Paisagem natural e cidade formam uma combinação singular. Morros, planícies, floresta, mar, lagoas, mangues se misturam a construções de todas as épocas e estilos. Sociedade e história tornam a bela cidade complexa e contrastante. A "distribuição da população por bairros e áreas das regiões metropolitanas, os tipos de habitação e, em geral, a hierarquia estabelecida através dessa variável" (VELHO, 2007, p. 12) são expressão da heterogeneidade carioca. A cidade, cujo espaço é palco e ator de injustiças sociais, segregação e desigualdades é também o espaço onde a população, "apesar de tudo isso, com adaptações, angústia e sofrimento [...], trabalha, canta, dança, faz festas como o Carnaval" (VELHO, 2007, p. 26). Apesar de todo o conflito, a cidade do Rio de Janeiro é motivo de sonho e aspiração. Se a relação entre paisagem construída e natureza conferem hoje à cidade o título de Patrimônio Mundial (UNESCO, 2012), sua beleza já impressionava muitos viajantes do século XIX. Em 1842, o Príncipe Adalberto da Prússia descreveu assim a sua primeira visão do Rio de Janeiro:

Nunca um panorama me tinha empolgado tão fortemente, até mesmo o da ruidosa e grandiosa Nápoles, com o seu fumegante Vesúvio e sua admirável baía, eclipsavam-se diante dele; até mesmo o esplendor oriental de Constantinopla onde zimbórios brancos e esguios minaretes imperam altivos sobre videntes colinas, onde florestas de ciprestes ensombram os túmulos dos moslemes, tudo isto dando mais vida à faixa azul do Bósforo que, marginada pelos caravançarás e inúmeras povoações, serpeia aprazivelmente entre a

Europa e a Ásia – nem mesmo Constantinopla me extasiou como a primeira impressão do Rio de Janeiro! Nem Nápoles, nem Istambul nem qualquer outro lugar da Terra que conheço, nem mesmo o Alhambra, podem medir-se em mágico e fantástico encanto com a entrada da baía do Rio de Janeiro! Desvendam-se sob nossos olhos maravilhas, que não imaginávamos que houvesse sobre a Terra. Agora era-nos claro por que outrora os descobridores destas terras lhes deram o nome de “Novo Mundo!” (ADALBERTO, 2002).

O encanto do príncipe ao avistar o Rio de Janeiro é notável. A natureza carioca o impressiona sobremaneira. Como ele, outros viajantes relataram suas impressões sobre o Brasil<sup>22</sup> e em especial sobre o Rio de Janeiro. O viajante inglês John Mawe assim o fez em 1807:

A melhor vista da cidade é a da baía, onde as suas altivas eminências, cobertas de conventos, e as colinas dos arredores, entremeadas de vilas e jardins, oferecem aspecto rico e majestoso. O palácio real confina com o mar e se destaca desde o ancoradouro principal, a sessenta jardas de suas portas. Embora pequeno, é a residência do Príncipe Regente e da família real: a casa da moeda e capela real fazem parte de sua estrutura. Paralelamente à praia, corre a rua principal, chamada Rua Direita, com nobres construções, de onde partem as ruas menores, formando ângulos retos e entrecortadas por outras, a distâncias regulares. Pode-se fazer ideia aproximada da extensão da cidade, pela população, que, incluindo os negros (a sua porção mais numerosa) está avaliada, em cem mil almas; as habitações em geral possuem um único andar. Os numerosos conventos e igrejas são bem construídos e até bonitos; a catedral, recentemente terminada, é de nobre estilo de arquitetura (MAWE, 1978).

Mawe destaca a mistura entre espaço natural e construído que dá ao Rio de Janeiro semblante “rico e majestoso”. Policarpo Quaresma, o personagem patriota de Lima Barreto, ostentava em sua estante diversos livros sobre as viagens ao Brasil, dentre eles o de John Mawe:

Então no tocante a viagens e explorações, que riqueza! Lá estavam Hans Staden, o Jean de Léry, o Saint-Hilaire, o Martius, o Príncipe de Neuwied, o John Mawe, o von Eschwege, o Agassiz, Couto de Magalhães e se se encontravam também Darwin, Freycinet, Cook, Bougainville e até o famoso

---

<sup>22</sup> O *Atlas dos viajantes no Brasil*, desenvolvido pela Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin, mapeia diversos relatos de viajantes que estiveram no Brasil entre 1743 e 1882 (BBM-USP, 2017).

Pigafetta, cronista da viagem de Magalhães, é porque todos esses últimos viajantes tocavam no Brasil, resumida ou amplamente (LIMA BARRETO, 2018g, p. 210).

Em *Os Bruzundangas*, sátira que o escritor faz sobre o país, também aparecem os relatos das belezas naturais de nossa terra:

Nesse tom, todos os escritores, tanto os mais calmos e independentes como os de encomenda, cantam a formosa terra da Bruzundanga. Os seus acidentes naturais, as suas montanhas, os seus rios, os seus portos são também assim decantados. Os seus rios são os mais longos e profundos do mundo; os seus portos, os mais fáceis ao acesso de grandes navios e os mais abrigados, etc., etc. (*Os Bruzundangas*, 2018f, p. 125-126).

A paisagem da cidade também não passou despercebida ao jovem Isaiás Caminha:

Passamo-nos para uma barca que atravessou vagarosamente por entre ilhotas até alcançar o largo da baía. O espetáculo chocou-me. Repentinamente senti-me outro. Os meus sentidos aguçaram-se; a minha inteligência, entorpecida durante a viagem, despertou com força, alegre e cantante... Eu via nitidamente as coisas e elas penetraram em mim até ao âmago. Convergi todo o meu aparelho de exame para o espetáculo que me surpreendia. Estive por instantes espasmodicamente arrebatado, para um outro mundo, adivinhado além das coisas sensíveis e materiais. Voluptuosamente, cerrei os olhos; depois, aos poucos, descerrei as pálpebras para olhar embaixo o mar espelhento e misterioso. A barca vogava, as águas negras abriam—fingindo resistência, calculando a recusa (LIMA BARRETO, 2018a, p. 30-31).

As descrições ao avistar a cidade são quase sensuais, transmitem um êxtase e configuram um relato de algo nunca antes visto ou imaginado: um “novo mundo”. As narrativas caminham no mesmo sentido de celebrar uma paisagem única. Para Cauquelin (2007, p. 143), “a paisagem é justamente a apresentação culturalmente instituída dessa natureza que me envolve”. Os quatro elementos – água, terra, ar e fogo – compõem a paisagem e “não existe paisagem sem o combate ritual de ao menos dois elementos entre si” (CAUQUELIN, 2007, p. 146). Nápoles (Figura 34) foi considerada pelos viajantes do século XVIII “a mais bela paisagem do mundo” (CAUQUELIN, 2007, p. 147) por reunir os quatro elementos. Para o viajante Príncipe

Adalberto da Prússia, entretanto, nem Nápoles competiria com a beleza da Baía de Guanabara. A cidade italiana certamente tinha uma paisagem marcante no século XIX, acentuada pela presença imponente do Vesúvio. O Rio de Janeiro (Figura 35), todavia, apresenta uma profusão de morros, que torna a cidade superlativa. Tudo parece aflorar superabundantemente. Os elementos que conformam a paisagem oferecem um panorama que parece não se esgotar. Os morros formam camadas que se sobrepõem e o mar que adentra a baía confere dinamismo ao viajante que contempla a cidade. A paisagem natural mistura-se ao ambiente construído que ora parece domá-la e ora se adapta a ela plasticamente.



Figura 34: Vista de Nápoles no século XIX. Fonte: (MONOVISIONS, 18-?).



Figura 35: Panorama da Baía de Guanabara, tomado a partir do morro Nova Cintra. Fotografia de Marc Ferrez. Fonte: (ACERVO IMS, 1880b).



Para Cauquelin (2007), a cidade conforma as perspectivas da paisagem junto com a natureza e nos oferece sensações visuais, auditivas, táteis e olfativas que compõem sua idealização. A paisagem urbana segue a linha compositiva da paisagem natural:

Ali [na paisagem urbana] tudo é moldura e enquadramento, jogos de sombra e de luz, clareira de encruzilhadas e sendas tortuosas, avenidas do olhar e desregramento dos sentidos. Reconhecimentos de formas e surpresas elegantes. O canto do bosque, o recanto de rua onde todo mundo teme pela própria integridade, a praça do ócio (o jardim público, tão anticidade como antinatureza) são ali contíguos aos altos e majestosos pilares das catedrais-florestas. Não está ausente um só elemento, nem mesmo o regato subterrâneo cujo murmúrio incessante embala nossas noites urbanas e jorra de "bocas", tal como fonte nas fendas dos rochedos (CAUQUELIN, 2007, p. 150).

A cidade do Rio de Janeiro se mistura à natureza. Os elementos edificados por vezes adaptam-se ao ambiente natural: as casas sobem os morros, as ruas são sinuosas para acompanhar a topografia, as edificações desviam das florestas, encaram o mar e contornam a baía; por outras vezes, contudo, a cidade se impõe à natureza, subjuga-a: aterram-se mangues e faixas do mar, desmontam-se morros, abrem-se túneis, rasgam-se avenidas. O Rio de Janeiro é uma cidade intensa, de contrastes: o novo se mistura ao velho; o construído, ao natural. Lima Barreto percorria essa cidade e essa paisagem que ele contemplava como "um observador amoroso e perspicaz" (LIMA BARRETO, 2018d, p. 615).

No início do século XIX, as freguesias urbanas do Rio de Janeiro incluíam os territórios de Candelária, São José, Santa Rita, Santana, Sacramento e Santo Antônio<sup>23</sup> (Figura 36). Como podemos observar nos mapas de evolução urbana (Figura 38), até 1840 o Rio de Janeiro encontrava-se limitado à região central. A partir de 1850, com a intensificação dos trabalhos de aterro do Saco de São Diogo (Figura 37) e criação do Canal do Mangue, a cidade consegue crescer na direção norte, vencendo a zona pantanosa. É então criada a chamada Cidade Nova. A partir de 1870, já é possível verificar a intensificação da ocupação urbana nos sentidos norte e sul da cidade.

---

<sup>23</sup> A freguesia de Santo Antônio dos Pobres foi criada apenas em 1854, a partir do desmembramento dos territórios de São José, Santana e do Sacramento (NORONHA SANTOS, 1965, p. 126).

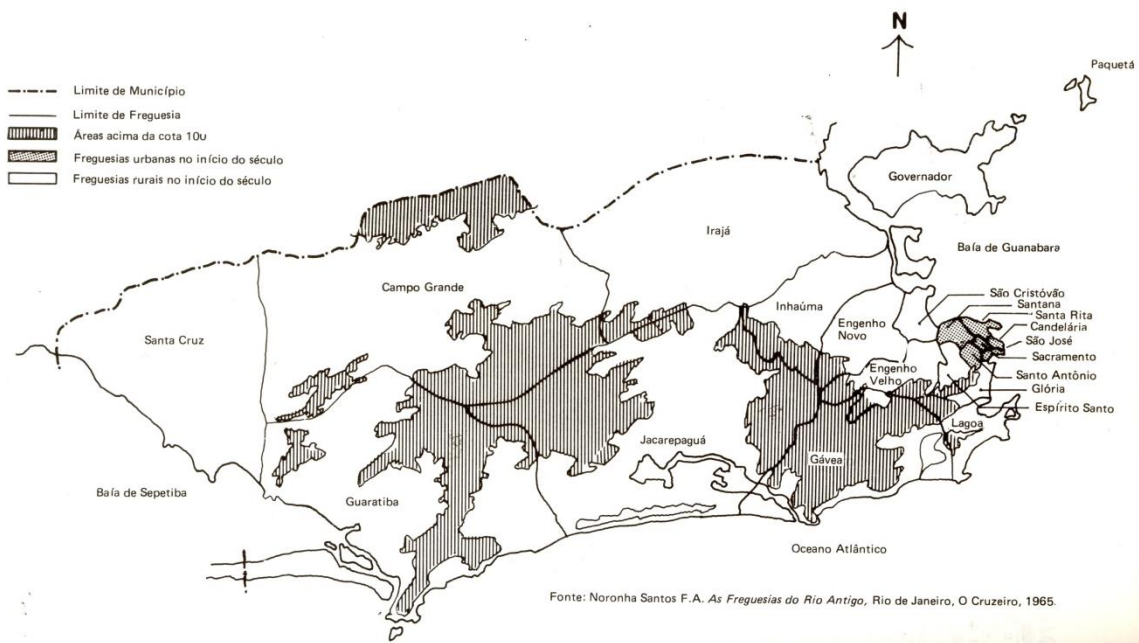


Figura 36: Freguesias do Rio de Janeiro no século XIX. Fonte: (NORONHA SANTOS *apud* ABREU, 1987, p. 38).

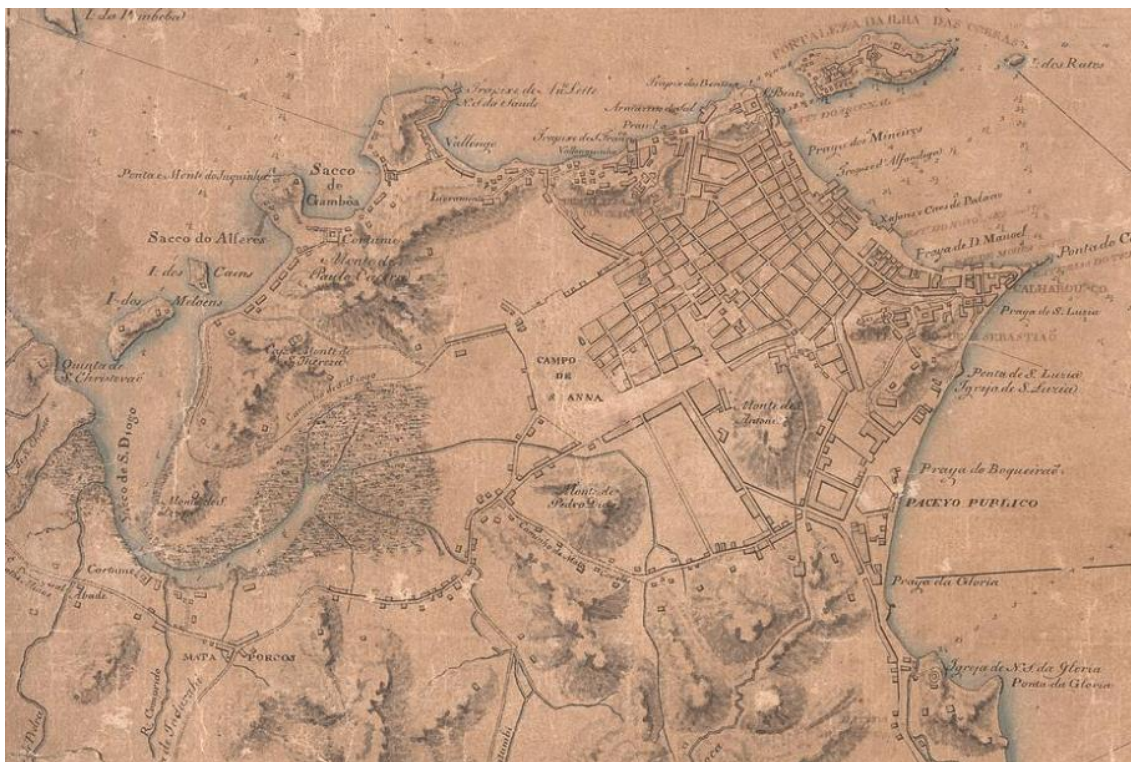


Figura 37: Detalhe de Plano da Cidade do Rio de Janeiro de 1796, à esquerda do mapa encontra-se o Saco de São Diogo. Fonte: (BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL, 1796).

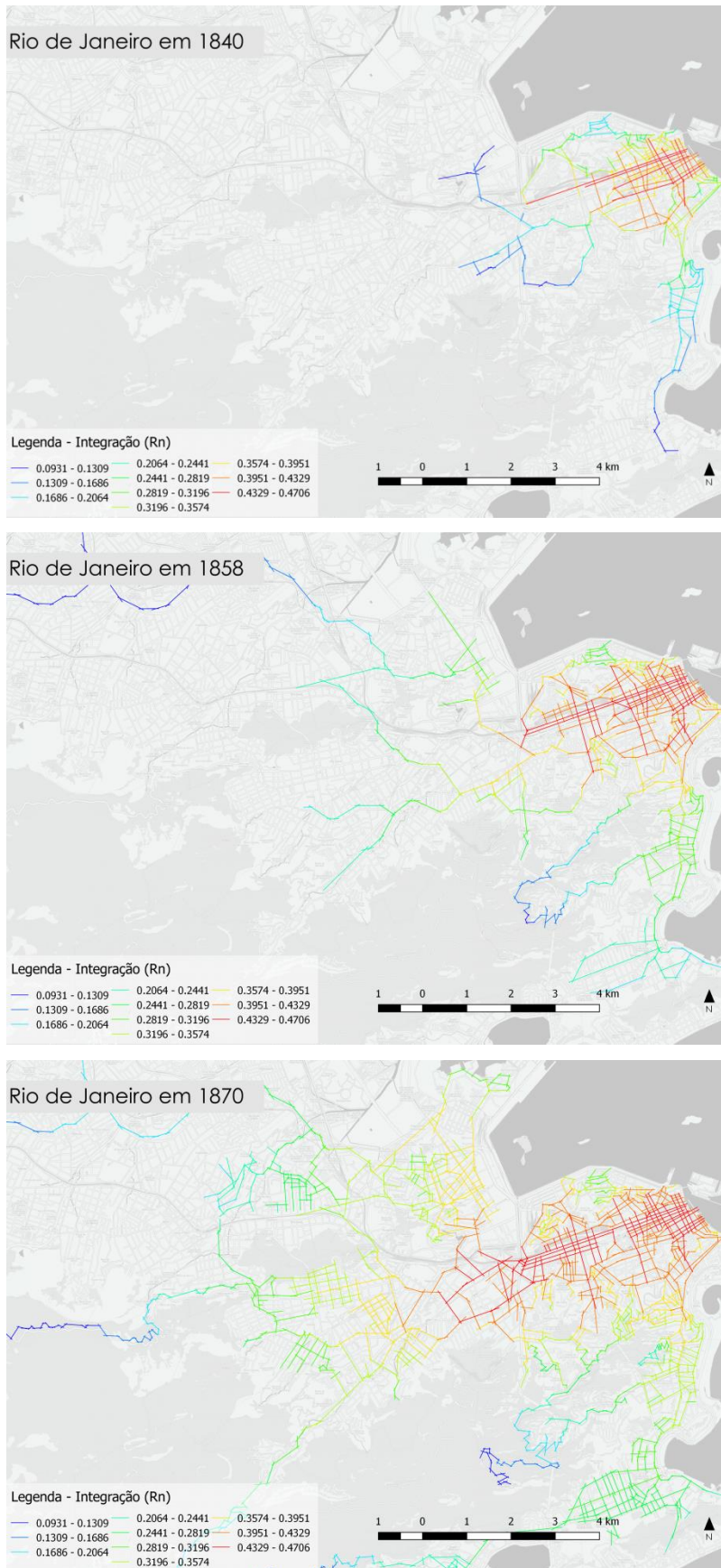


Figura 38: Mapas de integração mostrando as transformações urbanas do Rio de Janeiro. De cima para baixo: 1840, 1858 e 1870. Fonte: autora.

Sobre a criação da Cidade Nova, cita Abreu:

A rapidez da ocupação dessa “Cidade Nova” foi tão intensa que, a partir de 1865, criou-se a freguesia do Espírito Santo, que tinha jurisdição sobre os atuais bairros do Catumbi, Estácio, Rio Comprido e parte de Santa Teresa, tendo sido desmembrada de terrenos pertencentes às freguesias de Santo Antonio [sic], Engenho Velho, Santana e São Cristóvão (esta criada, por sua vez, em 1856). Os vestígios desse tipo de ocupação são visíveis até hoje nas áreas que conseguiram sobreviver às cirurgias urbanas. São prédios estreitos e muito profundos, “onde a iluminação é feita através de clarabóias e áreas internas, sempre de frente da rua e colados uns aos outros”, em tudo revelando a preocupação de aproveitar intensamente o espaço próximo ao centro, numa época em que, devido à inexistência de transportes coletivos rápidos, a cidade praticamente andava a pé (ABREU, 1987, p. 41).

Maurício de Abreu aponta como ainda hoje é possível encontrar vestígios das antigas edificações que compunham a paisagem do Rio de Janeiro no final do século XIX. O crescimento da cidade implicou em mudanças no seu centro simbólico e de poder. A partir do século XX, a cidade sofrerá intensivas intervenções urbanas, que transformarão por completo sua feição espacial. O capítulo 3 aborda as transferências dos centros de poder e social, influenciadas pelas alterações físicas e sociais na cidade, e aponta como Lima Barreto acompanhava de forma crítica essas modificações em sua literatura. Em *Centro de Poder*, apresentam-se as mudanças na centralidade político-administrativa; enquanto que em *Centro Social*, são apontadas as modificações na centralidade social da cidade, que se desloca da Rua do Ouvidor para a Avenida Central.

## Centro de Poder

A região que hoje chamamos de Centro da cidade – que até 1858 conformou praticamente a totalidade do Rio de Janeiro, e que nas narrativas de Lima Barreto, no início do século XX, era chamada de Cidade em contraposição aos subúrbios e arrabaldes – também possuía sua centralidade, na qual se estabeleciam marcos representativos do poder político-administrativo. Durante o período em que foi capital do Brasil, de 1763 a 1960, o Rio de Janeiro mudou por três vezes seu centro de poder, correspondendo ao tipo de governo em cada período: colônia e sede da corte portuguesa; império; e república (SISSON, 2008).

## Largo do Paço

Ainda no período colonial, quando a cidade passa a ocupar a região de várzea entre os Morros do Castelo e de São Bento, estabelece-se, entre a Igreja e Convento do Carmo e o mar, o Largo do Paço, atual Praça XV de Novembro. No local foi construído o cais da cidade e um chafariz, obra do Mestre Valentim. Em 1743, é edificada a Casa dos Governadores, que mais tarde se tornou Paço dos Vice-Reis e, com a chegada da família real ao Brasil, se converteu em Paço Real. Foram construídos também a Casa de Câmara e Cadeia e a Casa de Ópera de Manuel Luís. O Largo do Paço confirmou-se então como o centro da cidade, reunindo as instâncias de poder militar, religioso e civil. O espaço configura-se como um ponto nodal na malha urbana, para o qual havia convergência de dois dos principais caminhos à época: a Rua Direita (atual Primeiro de Março) e a Rua da Misericórdia (Figura 39). Enquanto a Rua Direita ligava o Largo do Paço ao morro de São Bento, a Rua da Misericórdia fazia a conexão do Largo com o Morro do Castelo.

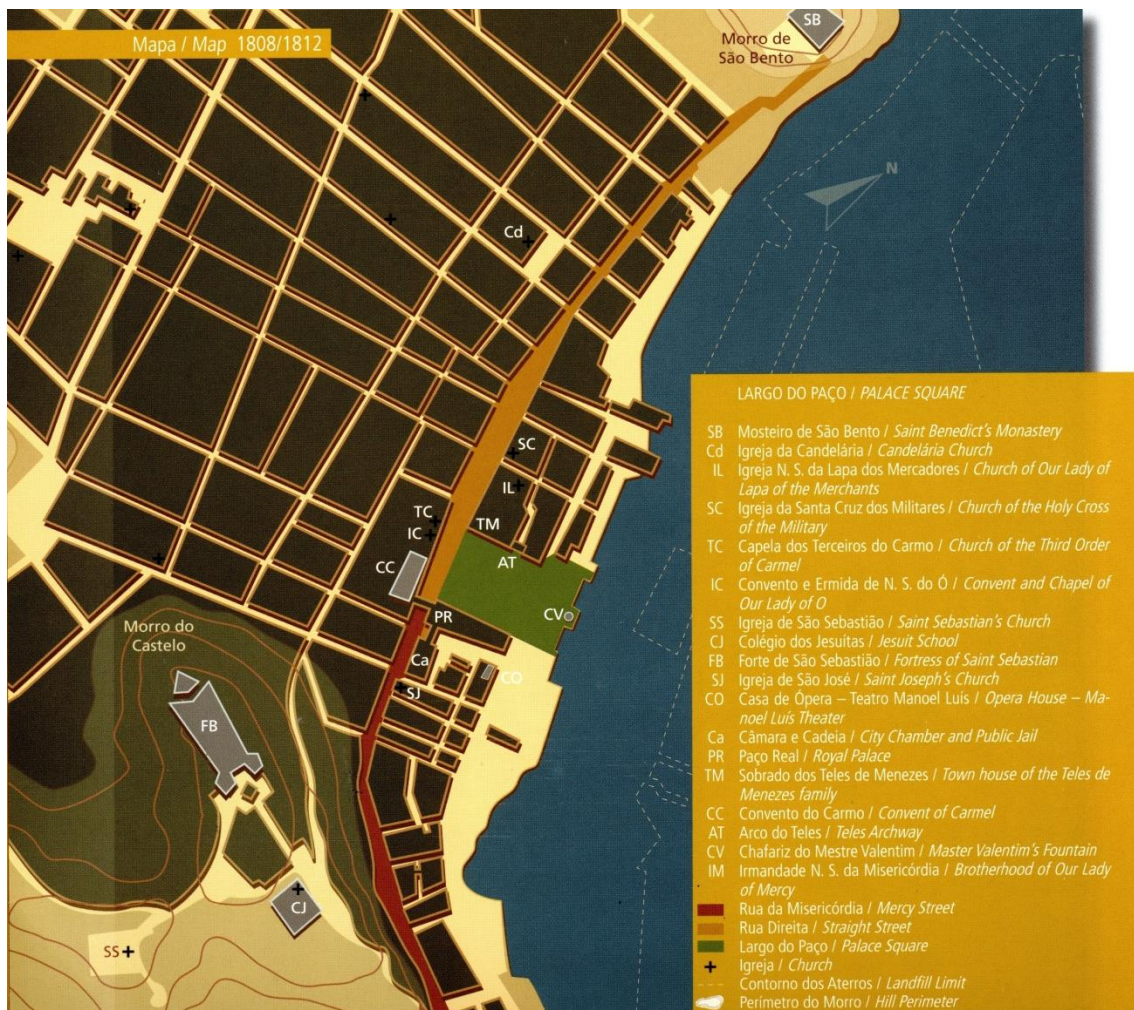


Figura 39: Largo do Paço em mapa de 1808/1812. Fonte: (SISSON, 2008, p. 26).

Sisson (2008) aponta como o conjunto arquitetônico (Figura 40) poderia ser considerado único na cidade até princípios do século XIX. De sóbria arquitetura luso-brasileira, devido a suas características espaciais – à semelhança do Terreiro do Paço, atual Praça do Comércio, em Lisboa –, o Largo do Paço no Rio de Janeiro se configurava como “um core, epítome da área por ele efetivamente comandada” (SISSON, 2008, p. 42) e marcava o centro da cidade e do país:

Para as respectivas áreas, as duas praças atuaram como cores em escala muito mais ampla. Se o terreiro às margens do Tejo representou Lisboa como sede do Império Ultramarino Português, o Largo do Paço afirmou, para esse mesmo universo, a condição do Rio de Janeiro de importante subcentro metropolitano. [...] O exercício da centralidade do Largo do Paço deu-se, portanto, em relação a distintas combinações de unidades espaciais concêntricas, em função da própria centralidade exercida pela cidade do Rio de Janeiro, num contexto de importantes processos de centralização governamental e de consolidação da unidade territorial (SISSON, 2008, p. 45).



Figura 40: Largo do Paço ou Praça D. Pedro II, atual Praça XV de Novembro; à direita, Paço Imperial; ao fundo, chafariz do mestre Valentim. Fotografia de Camillo Vedani. Fonte: (ACERVO IMS, 1865).

O Largo do Paço configurou-se de fato como um centro para a cidade. Quantitativamente, ao analisarmos o mapa de segmentos de 1812<sup>24</sup>, o trecho da Rua

---

<sup>24</sup> O mapa de 1812 foi escolhido por representar a situação do Largo do Paço após a chegada da família real, em 1808, e em momento anterior à independência, em 1822. Refere-se, portanto, à malha urbana da cidade enquanto sede do reino português.

Direita da Misericórdia para São Bento<sup>25</sup> que fica em frente ao Largo apresentava medida normalizada de integração 20% superior quando comparada à média da malha como um todo (valor de NAIN do segmento: 1,38; valor médio de NAIN: 1,15). Isso significa que a via se confirmava como um importante caminho de atração de toda a malha urbana. A centralidade se afirmava em termos políticos, simbólicos e configuracionais.

Com a proclamação da República, em 1889, o Largo do Paço passou a ser chamado Praça XV de Novembro. Mesmo após as mudanças de regime de governo, o logradouro nunca perdeu a importância pela concentração de edifícios emblemáticos. Na narrativa de Lima Barreto em *Recordações do Escrivão Isaías Caminha*, é possível perceber a importância do Largo:

Atravessei o Largo do Paço. A fachada do velho Convento do Carmo apresentava uma grande calma; os anos já lhe tinham dado a suficiente resignação para suportar o sol terrível dos trópicos; o cavalo da estátua, porém, parecia ter um movimento de impaciência para lhe fugir aos ardores implacáveis. O ar fizera-se rarefeito e percebia-se a poeira que flutuava na sua massa. As montanhas de Niterói recortavam-se nitidamente sobre o céu azul e fino, que começava a ser manchado, lá no fundo da baía, por cima do casario da Alfândega e do Mercado, por grandes pastas de nuvens brancas. Ainda pouco familiarizado com o trânsito pesado da rua, atravessei a Rua Direita cheio de susto, cercado-me de mil cautelas, olhando para aqui e para ali, admirado que aquela porção de gente trabalhasse sob sol tão ardente, sem examinar que valor tinham as suas Câmaras e o seu Governo (LIMA BARRETO, 2018a, p. 44-45).

O personagem de Lima Barreto, além de narrar algumas características físicas do lugar, como a fachada do Convento do Carmo e a capacidade do espaço em ser uma moldura para a paisagem montanhosa de Niterói do outro lado da baía, nos aponta também que o potencial de atração da Rua Direita se mantém, pois a via continua a configurar-se como um local de grande movimento na região.

---

<sup>25</sup> Assim eram designadas conjuntamente as ruas Direita e da Misericórdia.

## Campo de Santana

Durante o período imperial, o Campo de Santana<sup>26</sup> estabeleceu-se como um novo centro para a cidade (Figura 41). Até o século XVIII, a localidade marcava o limite ocidental do Rio de Janeiro (Figura 37). Com o aterro do Saco de São Diogo e criação da Cidade Nova, a malha urbana cresce a oeste e o centro desloca-se no mesmo sentido do crescimento da cidade. O Campo de Santana concentra alguns marcos representativos dos poderes político e militar e sediou importantes acontecimentos, como os festejos do casamento de D. Pedro e Dona Leopoldina, a aclamação de D. Pedro I como Imperador Constitucional do Brasil e a Proclamação da República, em 1889.

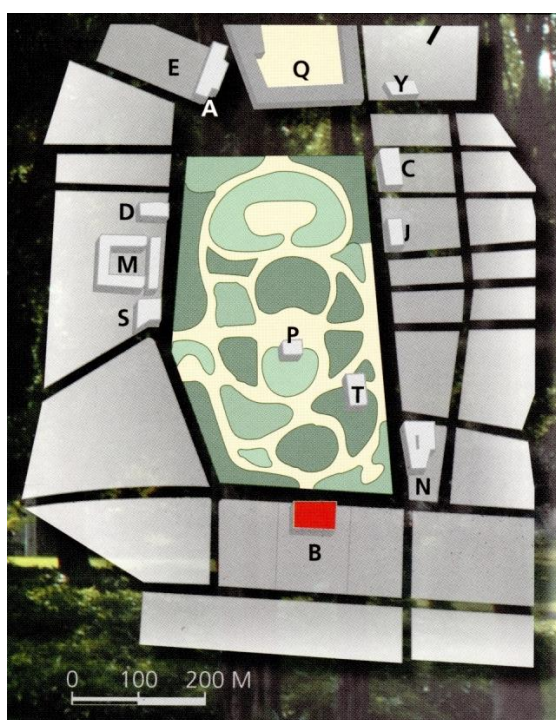


Figura 41: Campo de Santana em mapa de 1852. Fonte: (SISSON, 2008, p. 48).

<sup>26</sup> Após a independência, em 1822, o Campo de Santana passou a ser chamado de Campo da Aclamação, pois D. Pedro I foi aclamado imperador constitucional na localidade. A partir da proclamação da República, o campo passou a ser chamado Praça da República. Atualmente, denomina-se Campo de Santana ao parque e Praça da República à área circundante (SISSON, 2008, p. 50).



Dentre os marcos (Figura 42), estão: (1) o Palácio Duque de Caxias, atual sede do Comando Militar do Leste, que nos oitocentos funcionou como Quartel General do Exército, reformado em 1899 abrigou a Secretaria da Guerra, e reformulado em 1941 abrigou o então Ministério do Exército; (2) o edifício sede da Câmara Municipal até 1944, quando foi demolido para abertura da Avenida Presidente Vargas; (3) a sede do Arquivo Nacional até 1982, que anteriormente abrigou o Museu Nacional; (4) a sede atual do Arquivo Nacional, no edifício que funcionou como Casa da Moeda; (5) a sede do Senado, no edifício Solar do Conde dos Arcos, até 1925, quando a instituição passou a ocupar o Palácio Monroe; (6) o Quartel Central do Corpo de Bombeiros; (7) a atual Central do Brasil, inaugurada em 1940, em substituição ao antigo edifício que abrigava a Estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, construído por sua vez no lugar da Igreja de Santana; (8) o atual Museu do Exército, antiga casa do marechal Deodoro da Fonseca; (9) e o Palácio do Itamaraty, que foi sede da Presidência da República até 1897, quando esta foi transferida para o Palácio do Catete.



#### Legenda

- A:** Igreja de Santana
- E:** Estação da Estrada de Ferro D. Pedro II
- Q:** Quartel General do Exército
- C:** Câmara Municipal
- J:** Igreja de São Jorge
- N:** Museu Nacional
- B:** Corpo de Bombeiros
- S:** Senado
- M:** Casa da Moeda
- D:** Casa de Deodoro
- P:** Palacete do Campo
- T:** Teatro Provisório
- Y:** Palácio Itamaraty

Figura 42: Situação das edificações no Campo de Santana. Fonte: (SISSON, 2008, p. 65).

Durante o período imperial, os edifícios situados no Campo de Santana qualificavam exemplares de arquiteturas várias. Enquanto o jardim projetado no final do século XIX por Glaziou era caracteristicamente romântico (Figura 43), as edificações variavam entre o neoclássico (Figura 44) e o eclético (Figura 45). Nas palavras de Santos, “o Neoclassicismo e o Romantismo [...] fundiram-se [...] numa mescla estilisticamente múltipla e morfologicamente indefinível: o Eclétismo Internacional” (SANTOS *apud*

SISSON, 2008, p. 71). Como aponta Sisson, a despeito das diferenças, os edifícios possuíam algumas similaridades de forma:

A despeito de suas disparidades, não deixam de existir denominadores comuns a essas edificações, tanto com relação à escala como aos aspectos morfológicos, já que nelas preponderaram fachadas horizontalmente dispostas e simetricamente subdivididas, em corpos diferenciados pelo volume e pela distribuição de complementos arquitetônicos e ornamentais (SISSON, 2008, p. 71).



Figura 43: Campo de Santana, em 1880. Fotografia de Marc Ferrez. Fonte: (ACERVO IMS, 1880a).



Figura 44: Casa da Moeda, atual Arquivo Nacional. Fotografia de Marc Ferrez. Fonte: (ACERVO IMS, 1885)



Figura 45: Quartel Central do Corpo de Bombeiros. Fotografia de Halley Pacheco de Oliveira. Fonte: (OLIVEIRA, 2010).

Na década de 1940, alguns edifícios foram reformulados e adotaram o estilo arquitetônico *art-decô*, símbolo de modernização na ideologia do Estado Novo. A mudança é clara no conjunto de edifícios que formam a Central do Brasil (Figura 46 e Figura 47) e o antigo Ministério da Guerra (Figura 48 e Figura 49).



Figura 46: Estação da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1899. Fotografia de Marc Ferrez. Fonte: (ACERVO IMS, 1899).



Figura 47: Estação Central do Brasil em 2012. Fotografia de Halley Pacheco de Oliveira, modificada pela autora. Fonte: (OLIVEIRA, 2012).



Figura 48: Ministério da Guerra em 1914. Fotografia de Antônio Caetano da Costa Ribeiro. Fonte: (BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL, 1914).



Figura 49: Palácio Duque de Caxias, antigo Ministério da Guerra, em 1944. Autor desconhecido. Fonte: (ARQUIVO NACIONAL, 1944).

Assim como aconteceu com o Largo do Paço, para o Campo de Santana também convergiam ruas que faziam a ligação de partes importantes da cidade. Como novo centro, as ruas que passavam pelo Campo ligavam a parte antiga da cidade a sua nova área de crescimento, a Cidade Nova. Duas ruas cumpriam essa função: a Rua de São Pedro e a Rua do Sabão (também chamada de Rua General Câmara), ambas arrasadas para abertura da Avenida Presidente Vargas na década de 1940. A análise do mapa de segmentos de 1852 aponta que as vias apresentam valor de integração normalizada 80% maior se comparado ao restante da malha urbana (valor de NAIN do segmento da Rua de São Pedro: 1,49; valor de NAIN do segmento da Rua do Sabão: 1,46; valor médio de NAIN: 0,80). Isso significa que há correspondência entre o potencial da malha e a importância da via para a vida da cidade. Além dessa ligação entre as partes leste e oeste da cidade, no Campo de Santana encontrava-se a Estação Central do Brasil, ponto inicial da ferrovia que fazia a ligação da Cidade com os Subúrbios.

O Campo de Santana não perdeu sua relevância com a Proclamação da República, ao contrário, a presença do Ministério da Guerra ressaltava a importância do governo militar. Em *Triste Fim de Policarpo Quaresma*, percebemos como a centralidade tem um papel importante, pois é cenário de diversos encontros entre diferentes personagens, principalmente os militares:

O trem correu, parou inda em uma estação e foi ter à Praça da República. O almirante, cosido com as paredes, seguiu para o Arsenal de Marinha; Albernaz e Bustamante entraram no Quartel-General. Penetraram no grande casarão, no meio do retinir de espadas, de toques de cornetas; o grande pátio estava cheio de soldados, bandeiras, canhões, feixes de armas ensarilhadas, baionetas reluzindo ao sol oblíquo... (LIMA BARRETO, 2018g, p. 333).

E os olhos do velho se orvalharam por baixo do pince-nez. Os dois se haviam encontrado na pagadoria da Guerra e vinham pelo campo de Sant'Ana, a pé, andando a pequenos passos e conversando. O general era mais alto que Quaresma, e enquanto este tinha a cabeça sobre um pescoço alto, aquele a tinha metida entre os ombros proeminentes, como cotos de asas (LIMA BARRETO, 2018g, p. 370).

À época do regime imperial, o Campo de Santana tornou-se centralidade de três unidades concêntricas: o Centro, já que o Rio de Janeiro não se limitava mais à Cidade Velha; a cidade; e o país (SISSON, 2008). O Campo configurou-se como uma

importante localidade no período imperial, mas também além dele. Como ponto inicial da linha ferroviária, o local ainda hoje é caminho obrigatório para muitos moradores da cidade, principalmente os habitantes do subúrbio.

### Praça Marechal Floriano e a Reforma Pereira Passos

Se o Largo do Paço e o Campo de Santana foram se constituindo centro gradualmente, à medida que a cidade crescia, o mesmo não aconteceu com a Praça Marechal Floriano, que foi resultado das cirurgias urbanas operadas no início do século XX. Durante sua administração (1902-1906), o presidente Rodrigues Alves tinha como plano de governo a modernização e o saneamento da capital do país. Para tanto, convidou o engenheiro Francisco Pereira Passos para comandar a reforma urbana, enquanto o médico sanitário Oswaldo Cruz ficaria a cargo da saúde pública. A transformação da cidade empreendida durante o governo do Prefeito Pereira Passos é marcada por diversas demolições, alargamentos, prolongamentos e abertura de vias, “motivadas, sobretudo, pela necessidade de adequar a forma urbana às necessidades reais de criação, concentração e acumulação do capital” (ABREU, 1987, p. 59). Assim, a cidade que agora adentrava ao século XX tinha urgência em se adequar ao contexto capitalista internacional, para tanto era preciso mudar sua fisionomia.

A estrutura física da cidade no início do século XX não condizia com as aspirações de progresso que o modo de produção capitalista exigia. A cidade colonial, com suas ruas estreitas e mal iluminadas, os cortiços, a circulação de carroças e animais nas ruas, não correspondia aos “*modi vivendi* cosmopolitas e modernos das elites econômica e política nacionais” (ABREU, 1987, p. 60). O país que se firmara como principal produtor de café do mundo precisava de um porto à altura para adequar os processos de importação e exportação. A cidade onde agora transitavam automóveis e bondes elétricos necessitava de vias públicas adequadas e iluminadas para tal uso. O Rio de Janeiro requeria obras suntuosas que o colocasse em destaque no cenário internacional e lhe desse *status* para rivalizar com Argentina e Uruguai.

A gestão Passos entendia, porém, que não somente a forma urbana da cidade deveria mudar, era preciso acabar também com os usos “inadequados”, transformar a sociedade, “civilizar” a população. Nas palavras do prefeito:

Comecei por impedir a venda pelas ruas de vísceras de reses, expostas em tabuleiros, cercadas pelo voo contínuo de insetos, o que constituía espetáculo repugnante. Aboli, igualmente, a prática rústica de ordenharem

vacas leiteiras na via pública, que iam cobrindo com seus dejetos, cenas estas que, ninguém, certamente, achará dignas de **uma cidade civilizada**. Mandei também proceder à apanha e extinção de milhares de cães que vagavam pela cidade, dando-lhe o aspecto repugnante de certas cidades do Oriente. [...] tenho procurado pôr termo à praga dos vendedores ambulantes de bilhetes de loteria, que, por toda parte, perseguiram a população, incomodando-a com infernal grita e dando à cidade o **aspecto de uma tavalagem**. Muito me preocupei com a extinção da mendicidade pública... (BENCHIMOL *apud* PASTURA, 2014, p. 39, grifos nossos).

No Rio de Janeiro colonial, era comum a presença dos quitandeiros, vendedores ambulantes que munidos de seus tabuleiros faziam seu comércio nas ruas da cidade. A presença desses trabalhadores, muitos deles ex-escravizados, era incômoda aos ideais modernizadores da cidade. Nas palavras do Prefeito Passos fica claro que os vendedores ambulantes não eram bem quistos na nova capital, já que o Rio se transformava em uma nova urbe e sua população “mudava de Cidade sem ter mudado de território” (FERREIRA DA ROSA, 1924, p. 29). A figura do quitandeiro aparece algumas vezes na obra de Lima Barreto. Isaías Caminha relata o burburinho das ruas:

As ruas estavam animadas, havia um grande trânsito de veículos, criadas com cestos, quitandeiros, vendedores de peixe. Aqui e ali, com os cestos arriados, à porta de uma ou outra casa, discutiam a venda das suas mercadorias com as donas das casas ainda quase em traje de dormir. Pelas esquinas, as vendas estavam cheias (LIMA BARRETO, 2018a, p. 58-59).

Na primeira versão de Clara dos Anjos, que consta em seu diário íntimo, o autor aponta:

A rua a que chegara começava a se animar. Vacas de leite arrastavam bezerros, plangendo campainhas. As tavernas se abriam, e os sacolejos dos jacás de uma tropa, voltando do mercado, dava um tom de roça à paisagem urbana. Pretos do ganho, quitandeiros, ainda pretos, passavam (LIMA BARRETO, 2018d, p. 622).

Nas descrições de Lima Barreto, diferentemente do apontado pelo Prefeito Pereira Passos, os quitandeiros e vendedores ambulantes animam as ruas e dão vida ao lugar. A cena cotidiana da venda de porta em porta confere dinamismo à vida urbana. O



cenário, contudo, era ambíguo, mesclando ares rurais à paisagem urbana. Era a ambiguidade, portanto, que se visava acabar com as reformas de modernização.

Com o advento dos transportes de massa – trem e bonde elétrico –, a liberdade de mobilidade definia as áreas da cidade que seriam ocupadas por cada classe da população. Aqueles que tinham condições mudavam-se do centro da cidade para habitações com melhores condições de iluminação e ventilação nos subúrbios, e as elites afastavam-se das áreas centrais e passavam a ocupar os arrabaldes, áreas de retiro, ajardinadas e afastadas do caos do centro da cidade. A população, contudo, que não tinha poder de mobilidade acabava por se amontoar no centro, ocupando cortiços insalubres. A reforma urbana tratou, portanto, de acabar com os cortiços. Muitos foram demolidos ou desapropriados, desabrigando seus moradores que em alguns casos transferiram-se para os subúrbios e em outros passaram a ocupar os morros, até então pouco habitados, a fim de permanecerem no centro da cidade. Em *Triste Fim de Policarpo Quaresma*, o major serve em um quartel provisório instalado em um antigo cortiço:

Quaresma jantou num *restaurant* e dirigiu-se ao quartel, que funcionava provisoriamente num velho cortiço condenado pela higiene, lá pelos lados da Cidade Nova. Tinha o tal cortiço andar térreo e sobrado, ambos divididos em cubículos do tamanho de camarotes de navio. No sobrado, havia uma varanda de grade de pau e uma escada de madeira levava até lá, escada tosca e oscilante, que gemia à menor passada. A casa da ordem funcionava no primeiro quartinho do sobrado e o pátio, já sem as cordas de secar ao sol a roupa, mas com as pedras manchadas das barrelas e da água de sabão, servia para a instrução dos recrutas (LIMA BARRETO, 2018g, p. 354).

A descrição de Lima Barreto dá o tom dos cortiços: cubículos ocupados por muitas famílias, em condições de higiene muitas vezes precárias. Em relação à ocupação dos morros, Abreu (1987) aponta como a reorganização social promovida pela reforma Passos implicou nova contradição no modo de ocupação espacial, já que a destruição de grande parte dos cortiços fez da favela a única alternativa para a população pobre que, não tendo como se deslocar por meio de transporte público, precisava residir próximo ao local de trabalho. A grande maioria da população desalojada, contudo, passou a habitar os subúrbios, como fica claro no Recenseamento de 1906 (Tabela 2), em que o número de habitantes das freguesias suburbanas aumenta consideravelmente, enquanto decresce a população de Candelária e Sacramento, freguesias centrais.

Tabela 2: População do Rio de Janeiro em 1890 e 1906.

**Numero de habitantes das diversas circumscrições civis nos annos de 1890 e 1906**

FREGUEZIAS	POPULAÇÃO		DIFERENÇA NO PERÍODO	
	Em 1890	Em 1906	Absoluta	%
Candelaria.....	9.701	4.454	— 5.247	— 54,09
S. José.....	40.014	44.878	+ 4.864	12,16
Santa Rita.....	43.805	45.929	+ 2.124	4,85
Sacramento.....	30.663	24.612	— 6.051	— 19,73
Gloria.....	44.105	59.102	+ 14.997	34,00
Sant'Anna.....	67.533	79.315	+ 11.782	17,45
Santo Antonio.....	37.660	42.009	+ 4.349	11,55
Espírito Santo.....	31.389	59.117	+ 27.728	88,34
Engenho Velho.....	36.988	91.494	+ 54.506	147,36
Lagôa.....	28.741	47.992	+ 19.251	66,98
S. Christovão.....	22.202	45.098	+ 22.896	103,13
Gavea.....	4.712	12.750	+ 8.038	170,59
Engenho Novo.....	27.873	62.898	+ 35.025	125,66
Irajá.....	13.130	27.410	+ 14.280	108,76
Jacarépaguá.....	16.070	17.265	+ 1.195	7,44
Inhaúma.....	17.448	68.557	+ 51.109	292,92
Guaratiba.....	12.654	17.928	+ 5.274	41,68
Campo Grande.....	15.950	31.248	+ 15.298	95,91
Santa Cruz.....	10.954	15.380	+ 4.426	40,41
Ilha do Governador.....	3.991	5.616	+ 1.625	40,72
Ilha de Paqueta.....	2.709	2.283	— 426	— 15,73
População terrestre....	318.292	805.335	+ 287.043	55,38
População marítima....	4.359	6.108	+ 1.749	40,12
População total.....	322.651	811.443	+ 288.792	55,26

Fonte: (BRASIL, 1907, p. 23).

O grande bota-abaixo das edificações do Rio colonial é responsável pelo deslocamento dos habitantes. De fato, a reforma urbana aconteceu de maneira muito veloz. Não houve preocupação em preservar o passado, mas em construir o novo em detrimento dele, como aponta Lima Barreto: “entre nós tudo é inconsistente, provisório, não dura. Não havia ali nada que lembrasse esse passado” (LIMA BARRETO, 2018g, p. 223). A rapidez das mudanças é alvo das críticas de Lima Barreto: “de uma hora para outra, a antiga cidade desapareceu e outra surgiu como se fosse obtida por uma mutação de teatro. Havia mesmo na coisa muito de cenografia” (LIMA BARRETO, 2018f, p. 155). Mas o rápido apagamento de boa parte da memória material do Rio de Janeiro foi louvado à época como um feito considerável e inigualável no mundo:

O saneamento do Rio de Janeiro, que é hoje uma conquista positiva e inegável, foi devido a dois grandes fatores: o rigor das medidas sanitárias empregadas e os grandes trabalhos de engenharia que se executaram de 1904 a 1906. As glórias de tais empreendimentos ilustram os nomes dos Drs.

Francisco Pereira Passos e Oswaldo Gonçalves Cruz, ex-Prefeito do Rio de Janeiro e Diretor Geral de Saúde Pública. Esses trabalhos, cuja importância e execução rápida assombram os que atualmente visitam a nossa Capital, foram os mais consideráveis que, em igualdade de tempo, jamais se executaram em qualquer cidade do mundo (BRASIL, 1907, p. XLI).

O que de fato incomodava o escritor carioca nas reformas urbanas era a nova ordem espacial que se impunha, profundamente discriminatória e excludente (FERNANDES, 2011). A exemplo da reforma parisiense (1853 a 1869), executada pelo Barão de Hausmann, a reforma Pereira Passos constituía uma estratégia de dominação espacial pela burguesia. A reformulação do centro sobre os escombros da cidade antiga significava a imposição de uma política de governo que transformaria a cidade em um cartão-postal para as elites de todo o mundo, com a consequente expulsão para áreas afastadas daquilo que não se desejava ver, isto é, a população mais pobre. Construíram-se amplos bulevares, monumentos, praças, teatro, edifícios públicos suntuosos e abriu-se a cidade para o sentido sul, onde a elite carioca poderia gozar de belas edificações a beira-mar. A crônica de 1920, intitulada *Megalomania*, mostra a visão crítica de Lima Barreto sobre os melhoramentos urbanos:

Não se abre um jornal, uma revista, um magazine, atualmente, que não topemos logo com propostas de deslumbrantes e custosos melhoramentos e obras.

São reformas suntuárias na cidade; coisas fantásticas e babilônicas, jardins de Semíramis, palácios de *Mil e uma noites* e outras cousas semelhantes que eles propõem sejam feitas, no mais breve espaço de tempo possível.

Houve um até que aventou a ideia do Ministério da Agricultura e a Prefeitura Municipal construírem um Prado de corridas no Leblon, visto, diz a tal publicação textualmente, gastar-se tanto dinheiro em coisas inúteis.

É claro que o autor da ideia acha coisa de suma utilidade um Prado de corrida e as razões que apresenta são de tal ordem que, se o artigo fosse assinado, o seu autor merecia ser lapidado pelos miseráveis e pobres que não têm um hospital para se tratar, pelos mendigos e estropiados que não possuem asilo onde se abrigar.

A função primordial dos poderes públicos, sobretudo o municipal, para o incubador de semelhante ideia, é fornecer passatempos a quem já os tem de sobra. Para ele, um Prado é coisa de utilidade social, porque lá podem ser exibidas vistosas *toilettes*.

Nesse caminho, a prefeitura deve desapropriar as “montras” da Rua do Ouvidor e da Avenida, para ampliá-las, embelezá-las, de forma a poder aumentar o número de bonecas de cera, vestidas a capricho.

Tudo delira e todos nós estamos atacados de megalomania. De quando em quando, dá-nos essa moléstia e nós nos esquecemos de obras vistas, de utilidade geral e social, para pensar só nesses arremedos parisienses, nessas fachadas e ilusões cenográficas.

Não há casas, entretanto queremos arrasar o morro do Castelo, tirando habitação de alguns milhares de pessoas.

Como lógica administrativa, não há cousa mais perfeita!

O mundo passa por tão profunda crise, e de tão variados aspectos, que só um cego não vê o que há nesses projetos de loucura, desafiando a miséria geral.

Remodelar o Rio! Mas como? Arrasando os morros... Mas não será mais o Rio de Janeiro; será toda outra qualquer cidade que não ele.

É caso de apelar para os ditados. Vão dous: cada louco com a sua mania; sua alma sua palma (LIMA BARRETO, 2004b, p. 207)

A crítica política de Lima Barreto é clara. O escritor carioca tem consciência social e patrimonial. Denuncia as reformas urbanas que tem como foco as classes privilegiadas, enquanto há uma parcela da população que vive em péssimas condições sem a oferta de serviços básicos, como saúde e habitação; além disso, condena o desmantelamento da cidade em substituição a sua história e memória. Lima Barreto critica a estratégia política de dividir a cidade, isto é, de dispor investimentos em melhoramentos inacessíveis para boa parte dos habitantes da cidade, modernizando o centro e provendo de infraestrutura a zona sul, em detrimento de investimentos nas regiões suburbanas, ocupados por pessoas mais pobres:

O Rio de Janeiro, que tem, na frente, na parte anterior, um tão lindo diadema de montanhas e árvores, não consegue fazê-lo coroa a cingi-lo todo em roda. A parte posterior, como se vê, não chega a ser um neobarbante que prenda dignamente o diadema que lhe cinge a testa olímpica... (LIMA BARRETO, 2018c, p. 790).

O autor nos leva à reflexão de que se não há uma intenção social, de pouco valem os melhoramentos físicos urbanos. O Rio de Janeiro embeleza-se para “inglês ver”. A

cidade quer figurar internacionalmente como um assentamento cosmopolita, atraindo a atenção de “todos os povos cultos” (BRASIL, 1907, p. LXI), graças a seu progresso. Na visão moderna, os povos europeus são a civilização a ser seguida. Importam-se as modas, os costumes, a arquitetura. Assertivamente aponta Latif:

Neste começo de século XX o mundo satisfaz-se de aparências e qualquer dos ensaios impressionistas supõe alguém observando de fora, como um espectador. No caso de Brasil supõe mesmo o estrangeiro. Nunca no Rio se agiu tanto para “inglês ver”, como no começo do século XX. O carioca está atento ao que dele podem dizer ou pensar e vive obsecado [sic] em identificar-se com tudo o que o convencionalismo europeu consagrou. Os antigos casarões tornaram-se para ele “feio e forte” e as igrejas douradas são apenas sobrecarregadas e de mau gosto, “numa cópia de Luís XV por mulatos bisonhos” (LATIF, 1965, p. 186).

Como bem assinalou o autor, o brasileiro tinha uma espécie de espírito de “vira-lata”, que acreditava que tudo que vem de fora é melhor do que o que se tem no país. O produto nacional é visto como uma “droga” (LIMA BARRETO, 2018g, p. 215) face aos insumos estrangeiros. Lima Barreto é, nesse sentido, um defensor do patrimônio brasileiro. As críticas aos estrangeirismos são recorrentes na obra do autor. Exemplo disso é o romance *Triste Fim de Policarpo Quaresma*, em que o protagonista é um nacionalista ferrenho. O autor se posicionou como um contraponto ao ideal segregador e discriminatório que estavam por trás do discurso civilizatório e progressista da Primeira República.

Diversas foram as alterações urbanas (Figura 50) realizadas no Rio de Janeiro em um período de três anos, como se pode ver no rol a seguir:

**1903:** inauguração do Pavilhão da Praça 15 (21/6); prolongamento da Rua do Sacramento – atual Avenida Passos, até a Rua Marechal Floriano (27/06); inauguração do Jardim do Alto da Boa Vista (11/10); início do alargamento da antiga Rua da Prainha (atual Rua do Acre).

**1904:** término do alargamento da antiga Rua da Prainha – atual Rua do Acre (fevereiro); **demolições do Morro do Castelo (8/03)**; construção do aquário do Passeio Público (18/9); melhoramento da Rua 13 de Maio.

**1905:** início da construção do Theatro Municipal (03/01); inauguração da nova estrada de rodagem da Tijuca (4/1); alargamento e prolongamento da Rua Marechal Floriano até o Largo de Santa Rita (2/2); decreto de alargamento da Rua do Catete (28/4); alargamento e prolongamento da

Rua Uruguaiana (setembro); decreto de construção da Avenida Atlântica, em Copacabana (4/11); **inauguração da Avenida Central (atual Av. Rio Branco), marco da administração Pereira Passos (15/11)**; inauguração da Escola-Modelo Tiradentes (24/11); decreto de abertura da Rua Gomes Freire de Andrade, entre a Rua Riachuelo e a do Núncio (29/12); decreto de abertura da Avenida Maracanã (30/12).

**1906:** alargamento da Rua da Carioca (janeiro e fevereiro); inauguração da fonte do Jardim da Glória (24/2); inauguração da nova Fortaleza na Ilha de Lage (28/6); inauguração do palácio da exposição permanente de São Luiz (futuro Palácio do Monroe), para os trabalhos da 3ª Conferência Pan-Americana (22/7); inauguração do alargamento da Rua 7 de Setembro no trecho entre a Av. Central e 1º de Março (6/9); conclusão das obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro e do Canal do Mangue (9/11); inauguração das obras de melhoramento e embelezamento do Campo de São Cristóvão – jardim e escola pública (11/11); **inauguração da Avenida Beira-Mar (23/11)**; melhoramento do Largo da Carioca; inaugurações dos quartéis do Méier, da Saúde, São Cristóvão e Botafogo; aterramento das praias do Flamengo e Botafogo, com construção de jardins; construção do Pavilhão Mourisco, em Botafogo; construção do Restaurante Mourisco, próximo à estação das barcas, no Centro; melhorias no abastecimento de água para a capital.

Além destas, merecem registro: melhoramentos da zona suburbana do DF; saneamento da cidade; arborização de diversas áreas da cidade; renovação do calçamento da cidade; e inauguração de calçamento asfáltico; alargamento da Rua Camerino; abertura da Avenida Salvador de Sá; canalização do Rio Carioca (da Praça José de Alencar ao Cosme Velho); **construção da Avenida Atlântica**; inauguração da Escola-Modelo Rodrigues Alves, no Catete; liberação de verbas para a construção da Biblioteca Nacional; início da construção do novo edifício da Escola Nacional de Belas Artes; início das obras do edifício do Congresso Nacional; criação do novo Mercado Municipal (PINHEIRO e FIALHO JR, 2006, p. 6, grifo nosso).



Figura 50: Planta dos melhoramentos projetados pelo prefeito Pereira Passos, 1904. Fonte: (BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL, 1904).

Dentre as modificações realizadas na administração Pereira Passos, a Avenida Central, atual Rio Branco, foi, sem dúvidas, a obra mais marcante e principal responsável pela mudança do centro de poder da capital. Inaugurada em 1905, a Avenida fazia a ligação entre as zonas Norte e Sul da cidade, conectando a Avenida Rodrigues Alves, caminho de acesso à Zona Norte, à Avenida Beira-Mar, grande via de acesso à Zona Sul. Nos extremos da Avenida Central, duas praças imponentes: no extremo norte, a Praça Mauá, com acesso ao modernizado cais do porto; e no extremo sul, a Praça Floriano, nova centralidade da cidade.

A comparação da medida de integração normalizada do trecho da Avenida Central referente à Praça Floriano com o restante da malha urbana na modelagem de 1930 aponta que a Avenida apresentava potencial de integração 41% superior (valor de NAIN do segmento da Avenida Central: 0,89; valor médio de NAIN: 0,63). Conforme a cidade se expandia, a via se consolidava como um importante ponto de atração, pois se configurava uma articulação entre as duas zonas da cidade: Norte e Sul (Figura 51):

Ao par de vias conectadas quase perpendicularmente às extremidades da Avenida Central – Avenida Rodrigues Alves e Avenida Beira-Mar –, corresponderam, por sua vez, as polaridades Zona Norte/Zona Sul, que, no Rio de Janeiro, tenderam a superpor-se, esquematicamente, às de produção/consumo, população de baixa renda/elite, trabalho/lazer [...] (SISSON, 2008, p. 101-102).



Figura 51: A Avenida Central como conector das Zonas Norte e Sul da cidade. Fonte: (SISSON, 2008, p. 103).

A Avenida Central (Figura 52) conectava as praças Mauá (norte) e Floriano (sul) e ambas possuíam marcos como edificações e elementos escultóricos. Na Praça Mauá



estavam localizados o monumento ao Mauá, composto pela estátua do Visconde contemplando o porto sobre uma coluna dórica de 8 metros, e o edifício *A Noite*, arranha-céu mais alto da América do Sul na época de sua inauguração, em 1929. Mas, sem dúvidas, a Praça Floriano concentrava uma quantidade muito maior de marcos. A Avenida Central se tornava a mais emblemática da cidade e a mudança do centro para a localidade refletia sua importância. Além disso, o centro acompanhava o crescimento da cidade. Contudo, ao percebermos que a cidade crescia em ambos os sentidos: norte e sul, mas que o crescimento em direção à Zona Norte estava mais avançado do que em direção à Zona Sul, era de se supor que a Praça Mauá teria prioridade na escolha da centralidade. O que se averigua, entretanto, é que a escolha da Praça Floriano como centro inculca também uma preferência pelo crescimento urbano em direção à Zona Sul, ocupada pelas elites cariocas.



Figura 52: Avenida Central, da Praça Mauá para a zona sul, tendo ao fundo o Pão de Açúcar. O edifício *A Noite* se sobressai na paisagem. Vista aérea. Fotografia de Augusto Malta. Fonte: (ACERVO IMS, 1929).

A Praça Floriano (Figura 53) reunia dois marcos escultóricos: o obelisco, ao sul da praça, assinalando a confluência das Avenidas Central e Beira-Mar; e o monumento a Floriano Peixoto, que caracteriza uma referência à instância militar de poder. Além destes, a praça congregava importantes marcos representativos do poder político legislativo, bem como reunia uma grande quantidade de edifícios voltados para cultura, entretenimento e lazer.



Figura 53: Praça Floriano em mapa de 1910. Fonte: (SISSON, 2008, p. 82).

O primeiro edifício oficial a ser construído na Praça foi o Palácio Monroe (Figura 54), que funcionou como sede da Câmara dos Deputados e posteriormente do Senado Federal (SISSON, 2008). De arquitetura eclética, o palácio foi sede do pavilhão brasileiro da Exposição Universal de 1904, ocorrida em Saint Louis, nos Estados Unidos. Composto por estrutura metálica, o edifício foi desmontado e remontado na capital. Em 1976, o palácio foi demolido, Lucio Costa defendeu a demolição do edifício por uma questão de "desafogo da área" (WANDERLEY, 2016). Além do Palácio, outros dois edifícios representavam o poder legislativo na praça: a Câmara Municipal no Palácio Pedro Ernesto (Figura 55), inaugurado em 1923, em estilo neoclássico; e o Supremo Tribunal Federal (Figura 56), em estilo eclético, inaugurado em 1909.



Figura 54: Palácio Monroe em 1910. Fotografia de Augusto Malta. Fonte: (ACERVO IMS, 1910a).



Figura 55: Palácio Pedro Ernesto, Câmara Municipal. Autor desconhecido. Fonte: (AGCRJ, 1914).



Figura 56: Supremo Tribunal Federal em 1910. Fotografia de Marc Ferrez. Fonte: (ACERVO IMS, 1910e).

Mas os grandes atores da Praça Floriano Peixoto foram os edifícios de arte e cultura: a Biblioteca Nacional, o Palácio das Belas Artes e o Teatro Municipal. Os três edifícios eram “símbolos da civilização que se queria promover e glorificar” (RIBEIRO, 2016). Representavam o progresso almejado numa tentativa de europeização e rompimento com o passado (LATIF, 1965). A Biblioteca Nacional (Figura 57), de 1910, apresenta arquitetura eclética, com pórtico neoclássico marcando sua fachada principal. Também em estilo eclético, o Palácio das Belas Artes (Figura 58) foi finalizado em 1908 para abrigar a Escola Nacional de Belas Artes e, a partir de 1937, passou a abrigar o recém-criado Museu Nacional de Belas Artes. Dos três edifícios, o que mais têm atenção na obra de Lima Barreto é o Teatro Municipal (Figura 59).



Figura 57: Biblioteca Nacional, em 1910. Fotografia de Marc Ferrez. Fonte: (ACERVO IMS, 1910b).



Figura 58: Palácio das Belas Artes. À esquerda, o Teatro Nacional, em 1910. Fotografia de Marc Ferrez. Fonte: (ACERVO IMS, 1910d).



Figura 59: Teatro Municipal, em 1910. Fotografia de Marc Ferrez. Fonte: (ACERVO IMS, 1910c).

Inaugurado em 1909, o Teatro Municipal é uma fusão das duas propostas ganhadoras do concurso para escolha do projeto arquitetônico. Ambos os projetos apresentavam desenhos inspirados na Ópera Garnier, em Paris. A arquitetura da edificação é eclética, numa combinação entre neoclássico e barroco. A obra foi duramente criticada por Lima Barreto, em virtude de seu caráter elitista, como se pode bem notar na crônica *Um do povo*, de 1922, quando o músico Xubregas tenta assistir um espetáculo no teatro:

[...] – É verdade o que dizes; e eu, por ser “um do povo” e, além de tudo, músico, tive desejo de ouvir tão famosa orquestra. Escovei a minha roupa e fui até lá, julgando que a coisa era ao alcance das minhas algibeiras. – Que te aconteceu? – Quando cheguei lá, tudo era caro, isto é, qualquer lugar era tão caro que, se eu alugasse um, ficava sem comer uma semana. – Pois não sabias disso? – Não. Sempre li que a prefeitura tinha erguido aquele teatro para educação do povo. – Que engano! Ele deve estar por quinze mil contos, extorquidos ao povo; mas foi feito para educação dos ricos. Eis aí! /

Xubregas não me disse mais nada; e, ao despedir-se, ergueu um heroico: – Viva a República! (LIMA BARRETO, 2004b, p. 548).

A conclusão da crônica dá o tom irônico ao texto. O “viva a República” de Lima Barreto é uma forte crítica ao sistema de governo. Em outro texto, o autor repetirá a crítica ao teatro, acessível apenas aos ricos. Em *O prefeito e o povo*, crônica de 1921, escreve:

[...] O Teatro Municipal é uma demonstração de como a municipalidade pode educar o povo, muito a contento. Construiu, ali, na Avenida, aquele luxuoso edifício que nos está por mais de vinte mil contos. Para se ir lá regularmente, um qualquer sujeito tem que gastar, só em vestuário, dinheiro que dá para ele viver e família durante meses; as representações que lá se dão, [sic] são em línguas que só um reduzido número de pessoas entende; entretanto, o Teatro Municipal, inclusive o seu porão pomerizado, está concorrendo fortemente para a educação dos escriturários do Méier, dos mestres de oficina do Engenho de Dentro e dos soldados e lavadeiras da Favela. Não se pode negar... (LIMA BARRETO, 2004b, p. 295-296).

Nesse excerto, Lima Barreto contrapõe a realidade dos subúrbios à modernização do centro da cidade. Os protestos do escritor em defesa da população suburbana eram motivados pela injustiça social que se praticava no Rio de Janeiro. A diferenciação no tratamento de áreas da cidade não se justificava, a não ser pela ideologia capitalista, onde a cidade é um bem de consumo e usufrui dela quem pode pagar. A estratificação carioca é tão forte que permanece até hoje e, em todo processo, o Estado tem papel decisivo, “pois esteve quase sempre associado à classe dominante, refletindo, por conseguinte, o seu interesse, e garantindo ao máximo a rentabilidade de seus investimentos” (ABREU, 1987, p. 145). A crítica de Lima Barreto recai sobre essa política de investimentos em favor de poucos e em detrimento de muitos.

Ao verificar as mudanças de centros de poder carioca desde o período colonial até o século XX, é notável que a centralidade ativa (área de confluência de múltiplas funções/atividades, como comércio, serviços, instâncias de poder) nunca tenha deixado a cidade-núcleo, isto é, a área mais antiga da cidade. Estudos (TRIGUEIRO e MEDEIROS, 2003; MEDEIROS, 2013) indicam que, em geral, apesar do centro antigo não perder por completo seu potencial gregário, os centros ativos da cidade costumam acompanhar o deslocamento do núcleo de integração. Ao observarmos a evolução urbana (Anexo I), percebemos, entretanto, que tal fato não ocorre no Rio de Janeiro. Apesar dos mapas apontarem deslocamento do potencial de integração para a Zona

Norte e, mais recentemente, Zona Oeste, o centro ativo da cidade continua a coincidir com o centro antigo, quando o natural seria que o centro ativo também se deslocasse. No caso carioca indica que há esforço e investimento do Estado para que o centro não se mova em direção ao subúrbio, o que implicaria em uma “perda” do simbolismo do progresso alavancado, sobretudo, a partir do século XX.

## Centro Social

Assim como os centros de poder mudaram conforme o crescimento da cidade ou resultado das reformas urbanas, o centro social também se transformou. Desde a chegada da família real ao Brasil, em 1808, até a abertura da Avenida Central, no início do século XX, o local da vida social carioca era a Rua do Ouvidor. Com a abertura da nova via, o desfile das damas e cavalheiros da alta sociedade se desloca para a Avenida, como assinala Lima Barreto:

Como todo o Rio de Janeiro sabe, o seu centro social foi deslocado da Rua do Ouvidor para a Avenida e, nesta, ele fica exatamente no ponto dos bondes da Jardim Botânico. Lá se reúne tudo o que há de mais curioso na cidade. São as damas elegantes, os moços bonitos, os namoradores, os amantes, os *badauds*, os *camelots* e os sem-esperança. Acrescem, para dar animação ao local, as cervejarias que há por lá, e um enorme hotel que diz comportar não sei quantos milheiros de hóspedes. Nele moram vários parlamentares, alguns conhecidos e muitos desconhecidos (LIMA BARRETO, 2004a, p. 212).

A comparação entre as vias, realizada no mapa de 1930, indica que a Avenida Central é 8% mais integrada quando comparada à Rua do Ouvidor, ambas as vias são cerca de 30% mais permeáveis do que o restante da malha urbana (valor de NAIN do segmento da Rua do Ouvidor: 0,82; valor de NAIN do segmento da Avenida Central: 0,89; valor médio de NAIN: 0,63). Apesar da pequena variação em termos de medida de integração, a predileção pela recém-criada Avenida Central está também em diferenças geométricas. Enquanto a Avenida era inaugurada com seus imponentes 1.996 metros de comprimento e 33 metros de largura, enorme para a época (GERSON, 2000), a Rua do Ouvidor era estreita, com apenas 6 metros de largura e seu comprimento não ultrapassando 600 metros (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 1991). A Avenida se configurava, portanto, como um amplo bulevar, ideal para o desfile social. O desejo de ser visto faz parte do estilo de vida urbano da modernidade (RESENDE, 2016). Contudo, mesmo que a abertura da Avenida tenha destronado a Rua do



Ouvidor da condição de principal via da cidade (GERSON, 2000), esta continua a ser emblemática e é, ainda hoje, uma das ruas que mais aguçam o imaginário carioca.

## Rua do Ouvidor

“A RUA DO OUVIDOR, a mais passeada e concorrida, e mais leviana; indiscreta, bisbilhoteira, esbanjadora, fútil, noveleira, poliglota e enciclopédica de todas as ruas da cidade do Rio de Janeiro, fala, ocupa-se de tudo” (MACEDO, 2005, p. 9). Com essas palavras, Joaquim Manuel de Macedo inicia suas tão famosas *Memórias da Rua do Ouvidor*, folhetins semanais publicados no Jornal do Comércio em 1878. Não sem razão, a rua mereceu publicação que contemplasse seu prestígio. Pelo logradouro “passavam políticos, jornalistas, os novos dândis vestidos à francesa, literatos e moças com trajes da moda” (SCHWARCZ, 2017, p. 115). A rua reunia os mais famosos cafés, magazines, livrarias e jornais da cidade. No conto *Que rua é esta?*, Lima Barreto apresenta o delegado auxiliar Fagundes, que desconhecia por completo a cidade e sua rua mais movimentada:

[...] Certo dia, Fagundes foi levar um alto personagem a bordo e resolveu, na volta, subir a avenida a pé. Foi vindo, olhando sempre os guardas que o cumprimentavam respeitosamente. Subia, cruzando uma porção de ruas estreitas. Chegou a uma destas, em que havia um movimento extraordinário. Pensou em alguma greve, pensou em revolução. Aproximou-se de um guarda e perguntou: - Que rua é esta? O guarda, descobrindo-se a meio, respondeu: - Vossa Excelência não sabe? É a rua do Ouvidor (LIMA BARRETO, 2010, p. 386).

Lima Barreto critica a falta de preparo das autoridades que ocupam cargos públicos. A ironia é evidente, pois é inconcebível que um dirigente a serviço da cidade desconheça seu objeto de trabalho. Mas o que queremos evidenciar é a importância da rua, que a torna presumivelmente conhecida, e faz com que seu movimento seja “extraordinário”. A fama do logradouro tem início com a vinda da família real para o Brasil, em 1808, e a abertura dos portos às nações amigas, o que atraiu muitos estrangeiros ao país. Até então, a Rua do Aleixo Manuel, posteriormente batizada de Ouvidor, em função de um ouvidor empossado em 1746 que possuía ampla moradia no logradouro, era uma rua singela e pacata, que em nada se distinguia das demais ruas da cidade (GERSON, 2000). Dentre os imigrantes, muitos ingleses se estabeleceram na cidade e impulsionaram o mercado atacadista com suas importações, enquanto que muitos franceses trouxeram o comércio varejista especializado em artigos de luxo, joias, livros, vestuário (GERSON, 2000). Grande parte

dos estrangeiros recém-chegados se estabeleceu na Rua do Ouvidor e juntos com as mercadorias, chegaram novas ofertas de serviços: cabelereiros, modistas, doceiros, livreiros se instalaram na rua que começou a fervilhar.

Em termos de infraestrutura urbana, a Rua do Ouvidor (Figura 60) era uma das mais privilegiadas da cidade: em 1829, já havia recebido calçamento, ainda que precário, e o trânsito de veículos passou a ser limitado; em 1857, os paralelepípedos substituíram o antigo calçamento; e em 1854, a rua conheceu a iluminação a gás, sendo a primeira da cidade a receber este tipo de infraestrutura. Quanto ao comércio, dispunha dos melhores serviços oferecidos na cidade. Contava com a sorveteria *Deroche*; as confeitarias *Castelões* e *Pascoal*; o restaurante *Cascata*; as joalherias *Gôndolo & Laboriau* e *Mappin & Webb*; os magazines *Notre Dame de Paris* e *Casa Raunier* (GERSON, 2000); os cafés *Globo*, *Café do Rio*, *Café de Java* e *Papagaio* (SCHWARCZ, 2017).



Figura 60: Rua do Ouvidor, em 1890. Fotografia de Marc Ferrez. Fonte: (ACERVO IMS, 1890).

A rua era também “jornalística por excelência” (GERSON, 2000, p. 49). Nela estavam instalados os jornais *Diário de Notícias*, *Jornal do Commercio*, *O País*, *Gazeta de*

*Notícias, Correio da Manhã, A Notícia, A Reforma, Folha Popular, A República*; e as revistas *Semana Esportiva, Revista da Semana* e *O Malho* (GERSON, 2000). Coaracy aponta que não instalar um Jornal na Rua do Ouvidor fazia com que o empreendimento fosse mal visto pelo público:

Os intelectuais e políticos frequentavam as livrarias e sobretudo os cafés e as redações dos jornais. Porque era a rua dos jornais. É extensíssima a relação das folhas que, sucessivamente, tiveram as redações na Rua do Ouvidor. Parecia um ponto de honra. Jornal que ali não se instalasse estava prejudicado no conceito do público e no seu próprio (COARACY, 1965, p. 457).

Além das redações dos jornais, muitas livrarias também se fixaram na rua, como a *Laemmert*, a *Garnier*, a *Francisco Alves* e a *José Olympio*. A respeito desta última, Soares aponta como foi sua instalação:

[...] surgiu a chance de alugar uma loja na rua do Ouvidor 110. O imóvel pertencia à Casa Colombo, revendedora de objetos domésticos que funcionava na mesma rua. [...] A loja era adequada à instalação de uma livraria – comprida, com pé direito alto e um portal ladeado por duas vitrines. A localização não podia ser melhor. No Rio de Janeiro da década de 1930, a rua do Ouvidor não tinha mais a concentração de casas de modas, barbearias, cabelereiros e cafés que, no final do século XIX, lhe dava a aparência de clube ao ar livre. Entretanto, continuava sendo endereço muito atraente para quem quisesse abrir um negócio. Principalmente uma livraria. A rua sempre foi uma das preferidas de alfarrabistas e livreiros. Em 1850, quando havia catorze livrarias no Rio de Janeiro, cinco eram na Ouvidor (SOARES, 2006, p. 35).

A citação indica dois fatos: primeiro, que a Rua do Ouvidor no final do século XIX parecia um clube ao ar livre, pela concentração das melhores casas comerciais da cidade; e segundo, que na década de 1930, a rua já não era mais a mesma, pois não abrigava a mesma concentração de serviços, apesar de continuar atraente. Certamente a abertura da Avenida Central mudou a relação de comércio na Rua do Ouvidor, pois muitos empreendedores optaram pela mudança para a nova via, como fizeram a *Casa Bazin*, o *Bastidor de Bordar* e a casa de música *Artur Napoleão*. Mas voltemos ao primeiro fato de que a Rua do Ouvidor até início do século XX ainda era a “artéria principal da cidade” (EDMUNDO, 2003, p. 39). A presença de muitos

estrangeiros, os produtos importados e a infraestrutura da rua davam a ela já no século XIX o aspecto de progresso, baseado no padrão europeu, que o Rio de Janeiro tanto almejava. A via se diferenciava das demais, sendo “a mais elegante, a mais limpa, a de aspecto menos colonial” (EDMUNDO, 2003, p. 35), buscando romper assim com o passado, sinônimo de atraso na concepção progressista da época, como aponta Resende (2016, p. 107): “beleza, limpeza e saúde apareciam como condições da modernização”. A rua atraía, portanto, a elite carioca, composta por políticos, intelectuais, damas e cavalheiros de prestígio. A via servia como um palco de teatro, onde os desfiles para ver e ser visto conformavam o espetáculo:

No teatro que é a cidade, sair à rua já é representar um papel que indica, antes de mais nada, o estrato social da personagem. Para exercer papéis que a cidade passa a oferecer na frequência ao espaço público, trajes são fundamentais. Os espectadores são *voyeurs* e o reconhecimento pelos “sinais de caráter” que as roupas representam, um exercício de leitura, em que a *persona* do desconhecido que circula pode ser conhecida pela decodificação de determinados detalhes (RESENDE, 2016, p. 111).

Resende nos mostra que na sociedade moderna importa mais parecer do que ser. A aparência é valorizada como distintivo social. Assim, só é visto socialmente, ou seja, só é reconhecido e valorizado, aquele que se traja tal como se ditava os moldes da época. A figura que não se encaixa nos padrões, “mergulha na multidão onde se apaga, como uma sombra, como um pária, como um cão...” (EDMUNDO, 2003, p. 54). Na Rua do Ouvidor, era possível ser uma personalidade distinta e elegante ou apenas mais um na multidão, como o era Isaías Caminha, que se sentia confortável em passar despercebido:

O meu conhecimento com o doutor Ivã, se bem que recente, vinha sendo mantido e fortalecido com freqüentes encontros na Rua do Ouvidor. O meu provincianismo e acanhamento davam-se perfeitamente no tumulto que a anima. Nela, eu combinava as minhas necessidades de sociabilidade com o meu temperamento delicado e desconfiado, ao qual uma sociabilidade mais perfeita expunha a ofensas e a indelicadezas dolorosas. Depois, olhava, olhava a fartar: homens, moços e velhos, mulheres, senhoras (LIMA BARRETO, 2018a, p. 66).

No teatro da rua, podia-se ser ator ou espectador, e Isaías Caminha era a segunda opção. Já Numa, o célebre deputado, que por meio de um casamento de interesse chega ao posto de representante do povo, é ator na rua:

Antes que acabasse a semana, as revistas ilustradas - Os Sucessos — A Nota — O Mequetrefe — publicaram o retrato da nova glória parlamentar e a primeira, a sua biografia desenvolvida. A repercussão do triunfo foi tal que, quando, dias após, o Dr. Numa atravessou a rua do Ouvidor, trazendo ao lado a mulher, era já uma notabilidade apontada e gloriosa. Aquela gente que a enche, gente habituada a respeitar as glórias retratadas nas revistas ilustradas e gabadas diariamente nos quotidianos, reconheceu-o e olhou-o com o alto respeito que se deve a um grande orador parlamentar (LIMA BARRETO, 2018e, p. 419).

O movimento atrai quem passa pelo centro carioca. Em todos os romances analisados de Lima Barreto, a rua é citada. Nas crônicas e contos, ela aparece inúmeras vezes, mas, sobretudo, quando o autor aborda a temática da moda feminina. Em geral, ao tratar dos desfiles das damas, Lima Barreto associa Rua do Ouvidor e Avenida Central: “[...] vim à Avenida e à Rua do Ouvidor e pus-me a olhar os trajes das damas” (LIMA BARRETO, 2004b, p. 536); “algumas senhoras decotam-se abundantemente para passear na Rua do Ouvidor e na Avenida” (LIMA BARRETO, 2004b, p. 202); “as elegantes da Avenida e Rua do Ouvidor” (LIMA BARRETO, 2004b, p. 30). Passemos, portanto, à Avenida.

### Avenida Central

Inaugurada em 1905, a Avenida Central é o marco da administração Pereira Passos. Para sua abertura de mar a mar, 557 prédios foram desapropriados (SCHWARCZ, 2017, p. 134)(Figura 61). A “famosa avenida das indenizações” (LIMA BARRETO, 2018d, p. 505) se consolidou em uma área até então densamente povoada pelas camadas mais pobres da sociedade. O deslocamento dessa população causou repercussão, mas foi maquiado pela propaganda da modernidade, como bem apontou Schwarcz:

O caso da abertura da avenida Central [...] foi exemplar. [...] A área era densamente habitada por uma população pobre e desfavorecida, cujo deslocamento ocasionou imensa repercussão social. Afinal, a região desapropriada tinha sido “agora apropriada”, dizia a imprensa, para passeios no fim de tarde, chás em restaurantes e confeitarias, circulação de veículos, e para a arte do ver e ser visto. E era uma elite abonada que

desfilava e aproveitava tais benesses. A euforia da propaganda oficial destacava, porém, a ideia de igualdade social e escondia a exclusão engendrada por “tamanha” modernidade (SCHWARCZ, 2017, p. 134).



Figura 61: Sobrado a ser demolido para as obras de urbanização do centro do Rio, localizado na rua dos Ourives, entre a rua da Alfândega e a rua do Hospício. Fotografia de Augusto Malta. Fonte: (AGCRJ, s.d.).

A Avenida Central de fato “rasgou” o centro da cidade (Figura 62). O novo *bulevar*, de clara inspiração francesa, era o local ideal para o desfile das elites cariocas. Dos 33 metros de largura, 19 metros correspondiam ao leito carroçável, enquanto 14 metros eram destinados às calçadas, 7 metros de cada lado da via. O casario colonial foi substituído pelas novas edificações (Figura 63), principalmente em estilo *art nouveau*. A fim de regulamentar a estética da Avenida, foi proposto um concurso de fachadas, as quais não poderiam extrapolar o limite de largura, entre 10 e 35 metros, e não poderiam apresentar menos de 3 pavimentos (AZEVEDO, 2016). Conforme aponta Azevedo, a Avenida significou o progresso material da cidade (Figura 64) como meio de civilização<sup>27</sup>:

---

<sup>27</sup> À época, ficou famosa a expressão cunhada por Figueiredo Pimentel em sua coluna *Binóculo*, na Gazeta de Notícias: “O RIO CIVILIZA-SE!” (PASTURA, 2014, p. 51).

[...] a Avenida foi concebida pelos seus idealizadores primordialmente como obra do progresso material brasileiro. Além de apresentar toda uma infraestrutura técnica das mais desenvolvidas para os padrões brasileiros da época, com cabos de luz, fios de telefone e tubos de gás subterrâneos, além de tecnologias modernas de calçamento viário, a avenida Central apresentou toda uma significação do progresso material como propiciador da civilização, como era típico entre as elites republicanas. [...] o apelo à ideia de civilização era evidente no projeto da avenida Central (AZEVEDO, 2016, p. 157).

A Avenida Central simbolizava, portanto, a materialização da ideologia progressista. As instituições e estabelecimentos que ali se fixaram incorporavam esse espírito. No primeiro trecho do bulevar, mais próximo à Praça Mauá, estavam localizadas as instituições financeiras; no trecho central, ficavam as lojas de vestuário fino, chapelarias, perfumarias e confeitarias; e no trecho final, na Praça Floriano Peixoto, ficavam as instituições culturais.



Figura 62: Vista panorâmica da Avenida Central durante os trabalhos de pavimentação, em 1905. Fotografia de Augusto Malta. Fonte: (MUSEU DA REPÚBLICA, 1905).



Figura 63: Avenida Central, em 1906. Fotografia de Marc Ferrez. Fonte: (ACERVO IMS, 1906).



Figura 64: Iluminação pública da Avenida Central, em 1920. Fotografia da Photo Lopes Rio. Fonte: (ACERVO IMS, 1920).



Lima Barreto faz uma leitura crítica do espírito de progresso. O ponto de reflexão que repetidamente o autor nos traz é a desigualdade social na distribuição e aplicação das políticas de governo. A Avenida é construída à custa de dinheiro público, mas de fato só beneficiou uma pequena parcela da população. Com ironia, na crônica *Até Mirassol II*, Lima Barreto aborda a questão do progresso:

O Sr. Mário de Alencar, cujo fino talento tanta admiração me causa, já resolveu, com grande simplicidade de meios e palavras, a questão social; e, em certa ocasião [...], foi ele que me observou o seguinte: - Se o progresso traz miséria, em compensação faz nascer outras profissões. Veja você só os "manicures", os "pedicures", os engraxates, os motoneiros, os "chauffeurs", os massagistas, os tripeiros, etc. etc. Por ventura existiam essas profissões antigamente? Não há motivo para maldizer o estado atual da sociedade; ela fabrica necessidades, para criar trabalho e profissões. Lembrei-me dessa frase do meu conspícuo amigo e confrade Mário de Alencar, quando, ainda dentro do Estado do Rio, passando instantes em uma estação, vi agachada, a meus pés, uma pobre criança que me lustrava, sem aviso algum, e com pressa e medo, naturalmente das autoridades do trem, as minhas modestas botinas. Dei-lhe um cruzado e bendisse, com o Sr. Mário de Alencar, a organização da atual sociedade que me fazia tão rico e àquela criança tão miserável e pobre. O trem partiu e os meus companheiros de viagem voltaram a tomar assento e a discutir política que, segundo Bossuet, é a arte de dar felicidade aos povos e tornar a vida cômoda (LIMA BARRETO, 2004b, p. 355).

A crônica de Lima Barreto, atualíssima no que diz respeito às relações de trabalho, revela como o discurso do progresso não condiz com a prática. Enquanto a propaganda progressista fala em civilização, renascimento estético da cidade e novas profissões, angariando assim a adesão popular; a realidade é que as melhorias pouco atingem seus habitantes. O espírito da modernidade queria aproximar o centro do Rio de Paris, enquanto o distanciava de seus próprios subúrbios. A cidade vendia a ilusão de progresso enquanto o Barão de Drummond loteava seus terrenos com toda infraestrutura urbana, no arrabalde de Vila Isabel, e Inhaúma, subúrbio da cidade, não tinha sequer esgotos e serviços públicos de qualidade (RESENDE, 2016, p. 107).

## CAPÍTULO 4. SUBÚRBIOS

A sua capital, que é um dos lugares mais pitorescos do mundo, não tem nos arredores casas de campo, risonhas e plácidas, como se vêem em outras terras. Tudo lá é conforme a moda. Um antigo arrabalde da capital que, há quantos anos era lugar de chácaras e casas roceiras, passou a ser bairro aristocrático; e logo os panurgianos ricos, os que se fazem ricos ou fingem sê-lo, banalizaram o subúrbio, que ainda assim é lindo (Os Bruzundangas, 2018f, p. 159).

Subúrbio e arrabalde, grosso modo, são tidos como sinônimos<sup>28</sup>. Contudo, para fins deste trabalho, faremos uma diferenciação entre os termos com base em Mumford (2008), Fernandes (2011) e Terra (2013), por entendermos que essa diferença se aplica ao caso do Rio de Janeiro.

O dicionário Houaiss apresenta dois significados para o termo subúrbio:

Subúrbio [substantivo masculino]: **1.** No Terceiro Mundo, periferia das cidades ou aglomerado de terrenos de difícil utilização, carentes de serviços, nos quais o valor da terra é baixo e o transporte, precário, sendo, por isso, seu valor locativo o único acessível às classes menos favorecidas; **2.** Nos países desenvolvidos, área de expansão espacial das cidades resultante da formação de uma classe média de renda alta, que busca localização residencial na qual desfrute de um espaço confortável e ambientes saudáveis, relativamente próximos do centro urbano (HOUAISS, 2020, n.p.).

As definições são bem distintas a depender da posição geográfica do subúrbio, isto é: em países considerados em desenvolvimento, o subúrbio recebe significação depreciativa, de lugar distante e sem infraestrutura, onde a segregação acontece de forma involuntária, ou seja, seus moradores, não tendo como arcar com melhores moradias, acabam por se verem obrigados a habitar a localidade; em países considerados desenvolvidos, a definição do termo caminha em direção oposta, como

---

<sup>28</sup> Subúrbio. [Do latim sub-urbs.] Cercania de cidade ou de outra povoação qualquer; arrabalde, arredor (MICHAELIS, 2015). Arrabalde. [Do árabe ar-rabad.] Cercanias de uma cidade ou povoação; subúrbio (FERNANDES, 2011, p. 16).

lugar de habitação escolhido por seus moradores de alta renda, no qual podem encontrar tranquilidade e usufruto de áreas amplas e verdes, fugindo ao caos da Cidade, mas permanecendo a uma distância razoável com a qual conseguem acessar os centros urbanos por meio de seus automóveis particulares.

Em linhas gerais, essa é a distinção feita entre subúrbios e arrabaldes no caso do Rio de Janeiro. Enquanto subúrbio equivaleria à primeira definição do termo, como um lugar de difícil acesso por seu território acidentado (FERREIRA DA ROSA, 1924) e, portanto, habitado pelas camadas menos abastadas; arrabalde seria o nome dado à segunda maneira de compreender o subúrbio, como "logares [sic] pitorescos por onde se alastrou a população em busca do ar e do campo" (FERREIRA DA ROSA, 1924, p. 77).

Desde o período colonial até a proclamação da República, a cidade do Rio de Janeiro esteve dividida em freguesias. Estas, inicialmente, se limitavam por sua jurisdição religiosa e, posteriormente, passaram a abarcar também a jurisdição administrativa. As freguesias eram criadas ou divididas conforme o crescimento populacional e a expansão territorial. Ao final do período monárquico, totalizavam 21<sup>29</sup>:

Candelária (1634); Irajá (1644); Jacarepaguá (1661); Campo Grande (1673); Ilha do Governador (1710); Inhaúma (1749); São José (1751); Santa Rita (1751); Guaratiba (1755); Engenho Velho (1762); Ilha de Paquetá (1769); Lagoa (1809); Santana (1814); Sacramento (1826 – em substituição à de São Sebastião); Santa Cruz (1833); Glória (1834); Santo Antônio (1854); São Cristóvão (1856); Espírito Santo (1865); Engenho Novo [sic] (1873); Gávea (1873). Muitas destas freguesias sofreram novas divisões em distritos (BERGER, 1965, p. 7-8).

De acordo com Terra (2013), as freguesias eram divididas em urbanas e suburbanas. Às urbanas, correspondiam as freguesias que compunham Cidade Velha, Cidade Nova e Arrabaldes; as freguesias suburbanas eram classificadas como rurais e ilhas:

Em 1890, a organização espacial da cidade do Rio de Janeiro dividia as paróquias em urbanas e suburbanas [...]. As urbanas: Cidade Velha – Candelária, São José, Santa Rita, Sacramento e Glória; Cidade Nova – Santana e Santo Antônio; Arrabaldes – Engenho Velho, Lagoa, São Cristóvão,

---

<sup>29</sup> As datas entre parêntesis correspondem ao ano de criação de cada freguesia.

Gávea e Engenho Novo. As suburbanas – Rurais: Irajá, Jacarepaguá, Inhaúma, Guaratiba, Campo Grande e Santa Cruz; Ilhas: Governador e Paquetá (TERRA, 2013, p. 79)<sup>30</sup>.

Aqui fica clara a distinção entre subúrbios e arrabaldes. Enquanto os subúrbios eram considerados rurais e se distribuíam territorialmente em direção às Zonas Norte e Oeste; os arrabaldes eram considerados freguesias urbanas e compreendiam os novos bairros criados em direção à Zona Sul, a exemplo de Botafogo, bairro que pertencia à freguesia da Lagoa. Com a proclamação da República, as freguesias do Rio de Janeiro se tornam distritos municipais. Para fins administrativos, passam a vigorar 28 circunscrições (BRASIL, 1893) (Figura 65) <sup>31</sup>.

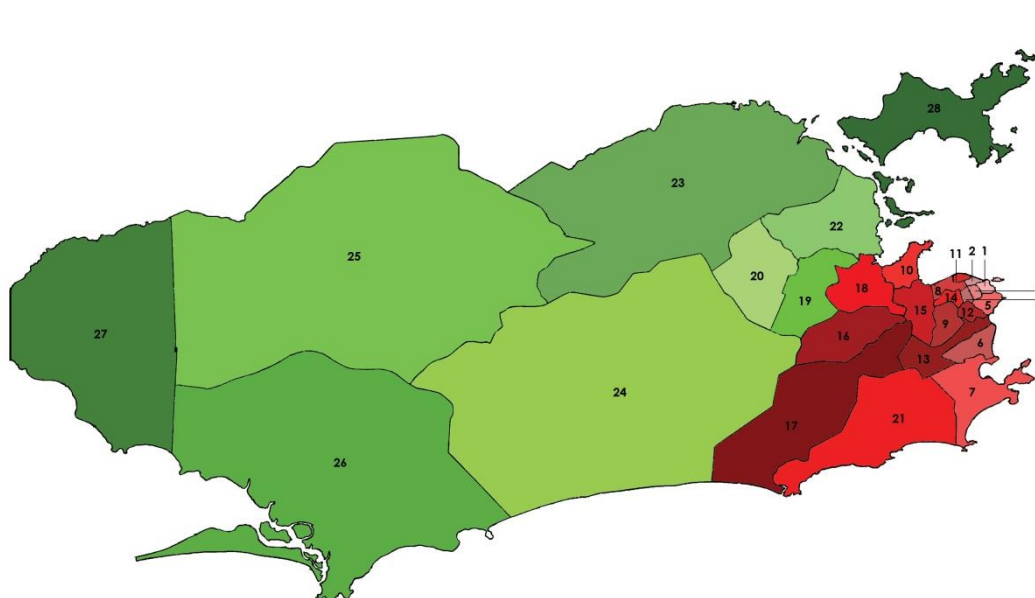


Figura 65: Distritos urbanos (vermelho) e suburbanos (verde) do Rio de Janeiro em 1892. 1: Candelária; 2: Santa Rita; 3: Sacramento; 4: Tiradentes; 5: São José; 6: Glória; 7: Lagoa; 8: Gamboa; 9: Espírito Santo; 10: São Cristóvão; 11: Saúde; 12: Santo Antônio; 13: Santa Teresa; 14: Santana; 15: Engenho Velho; 16: Andaraí; 17: Tijuca; 18: Engenho Novo; 19: Méier; 20: Piedade; 21: Gávea; 22: Inhaúma; 23: Irajá; 24: Jacarepaguá; 25: Campo Grande; 26: Guaratiba; 27: Santa Cruz; 28: Ilhas. Fonte: autora com base em BRASIL, 1893 e BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL, 1920.

<sup>30</sup> Desconhece-se o porquê de o autor não ter incluído em sua listagem a freguesia urbana de Espírito Santo.

<sup>31</sup> A demarcação do subúrbio na República não é precisa, pois há "total divergência entre os critérios de demarcação de seu território, estabelecidos pelo poder municipal, e as áreas identificadas pelo conceito carioca de subúrbio" (FERNANDES, 2011, p. 40). Assim, apesar da Lei nº. 76 de 16 de agosto de 1892 discriminar vinte circunscrições urbanas e oito suburbanas, onde o distrito do Méier (nº 19 na Figura 65) seria incluído entre os distritos urbanos; esse distrito foi considerado suburbano nessa pesquisa tomando como base as referências de Ferreira da Rosa (1924), Abreu (1987), Gerson (2000), Fernandes (2011) e, principalmente, os próprios textos de Lima Barreto. Assim escreveu o autor na crônica *A Estação* de 1921: "É o Méier o orgulho dos subúrbios e dos suburbanos" (LIMA BARRETO, 2004b, p. 439).

Ao observar o mapa, nota-se, por exemplo, que há subúrbios, como Méier, Piedade e Inhaúma, localizados muito próximos à região central. Além disso, ao analisarmos a estrutura de ruas (Figura 66), percebe-se que, à época, há maior ocupação em zonas suburbanas do que em zonas consideradas urbanas, como Gávea e Tijuca, por exemplo. O mapa de integração global do Rio de Janeiro de 1900 (Figura 74) mostra também que o eixo de integração da cidade caminha em direção aos distritos considerados suburbanos, apontando que, à medida que cresce, a cidade torna-se mais acessível nesse sentido. Indica, portanto, que a malha urbana do centro conecta-se melhor em direção ao crescimento da Zona Norte se comparado ao crescimento em direção à Zona Sul.



Figura 66: Planta Geral da cidade do Rio de Janeiro [ca. 1920]. Fonte: (BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL, 1920).

Fica claro que a diferenciação entre subúrbio e arrabalde não é uma questão de distanciamento em relação à região central, mas engloba características físicas do terreno e perfil social de seus habitantes. Nas palavras de Brasil Gerson:

Mas que significa, em verdade, subúrbio ou suburbano? Por estranho que pareça, a pergunta se justifica no Rio de Janeiro, e por ser esta, sem dúvida, a única cidade do mundo na qual uma parte, apenas, do que não pertence ao seu perímetro ou centro urbano ficou sendo suburbano, e a outra não, porque a outra ganhou o nome de bairro ou arrabalde, quando lógico seria que entre elas essa discriminação não existisse, e nela bairros e arrabaldes fossem tanto o Méier e Jacarepaguá ao norte como a Gávea e Ipanema ao sul... (GERSON, 2000, p. 366).

Habitar subúrbios ou arrabaldes é uma questão social e simbólica (SANTOS, Leonardo Soares, 2011), pois implica segregar a cidade em áreas que se tornam acessíveis apenas a grupos determinados. Assim, a cidade passa a ser um “objeto de consumo”, para ser repartido segundo as reais possibilidades de renda de seus habitantes” (CHIAVARI *apud* SANTOS, Leonardo Soares, 2011, p. 258). Nessa analogia, a cidade fica dividida entre aqueles que tem o poder de compra e estão aptos a escolherem o melhor sítio para morar e aqueles que se resignam a morar onde as condições financeiras lhes permitem.

Habitar essas diferentes áreas é também uma questão espacial, não em termos de distância do centro, mas em termos de características físicas do terreno. Se até o século XVIII, a elite diferenciava-se do restante da população “mais pela forma – aparência de suas residências do que pela localização das mesmas” (ABREU, 1987, p. 35), no decorrer do século XIX essa realidade se transforma e a cidade passa a “apresentar verdadeiramente uma estrutura espacial estratificada” (ABREU, 1987, p. 35). Os subúrbios crescem em direção ao interior do município e seus terrenos são menos valorizados, resultando em uma ocupação por uma camada de renda média e baixa. Os arrabaldes, por sua vez, ocupam terrenos considerados mais nobres, como, por exemplo o bairro imperial de São Cristóvão ou os bairros localizados de frente para o mar. Para Abreu, “a difusão da ideologia que associava o estilo de vida ‘moderno’ à localização residencial à beira mar” (ABREU, 1987, p. 47) foi um dos principais motivos de interesse das classes mais abastadas pelos terrenos em direção à Zona Sul. O autor coloca ainda que essa ideologia foi também impulsionada pelos interesses da empresa americana de bondes *Botanical Garden Railroad Company* (que passou a se chamar Companhia Ferro Carril Jardim Botânico) que detinha o

monopólio do transporte nessa região (ABREU, 1987, p. 47) e, portanto, tinha interesse no crescimento da cidade e na ampliação de seus trilhos na localidade potencialmente lucrativa.

Observadas as diferenças entre subúrbios e arrabaldes, o capítulo 4 buscará analisá-los individualmente em consonância com as descrições narrativas de Lima Barreto. Em *Arrabaldes*, abordam-se algumas distinções entre os espaços ocupados pelas classes mais abastadas da sociedade carioca, enquanto que em *Subúrbios*, analisa-se o local de fala do escritor sob três aspectos: *o lugar, a condição social e a cor*.

## Arrabaldes

Os arrabaldes constituíam “uma espécie de gueto verde dedicado à elite” (MUMFORD, 2008, p. 588). O espaço se diferenciava da Cidade pela distância física e pela estratificação de classe, sua morfologia era caracterizada por áreas abertas e edificações esparsas, em contraste com as construções contíguas da área central (MUMFORD, 2008; FERNANDES, 2011). Em 1890, as freguesias de Engenho Velho, Lagoa, São Cristóvão, Gávea e Engenho Novo conformavam os arrabaldes do Rio de Janeiro (TERRA, 2013). Engenho Velho e São Cristóvão ficavam mais próximos ao centro carioca, Engenho Novo já se localizava em direção à Zona Norte e Lagoa e Gávea estavam na zona sul da cidade.

No século XIX, São Cristóvão foi considerado um dos arrabaldes mais nobres por abrigar a Quinta da Boa Vista, residência imperial. A localidade, coberta de “exuberante vegetação [...] como se fosse um oásis” (GERSON, 2000, p. 157), chegou a disputar com Botafogo, pertencente à freguesia da Lagoa, a preferência dos mais ricos habitantes da cidade, mas acabou por perder prestígio com a proclamação da República e instalação de indústrias na região:

Durante algum tempo São Cristóvão foi grande rival de Botafogo como área residencial das classes abastadas da cidade. Na década de 1880 usufruía inclusive de vantagens que Botafogo ainda não possuía, já que se beneficiava do melhor sistema de fornecimento de água do Rio de Janeiro. Era servido também por sistemas de esgoto, estendidos pela Companhia City Improvements, embora, neste caso, o mesmo tivesse acontecido em direção às freguesias da Glória, Engenho Velho e Lagoa. Rapidamente, entretanto, essa rivalidade acabou, passando Botafogo a ser, mesmo antes da proclamação da república, incontestavelmente ‘o mais procurado pela aristocracia estrangeira ou pela alta burocracia brasileira para moradia. Representantes do corpo diplomático, capitalistas, titulares, enfim quase



todos que (possuíam) fortuna, ou que (tinham) recursos, (residiam) no elegante bairro carioca, em confortáveis edifícios'. Vários fatores contribuíram, além da proclamação da República, que retirou de São Cristóvão o status de abrigo da família imperial, para a mudança de aparência e conteúdo do bairro. A procura cada vez maior desse bairro para a instalação de indústrias que buscavam uma localização próxima aos eixos ferroviários, ao porto, e ao centro da cidade foi um deles (ABREU, 1987, p. 45-46).

Como assinala Abreu, com a instalação de fábricas nos arrabaldes mais próximos ao centro, estes foram perdendo sua importância e distinção como lugar de habitação das elites cariocas, que passaram a preferir cada vez mais os arrabaldes banhados pelo mar. A Zona Sul ganhava acesso facilitado com a abertura da Avenida Beira-Mar. Em 1892, o atual Túnel Velho, que dá acesso a Copacabana, foi aberto. Os bondes tinham um papel decisivo na associação com os loteamentos da Zona Sul, como atestava um relatório da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, de 1894 (*apud* ABREU, 1987, p. 48): "Não podemos duvidar da ação civilizadora dos nossos *tramways*, que têm levado aos bairros afastados e desertos o gosto e o conforto na edificação de prédios, a vida e o progresso, dilatando assim o seu percurso, com aumento de renda". Observa-se, portanto, como o ideal de progresso está fortemente ligado à mentalidade capitalista, já que o crescimento da cidade naquela direção estava fortemente relacionado aos interesses da companhia americana de bondes que detinha exclusividade sobre a área.

Em *Triste Fim de Policarpo Quaresma*, é possível perceber a distinção entre os arrabaldes. No romance, enquanto Major Policarpo e General Albernaz habitam São Cristóvão (Figura 67), compadre Coleoni e sua filha Olga moram em Botafogo (Figura 68). Pela descrição das casas, podemos perceber a diferença no aspecto dos arrabaldes. Primeiramente, a casa do General Albernaz em São Cristóvão:

Da janela da sala onde estavam, não se via nem um monte. O horizonte estava circunscrito aos fundos dos quintais das casas vizinhas com as suas cordas de roupa a lavar, suas chaminés e o piar de pintos. Um tamarineiro sem folhas lembrava tristemente o ar livre, as grandes vistas sem fim. O sol já tinha desaparecido do horizonte e as tênues luzes dos bicos de gás e dos lampiões familiares começavam a acender-se por detrás das vidraças (LIMA BARRETO, 2018g, p. 242)



Figura 67: Campo de São Cristóvão, em 1906. Autor desconhecido. Fonte: (AGCRJ, 1906).

O “arrabalde pitoresco” (LIMA BARRETO, 2018g, p. 266) de São Cristóvão mescla características urbanas do início do século XX, como é o caso da iluminação da via pública, com características quase rurais, como o “piar de pintos”. Bem diferente é a descrição da casa dos Coleoni:

A extensa publicidade, que o fato tomou, atingiu o palacete de Real Grandeza, onde morava o seu compadre Coleoni. Rico com os lucros das empreitadas de construções de prédios, viúvo, o antigo quitandeiro retirara-se dos negócios e vivia sossegado na ampla casa que ele mesmo edificara e tinha todos os remates arquitetônicos do seu gosto predileto: compoteiras na cimalha, um imenso monograma sobre a porta da entrada, dois cães de louça, nos pilares do portão da entrada e outros detalhes equivalentes. A casa ficava ao centro do terreno, elevava-se sobre um porão alto, tinha um razoável jardim na frente, que avançava pelos lados, pontilhado de bolas multicores; varanda, um viveiro, onde pelo calor os pássaros morriam tristemente. Era uma instalação burguesa, no gosto nacional, vistosa, cara, pouco de acordo com o clima e sem conforto. No interior o capricho dominava, tudo obedecendo a uma fantasia barroca, a um ecletismo desesperador. Os móveis se amontoavam, os tapetes, as sanefas, os bibelots e a fantasia da filha, irregular e indisciplinada, ainda trazia mais desordem àquela coleção de coisas caras (LIMA BARRETO, 2018g, p. 251-252).



Figura 68: Praia de Botafogo, 1910. Fotografia de Augusto Malta. Fonte: (ACERVO IMS, 1910f).

Coleoni é um típico burguês, que enriqueceu com as “empreitadas de construções de prédios”. O romance narra rapidamente a trajetória de Vicente Coleoni, italiano, vendedor ambulante no Rio de Janeiro, que esteve à beira da miséria, salvo graças à ajuda de Quaresma, que lhe emprestou dinheiro, com o qual pôde montar seu novo negócio. Como empreiteiro, certamente haveria de ter sucesso, já que o Rio se remodelava e ofertaria muitas oportunidades ligadas à construção civil. A burguesia como segmento social é formada por aquela população de classe média, média alta, que independe de título de nobreza para seu estabelecimento. Com o advento da modernidade e do espírito capitalista, a burguesia se confirmou como a classe dominante. Diferente da aristocracia, que se limitava àqueles que provinham de família “nobre”, a burguesia não era uma estrutura fechada, mas estava sempre aberta a novos membros (MORETTI, 2014), conforme esses ascendiam economicamente. Contudo, apesar do discurso capitalista de ascensão e merecimento, a realidade social mostra que a determinados grupos não era possibilitada a mesma oportunidade de mudança de estrato social. A vida de Lima Barreto é prova de que racismo e discriminação são barreiras impostas socialmente a um grupo específico. Talvez por isso o escritor tenha colocado a antipatia por Botafogo nas palavras de Isaías Caminha:

Eu não conhecia bem os bairros da cidade. Não lhes sabia a importância, o valor, nem as suas vias de comunicações com o centro, donde não me tinha

afastado até ali, senão para fazer um passeio de pragmática a Botafogo, de que não gostei (LIMA BARRETO, 2018a, p. 58).

A discriminação é evidente na crônica *Botafogo e os pró-homens*, de 1921, onde Lima Barreto traz a questão do racismo com as etnias consideradas inferiores na história do Brasil: indígena e africana. Os impostos pagos por essa parcela da população servem para manter os privilégios da burguesia botafoguense. Trata-se da manutenção das desigualdades sociais. O advento do progresso reforçou as diferenças impostas socialmente com a anuência e o protagonismo do Estado.

De uns tempos a esta parte – e isto só data dos meados da República – tomou-se dos nossos dirigentes e mais magnatas uma vaidade singular: a vaidade de Botafogo e adjacências. O resto do Rio não existe; mas apaga imposto. O Rio é Botafogo; o resto é a cidade indígena e a cidade negra (LIMA BARRETO, 2004b, p. 397).

"O resto do Rio não existe". Com essas palavras, Lima Barreto evidencia a invisibilidade social a qual estavam sujeitos a população carioca que não habitava os arrabaldes e áreas mais ricas da cidade. O ato de "não ver" não significa que a presença física não seja percebida, mas que aquela parcela da população é destituída de apreço e consideração social, isto é, trata-se de anular a relevância deste grupo para a sociedade. A invisibilidade social é causa de sofrimento e sinal de subjugação já que "os dominantes exprimem a sua superioridade ao não verem aqueles que eles dominam" (HONNETH *apud* TOMÁS, 2012, p. 6-7). A República no Brasil tem início logo após a abolição da escravatura, mas impõe novas formas de dominação de difícil dissolução, pois não são reconhecidas como tal. Lima Barreto critica, portanto, a política pública que investe em uma restrita parte da cidade e torna invisível o restante, em favor de indivíduos e não da totalidade da sociedade:

As últimas obras municipais, os famigerados melhoramentos de Copacabana, Vidigal, Leblon, Ubatuba e Lagoa dos Patos, mostram ao mais incrédulo, como essas obras sem utilidade geral, sem alcance algum para a totalidade da população, são mais levadas a efeito para proteger certos e determinados indivíduos do que mesmo para embelezar, no mínimo, a cidade (LIMA BARRETO, 2004b, p. 255).

A crítica vai ao encontro da análise da estrutura urbana. A leitura dos mapas de 1900 e 1930 (Figura 69) revela que o crescimento da cidade no sentido da Zona Norte é

muito maior quando comparado ao crescimento da Zona Sul. Além disso, o núcleo mais integrado caminha no sentido norte, o que indica que, se valendo do potencial da estrutura urbana, os investimentos na Zona Norte atenderiam a mais pessoas, pela facilidade de acesso a esta região, se comparado aos investimentos na Zona Sul, já que esta ocupa uma posição muito mais segregada na totalidade da malha. A literatura crítica de Lima Barreto conversa, assim, com a estrutura física da cidade, ao mesmo tempo em que denuncia sua estrutura social.

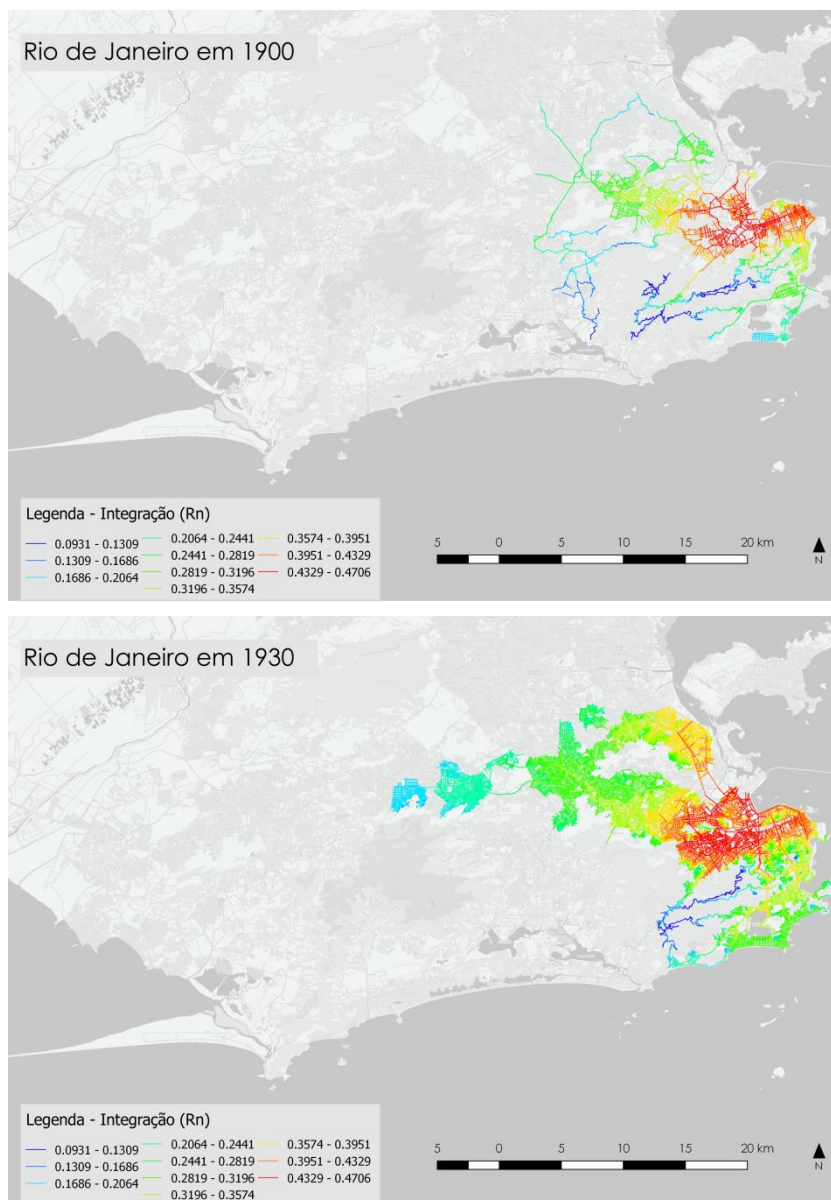


Figura 69: Comparação entre os mapas de integração do Rio de Janeiro em 1900 e 1930. Fonte: autora.

## Subúrbios

A obra de Lima Barreto se faz no e por meio dos subúrbios. O subúrbio é o local de fala do escritor, que “escreveu a partir de sua região em especial. Foi assim que procurou atrair a atenção para os subúrbios cariocas, seus personagens, seu cotidiano” (SCHWARCZ, 2017, p. 17). Lima Barreto domina a linguagem suburbana, pois fala a partir de seu meio. Em seus escritos, o subúrbio configura-se como uma localização geográfica, espacial, mas é também uma localização social.

É verdade que o autor andou e retratou as ruas do centro, que muitas de suas crônicas se passam na Rua do Ouvidor e que em muito criticou as grandes reformas urbanas da cidade. Resende (2016, p. 88) considera inclusive que “as ruas da cidade são o *locus* do cronista, seu posto de observação, espaço onde desenvolve todas as suas filosofias, de onde tira pedaços para construir suas crônicas, cidade cuja topografia conhece como se fosse seu quarto”. Sim, é certo que o autor conhecia muito bem a região central do Rio de Janeiro e que toda a cidade foi objeto de sua literatura. Outros autores contemporâneos a Lima Barreto também retrataram o centro e seus arrabaldes, mas nenhum outro literato representou tão bem os subúrbios cariocas de início do século XX como ele. Assim, podemos pensar que suas representações urbanas são relacionadas à sua perspectiva suburbana. A realidade central, de modernização e infraestrutura, é vista face ao descaso com que o subúrbio é tratado; o lugar das classes abastadas, dos teatros e entretenimentos modernos é visto face aos bailes e divertimentos suburbanos; se Lima Barreto denomina sua casa de Vila Quilombo, é para “enfessar Copacabana” (LIMA BARRETO, 2004b, p. 499); a “alta sociedade suburbana” “só é alta nos subúrbios”, porque na Rua do Ouvidor ela “míngua” (LIMA BARRETO, 2018g, p. 214). As representações urbanas e suburbanas se fazem, portanto, de maneira relacional. Para Schwarcz, Lima é um personagem paradoxal perambulando entre centro e subúrbio:

Se era na cidade grande que ele trabalhava; se era por lá que jogava conversa fora com os colegas de repartição e do jornalismo ou frequentava botequins barulhentos, era, porém, em Todos os Santos que guardava intimidade dos amigos de longa data, como o dono do bar e o do mercado, a privacidade de seu lar e de sua biblioteca. [...] Seu bairro era mesmo Todos os Santos. Moravam na rua Boa Vista, no topo de uma ladeira, onde o vento batia forte, principalmente de manhã e ao anoitecer. A habitação correspondia ao estilo local: alpendre central, alguns cômodos para instalar a família e agregados, cerca viva, quintal no fundo com banheiro. Era nessa casa que Lima se permitia imaginar personagens inspirados no seu subúrbio,

distintos das pessoas com quem convivia “na capital”. O escritor parecia preferir ficar na fronteira entre os subúrbios e o centro da cidade (SCHWARCZ, 2017, p. 180).

Mesmo que fosse por vezes ambíguo, Lima Barreto, como morador do subúrbio, viveu sua realidade e pôde retratá-la com propriedade. Em tudo Lima Barreto foi suburbano: no *lugar*, na *condição social* e na *cor*. Procuraremos a seguir abordar essas três noções relacionadas aos subúrbios barretianos.

## O Lugar

Em termos de *lugar*, a significação de subúrbio sofre uma transformação a partir do século XX, pois “até fins do século XIX esta palavra significou apenas as áreas periféricas à cidade, que em sua maioria eram valorizadas” (FERNANDES, 2011, p. 27). Até então o subúrbio era visto como pitoresco lugar de descanso. À própria família de Lima Barreto é recomendado mudar-se para a localidade por causa da má saúde de Amália Augusta, mãe de Lima Barreto, que apresentava “problemas nos pulmões”:

Foi quando sugeriram a João Henriques que fossem viver nos subúrbios, onde não só o clima era melhor, afamado por possuir bons ares, próprios para a cura de “moléstias do peito”, como o preço dos aluguéis mais módico. [...] Quem sabe os ares da montanha, na casa da rua Santo Alfredo, não ajudassem na recuperação. Como indica o anúncio de um imóvel situado na mesma rua, no número 14, o lugar “era muito saudável e com esplêndida vista”. Talvez por isso os Barreto tenham dado ao novo lar o significativo nome de Paraíso (SCHWARCZ, 2017, p. 56).

Lima Barreto descreve os subúrbios de antigamente na crônica *O cedro de Teresópolis*, de 1920:

Antigamente, pelas vistas que ainda se encontram, parece que não era assim. Os ricos gostavam de possuir vastas chácaras, povoadas de laranjeiras, de mangueiras soberbas, de jaqueiras, dessa esquisita fruta-pão que não vejo mais e não sei há quantos anos não a como assada e untada de manteiga. Não eram só essas árvores que a enchiam, mas muitas outras de frutas adorno, como as palmeiras soberbas, tudo isso envolvido por bambuais sombrios e sussurrantes à brisa. Onde estão os jasmineiros das cercas? Onde estão aqueles extensos tapumes de maricás que se tornam de algodão que mais é neve, em pleno estio? Os subúrbios e arredores do

Rio guardam dessas belas coisas roceiras, destroços como recordações (LIMA BARRETO, 2004b, p. 129-130).

Os subúrbios eram lugares aprazíveis, onde se podia respirar ar puro, com muita vegetação, espaços amplos, baixa densidade populacional e edificações localizadas livremente no espaço. Em geral era ocupado por chácaras, e muitas famílias abastadas mantinham uma casa na Cidade e uma casa de descanso nos subúrbios. Ficavam próximos à Cidade, mas afastados de seu caos e burburinho. Era o contraponto ao urbano: "a cidade era a senzala, o subúrbio, a casa-grande" (SEVCENKO *apud* SCHWARCZ, 2017, p. 165). Mesmo a família real usufruía dos recantos suburbanos. A Fazenda Santa Cruz (Figura 70 e Figura 71), localizada no subúrbio de mesmo nome, um dos mais distantes do centro carioca, era o local de vilegiatura de Dom João VI e, mais tarde, o sítio preferido por D. Pedro e D. Leopoldina (FERNANDES, 2011). Lima Barreto também relembra nostálgico a velha Estrada Real de Santa Cruz, na crônica de 1922, *De Cascadura ao Garnier*:

Embarco em Cascadura. É de manhã. O bonde se enche de moças de todas as cores com os vestuários de todas as cores. [...] Esse estribilho tornou-o conhecido em todo o longo trajeto desse interessante bonde que é o Cascadura. Ele percorre uma parte da cidade que até agora era completamente desconhecida. Em grande trecho, perluastra a velha Estrada Real de Santa Cruz, que até bem pouco vivia esquecida. Entretanto, essa trilha lamacenta que, preguiçosamente, a Prefeitura Municipal vai melhorando, viu carruagens de reis, de príncipes e imperadores. Veio a Estrada de Ferro e matou-a, como diz o povo. Assim aconteceu com Inhomeirim, Estrela e outros "portos" do fundo da baía. A Light, porém, com o seu bonde de "Cascadura" descobriu-a de novo e hoje, por ela toda, há um sopro de renascimento, uma palpitação de vida urbana, embora os bacorinhos, a fuçar a lama, e as cabras, a pastar pelas suas margens, ainda lhe dêem muito do seu primitivo ar rural de antanho. [...] e eu vejo delinear-se uma nova e irregular cidade, por aqueles capinzais que já foram canaviais; contemplo aquelas velhas casas de fazenda que se erguem no cimo das meias-laranjas; e penso no passado. No passado! Mas... o passado é um veneno. Fujo dele, de pensar nele [...] Entro na Garnier e logo topo um poeta, que me recita: — Minh'alma é triste como a rôla aflita, etc. Então de novo me lembro da Estrada Real, dos seus porcos, das suas cabras, dos seus galos, dos capinzais... (LIMA BARRETO, 2004b, p. 540-541).





Figura 70: Estação de Santa Cruz da Estrada de Ferro Dom Pedro II (atual Central do Brasil) no século XIX.

Fonte: (BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL, 18--?)



Figura 71: Fazenda Imperial de Santa Cruz em 1848. Fonte: (BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL, 1848)

Essa concepção romântica do subúrbio vai mudar a partir do início do século XX. Com as reformas urbanas e o espírito de progresso e modernização que tomou a capital, o Rio de Janeiro desenvolverá seu próprio conceito de subúrbio (FERNANDES, 2011). O acelerado desenvolvimento das zonas suburbanas tem início com a implantação dos sistemas de transporte coletivo na cidade. Em 1858, é inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II (atual Central do Brasil), possibilitando de forma acelerada a ocupação das freguesias suburbanas (ABREU, 1987, p. 43). O trem representava um ideal de modernidade buscado ainda nos tempos do Império, “uma panaceia, capaz de resolver todos os problemas nacionais e de inserir-nos de vez na

civilização e na vida moderna. [...] se o país não construísse ferrovias, não conseguiria acompanhar o 'movimento rápido e progressivo da civilização Moderna'" (SCHEFFEL, 2012, p. 76). Esse meio de transporte teve um papel decisivo na expansão física da cidade e foi também definidor da forma que assumiu o subúrbio carioca. Fernandes (2011, p. 102) defende que "os subúrbios construídos entre 1850 e 1920 deveram sua existência, em primeiro lugar, à estrada de ferro". Noronha Santos descreve a respeito da freguesia do Engenho Novo<sup>32</sup>:

A Estação de Ferro Central do Brasil tem no território da freguesia oito estações de parada: Mangueira, S. Francisco Xavier, Rocha, Riachuelo, Sampaio, Engenho Nôvo [*sic passim*], Méier e Todos os Santos. [...] Situados nas melhores ruas da freguesia, encontramos belos prédios, de custosas construções e grandes chácaras com arvoredos frutíferos à linha da Estrada de Ferro Central do Brasil. Há quarenta anos passados pouco valia o Engenho Nôvo; era um povoado da cidade do Rio de Janeiro sem importância, retalhado por fazendolas e sítios de austeros senhores de escravos. Hoje tudo está mudado, os progressos materiais fazem-se sentir por tôda [*sic*] parte [...] (NORONHA SANTOS, 1965, p. 33;36).

O texto escrito em 1900<sup>33</sup> aponta como a região se transformou nos últimos quarenta anos, isto é, a partir da chegada da estrada de ferro. A linha férrea de fato atraiu novos habitantes aos distritos suburbanos. A área central do Rio de Janeiro se tornara insalubre para residência e apenas permaneciam nela as populações mais pobres que "sem nenhum poder de mobilidade, dependiam de uma localização central, ou periférica ao centro, para sobreviver" (ABREU, 1987, p. 42), nesse caso, a solução de habitação eram os cortiços. A população que tinha condições de morar fora da área central, mas não podia arcar com os altos custos dos arrabaldes, se transferia para o subúrbio, beneficiados pela oferta de trem (ABREU, 1987, p. 43). Dessa maneira, o subúrbio cresce acompanhando os trilhos da estação de ferro.

Na compreensão da estrutura urbana, os modelos de segregação residencial<sup>34</sup> são abstrações circulares, em que a região central – geralmente o núcleo fundacional da cidade, que muitas vezes coincide também com o centro comercial – ocupa o miolo

---

<sup>32</sup> Em 1903, a antiga freguesia do Engenho Novo é desmembrada em dois distritos: Engenho Novo e Méier (NORONHA SANTOS, 1965, p. 36).

<sup>33</sup> A publicação de 1965 trata-se de organização realizada por Paulo Berger da obra *Apontamentos para o Indicador do Distrito Federal*, de Noronha Santos, impressa em 1900. "Devemos ter sempre em mente que os dados são reportados ao ano de 1900" (BERGER, 1965, p. 9).

<sup>34</sup> Como nos modelos propostos pelo sociólogo norte-americano Ernest Burgess, em 1925, e pelo economista norte-americano Homer Hoyt, em 1939 (FERNANDES, 2011, p. 70-71).

da representação, enquanto a periferia circunda esse miolo. No caso do Rio de Janeiro, a forma da expansão suburbana é linear. Primeiramente, a cidade foi fundada junto ao mar, o centro encontra-se, portanto, limitado a leste pela Baía de Guanabara. O subúrbio, por sua vez, não se desenvolve de forma semicircular, contornando o centro, mas segue o sentido de expansão da Estrada de Ferro Central do Brasil (Figura 72), que proporcionava mobilidade aos moradores da região:

Formando um território longilíneo, os subúrbios acompanhariam a linha férrea da Central, que corria do centro em direção ao interior. Aliás, esse é o motivo que explica o desenho deles: em vez de se assemelharem a outras periferias urbanas, que normalmente se espalhavam contornando os núcleos centrais das grandes cidades, os subúrbios cariocas distribuíram-se numa faixa estreita e contínua, que seguia para o lado oeste da cidade, recebendo designações sucessivas (SCHWARCZ, 2017, p. 167).

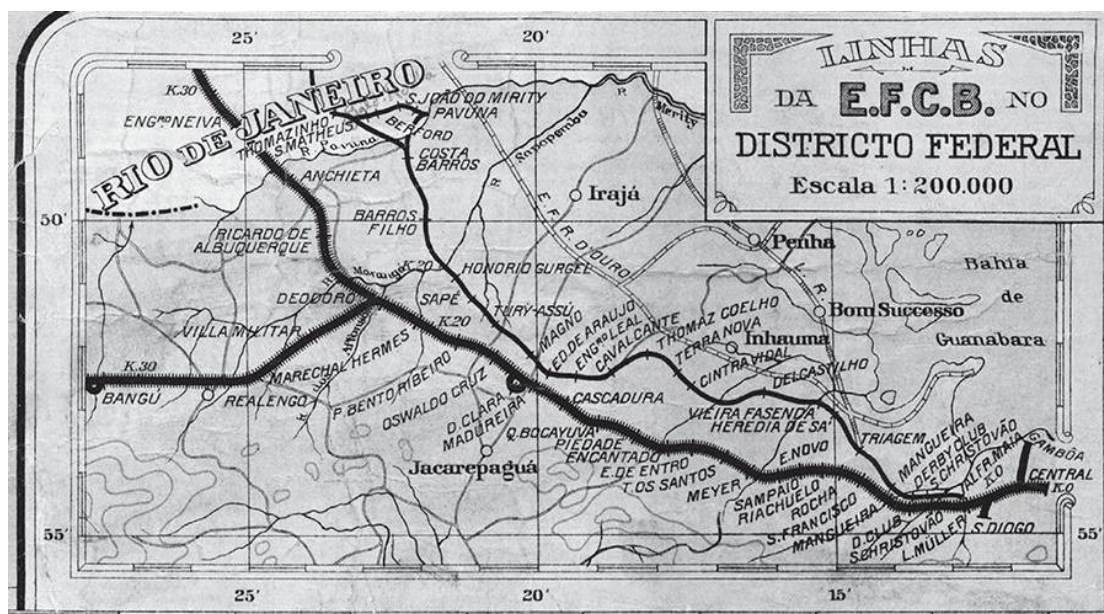


Figura 72: Linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1919. Fonte: (BIBLIOTECA NACIONAL/ UFRJ apud SCHWARCZ, 2017, p. 169)

Em sua crônica *A estação*, Lima Barreto evidencia a importância da ferrovia para o desenvolvimento dos subúrbios. Ao afirmar que é “em torno da estação” que se aglomeram as atividades comerciais, o autor nos mostra como a linha férrea se constitui em eixo de atração:

Na vida dos subúrbios, a estação da estrada de ferro representa um grande papel: é o centro, é o eixo dessa vida. Antigamente, quando ainda não havia por aquelas bandas jardins e cinemas, era o lugar predileto para os

passeios domingueiros das meninas casadouras da localidade e dos rapazes que querem casar, com vontade ou sem ela. Hoje mesmo, a gare suburbana não perdeu de todo essa feição de ponto de recreio, de encontro e conversa. Há algumas que ainda a mantêm tenazmente, como Cascadura, Madureira e outras mais afastadas. De resto, é em torno da "estação" que se aglomeram as principais casas de comércio do respectivo subúrbio. Nas suas proximidades, abrem-se os armazéns de comestíveis mais sortidos, os armarinhos, as farmácias, ou açougues e – é preciso não esquecer – a característica e inolvidável quitanda (LIMA BARRETO, 2004b, p. 439).

Ao compararmos os mapas de integração de 1870 e 1900 (Figura 73 e Figura 74), fica muito evidente o crescimento da cidade acompanhando as linhas de atração da ferrovia. A cidade cresce de maneira considerável (Tabela 3), o número de caminhos do sistema (número de linhas/eixos) praticamente dobra, passando de 1205 para 2402. Apesar de maior, a densidade do sistema não acompanha o crescimento, o que significa que a cidade ocupa uma maior porção do território, mas o número de eixos por km<sup>2</sup> diminui. Interessante notar também a redução na conectividade, isto é, em termos topológicos (e não métricos), a malha urbana torna-se mais profunda, medida que tem relação direta com a diminuição na integração global, implicando que a rede de caminhos da cidade em 1900 é menos acessível do que em 1870. O sistema, como um todo, é menos permeável a partir de todos os pontos. A cidade cresce de maneira desigual, seguindo como polos de atração a linha férrea, no sentido dos subúrbios, e o crescimento dos serviços de bondes em direção aos arrabaldes.

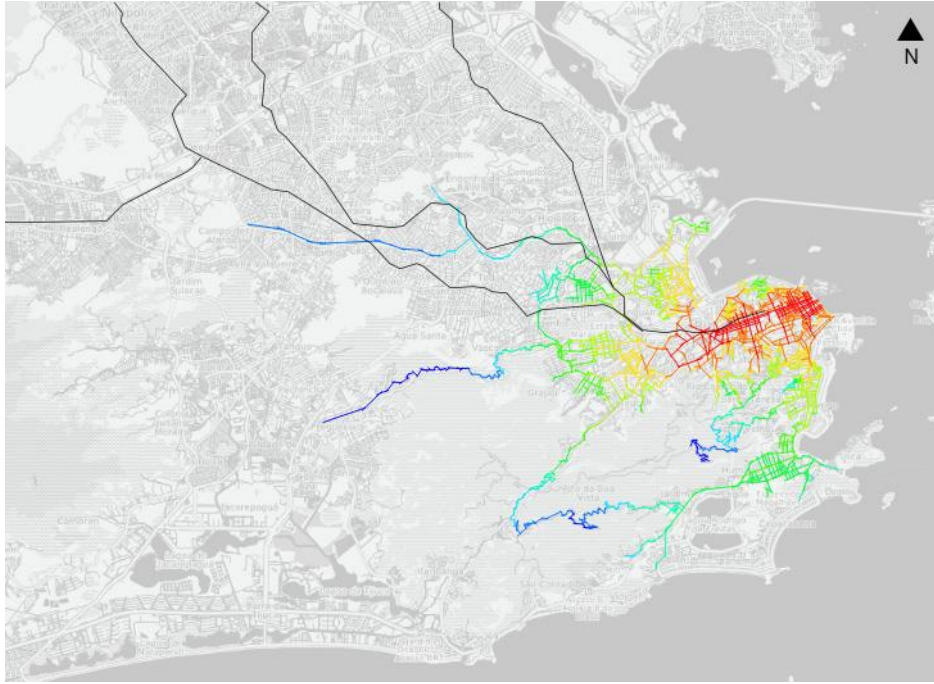


Figura 73: Mapa de integração do Rio de Janeiro em 1870. Em preto, a estrada de ferro. Fonte: autora.

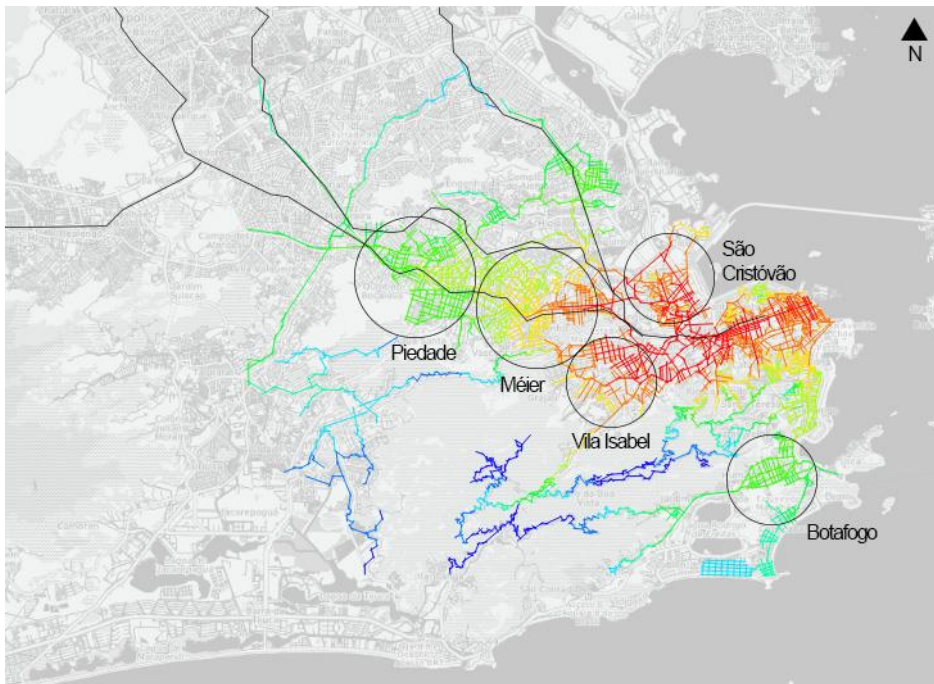


Figura 74: Mapa de integração do Rio de Janeiro em 1900. Em preto, a estrada de ferro. Fonte: autora.

Tabela 3: O Rio de Janeiro em 1870 e 1900: comparação entre variáveis de análise.

Data	Área do Sistema (km²)	Número de Linhas/Eixos	Comprimento Médio das Linhas (m)	Comprimento Total das Linhas (km)	Número de Linhas/Eixos por Km2	Comprimento Total de Linha (Km) por Km2	Conectividade	Integração Global (Rn)	Integração Local (R3)	Sinergia	Inteligibilidade	NACH	NAIN
1870	89,24	1205	394,30	475,14	13,50	5,32	3,25	0,35	1,45	0,44	0,19	0,88	0,54
1900	206,73	2402	400,40	961,75	11,62	4,65	3,22	0,26	1,46	0,34	0,13	0,85	0,39

Fonte: autora.

Em relação ao crescimento dos subúrbios, constata-se que o eixo de integração começa a se deslocar em direção à zona norte, o que indica que a cidade torna-se mais permeável neste sentido. A faixa suburbana que começa "estreita" vai se alargando, sobretudo na região do Méier e Piedade. A narrativa de Lima Barreto nos mostra que os subúrbios não eram homogêneos, ao contrário, havia uma hierarquização entre eles, constituída, sobretudo, em relação ao centro, isto é, quanto mais próximos à zona central, mais valorizados eram os subúrbios, quanto mais distante, menos importantes eram. A hierarquia dos subúrbios definia, inclusive, os investimentos em infraestrutura urbana. Na crônica *Os outros*, de 1915, Lima Barreto aborda essa diferenciação a partir das conversas do trem. Em um dos diálogos, por exemplo, evidencia com bom humor a falta de iluminação pública no subúrbio de Jacarepaguá:

As conversas de trem são quase sempre interessantes. A mania dos suburbanos é discutir o merecimento deste subúrbio em face daquele. Um morador do Riachuelo não pode admitir que se o confunda com um do Encantado e muito menos com qualquer do Engenho de Dentro. Os habitantes de Todos os Santos julgam a sua estação excelente por ser pacata e sossegada, mas os do Méier acusam os de Todos os Santos de irem para o seu bairro tirar-lhe o sossego. Uma senhora diz à outra, no trem: - Jacarepaguá é muito bom. Gosto muito. - Mas tem um defeito. - Qual é? - Não tem iluminação à noite. - Você diz bem que é só à noite, pois de dia tem sol. As duas riram-se e, como nenhuma delas tivesse pretensões intelectuais, não houve zanga alguma entre elas (LIMA BARRETO, 2004a, p. 253-254).

As distinções suburbanas lhes rendiam alcunhas, Boca do Mato era conhecido como Suíça Suburbana, já o Méier (Figura 75) era considerado o bairro mais aristocratizado da região (SCHWARCZ, 2017) e ficou afamado como a Capital dos Subúrbios. Nas palavras de Lima Barreto, em *A Estação*:

É o Méier o orgulho dos subúrbios e dos suburbanos. Tem confeitarias decentes, botequins frequentados; tem padarias que fabricam pães, estimados e procurados; tem dois cinemas, um dos quais funciona em casa edificada adrede; tem um circo-teatro, tosco, mas tem; tem casas de jogo patenteadas e garantidas pela virtude, nunca posta em dúvida, do Estado, e tem boêmios, um tanto de segunda mão; e outras perfeições urbanas, quer honestas, quer desonestas. As casas de moda, pois as há também, e de

algum aparato, possuem nomes *chics*, ao gosto da Rua do Ouvidor. Há até uma “Notre Dame”, penso eu (LIMA BARRETO, 2004b, p. 439).



Figura 75: Jardim do Méier em 1919. Autor desconhecido. (INVENTÁRIO DOS MONUMENTOS RJ, s.d.)

A hierarquização dos subúrbios lhes rendia distintos aspectos. A Capital dos Subúrbios apresentava um ar pouco a pouco mais moderno, cheia de “perfeições urbanas” e cada vez mais adensada, tanto que Lima Barreto aponta o descolamento entre a designação *subúrbio* e seu aspecto claramente *urbano*, criticando “o insólito aspecto urbano que atualmente têm os nossos subúrbios – coisa que não se espera topar em paragens de tal nome” (LIMA BARRETO, 2016, p. 339). Comparativamente, ao observarmos Inhaúma em fotografia do início do século XX (Figura 76), é possível notar o espaçamento entre as casas e a grande quantidade de vazios urbanos. Noronha Santos indica, contudo, o aumento do número de edificações, fruto da divisão dos terrenos das antigas fazendas que conformavam a região e Ferreira da Rosa corrobora sua visão. Ambos descreverão o progresso suburbano:

De 1889 para cá [1900] Inhaúma começou a progredir, dia a dia, edificando-se em vários pontos da vasta e populosa freguesia confortáveis prédios, que podem competir com os melhores das freguesias urbanas. Foram retalhados os terrenos das antigas fazendas que ainda existiam; bem poucos vestígios ficaram daqueles tempos em que o braço escravo era o cooperador valioso da fortuna pública e particular [...] (NORONHA SANTOS, 1965, p. 77).

São logares [sic] de grande futuro, com enormes extensões de terreno desocupado. A população da Cidade vae [sic] se alastrando por eles com a força lenta e infiltrante das águas de uma enchente. As planícies ainda

verdes de vegetação rasteira vão se dividindo em pequenas propriedades; os morros menores vão sendo recortados, reduzidos e arrazados [sic]; pelos maiores já trepa o casario. Em breve terá mudado completamente o aspecto dessa região (FERREIRA DA ROSA, 1924, p. 67).

Esse misto de aspecto rural e urbano que o subúrbio apresenta é descrito por Lima Barreto na crônica de 1922, *Os enterros de Inhaúma*:

[...] A pobreza da maioria dos habitantes dos subúrbios ainda mantém neles esse costume rural de levar a pé, carregados a braços, os mortos queridos. [...] Vejo-os passar e calculo que os condutores daquele viajante para tão longínquas paragens, já andaram alguns quilômetros e vão carregar o amigo morto, ainda durante cerca de uma légua. [...] espreguiço o olhar por sobre o macio tapete verde do capinzal intérmino que se estende na minha frente. Sonhos de vida roceira me vêm; suposições do que aquilo havia sido, ponho-me a fazer. [...] De repente, tilinta um elétrico, buzina um automóvel, chega um caminhão carregado de caixas de garrafas de cerveja; então, todo bucolismo do local se desfaz [...] (LIMA BARRETO, 2004b, p. 553).

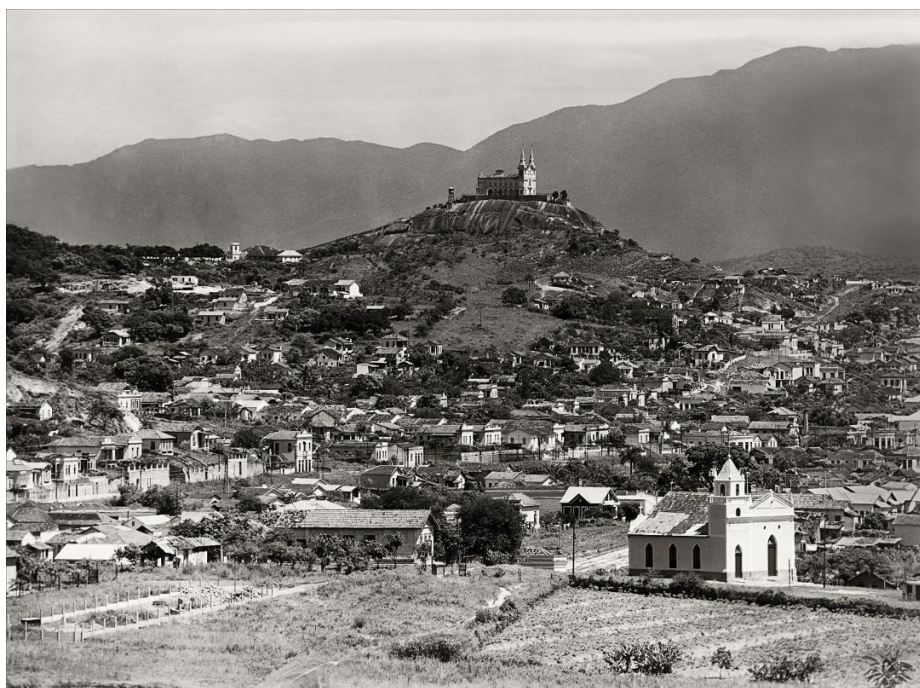


Figura 76: Subúrbio de Inhaúma, ao fundo sobre o morro, encontra-se a Igreja da Penha, construída no século XVII. Fotografia de J. Pinto. Fonte: (FUNDO INSTITUTO OSWALDO CRUZ, 1900-1910).

Na mesma crônica, a falta de infraestrutura é vista com humor e ironia pelo autor ao afirmar que o calçamento de Inhaúma está em estado tão ruim que faz até os mortos ressuscitarem: “Este calçamento da Rua Senador José Bonifácio, que deve datar de



uns cinquenta anos, é feito de pedacinhos de seixos mal ajustados e está cheio de depressões e elevações imprevistas. É mau para os defuntos; e até já fez um ressuscitar" (LIMA BARRETO, 2004b, p. 554). A crítica ao aspecto da região é feita por Lima Barreto como conhecedor da causa. Morador do subúrbio, e "até num único há cerca de vinte anos" (LIMA BARRETO, 2016, p. 338), dominava bem o aspecto físico suburbano que incorporou a sua obra. Em *Triste Fim de Policarpo Quaresma*, nos oferece um retrato preciso da forma urbana em relação ao posicionamento das edificações, arruamentos e irregularidades do traçado:

Os subúrbios do Rio de Janeiro são a mais curiosa coisa em matéria de edificação da cidade. A topografia do local, caprichosamente montuosa, influíu decerto para tal aspecto, mais influíram, porém, os azares das construções. Nada mais irregular, mais caprichoso, mais sem plano qualquer, pode ser imaginado. As casas surgiram como se fossem semeadas ao vento e, conforme as casas, as ruas se fizeram. Há algumas delas que começam largas como *boulevards* e acabam estreitas que nem vielas; dão voltas, circuitos inúteis e parecem fugir ao alinhamento reto com um ódio tenaz e sagrado. Às vezes se sucedem na mesma direção com uma freqüência irritante, outras se afastam, e deixam de permeio um longo intervalo coeso e fechado de casas. Num trecho, há casas amontoadas umas sobre outras numa angústia de espaço desoladora, logo adiante um vasto campo abre ao nosso olhar uma ampla perspectiva. Marcham assim ao acaso as edificações e conseqüentemente o arruamento (LIMA BARRETO, 2018g, p. 285).

A partir do excerto, depreende-se a maneira como muitos subúrbios têm início, isto é, de modo espontâneo. Para Mumford, a falta de rigor no planejamento é uma característica vigente nos subúrbios românticos:

Segundo os princípios românticos, a casa, o lote e o jardim suburbano eram deliberadamente desformalizados. A rua evitava as linhas retas, mesmo quando não havia curvas proporcionadas pela natureza: podia desviar-se para poupar uma árvore, ou mesmo para preservar os vigorosos contornos de uma encosta. [...] Ora, ocorre que formas simples e naturais são muitas vezes menos caras que seus sucedâneos mecânicos [...] (MUMFORD, 2008, p. 584).

Apesar de os subúrbios cariocas não se configurarem como o clássico subúrbio romântico, podemos entender que a falta de planejamento prévio também é uma de

suas características. A malha de ruas era fruto das edificações ao invés de definidas *a priori*. Ao observarmos o detalhe do mapa axial de 1930 (Figura 77), no qual é perceptível o crescimento da mancha suburbana, é possível detectar a irregularidade de ruas de que tratam os excertos. O traçado não é integralmente retilíneo, há um misto de regularidade e irregularidade na estrutura do miolo dos bairros e, sobretudo nas bordas dos subúrbios. Constata-se a forma orgânica das vias que se conformam com a topografia dos morros. As favelas cariocas são fenômenos também suburbanos. Registros de final do século XIX indicam sua presença não apenas na área central, como também nas faixas suburbanas da cidade (SILVA, 2010, p. 165). A medida de comprimento médio dos eixos (Tabela 1), que é um indicativo do comprimento de ruas, sofre uma diminuição significativa, ao compararmos os dados de 1900 e 1930, mesmo com o aumento do número de eixos do sistema. Isso indica que, de maneira geral, as ruas ficam menores. Maior quantidade de ruas pequenas é um indício de maior irregularidade na malha, confirmado com a visualização do mapa e como podemos depreender também do excerto literário:

Tomamos uma rua transversal e fomos indo quase sós, por ela fora. Eu ainda não tinha visto a casa, embora Gonzaga ma tivesse apontado. O arruamento do subúrbio é delirante. Uma rua começa larga, ampla, reta; vamos-lhe seguindo o alinhamento, satisfeitos, a imaginar os grandes palácios que a bordarão daqui a anos, de repente estrangula-se, bifurca-se, subdivide-se num feixe de travessas, que se vão perder em outras muitas que se multiplicam e oferecem os mais transtornados aspectos (LIMA BARRETO, 2018h, p. 668).

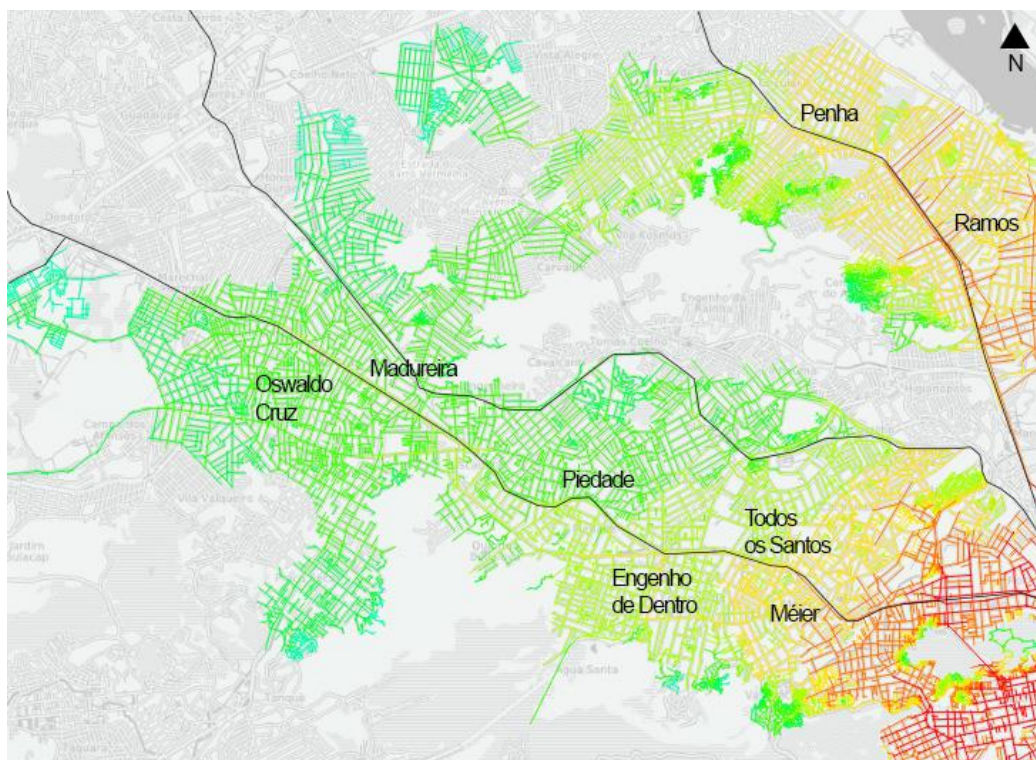


Figura 77: Detalhe do mapa axial de 1930. Fonte: autora.

A heterogeneidade manifesta na malha suburbana é encontrada também nas edificações. Apesar de Lima Barreto (2016, p. 338) afirmar que “a construção nos subúrbios se ressentia de uma lamentável fealdade e de uma total incongruência com o local” e, mais à frente no mesmo texto, defender que a iniciativa particular deveria “procurar um tipo de construção que fosse adequado aos nossos subúrbios”, o caráter heterogêneo do subúrbio não se conformaria a uma tipologia de edificação “adequada”, ao contrário, sua diversidade de formas e ocupações demandam diferentes soluções de edificação. O próprio Lima Barreto, ao descrever os subúrbios em *Triste Fim de Policarpo Quaresma*, mostrará a multiplicidade de construções – desde *casas burguesas* a *choupanas* –, e tipos – “damas elegantes” e “mulheres de chita” – que compõem a realidade suburbana:

Há casas de todos os gostos e construídas de todas as formas. Vai-se por uma rua a ver um correr de *chalets*, de porta e janela, parede de frontal, humildes e acanhados, de repente se nos depara uma casa burguesa, dessas de compoteiras na cimalha rendilhada, a se erguer sobre um porão alto com mezaninos gradeados. Passada essa surpresa, olha-se acolá e dá-se com uma choupana de pau-a-pique, coberta de zinco ou mesmo palha, em torno da qual formiga uma população; adiante, é uma velha casa de roça, com varanda e colunas de estilo pouco classificável, que parece vexada e querer ocultar-se diante daquela onda de edifícios disparatados e

novos. Não há nos nossos subúrbios coisa alguma que nos lembre os famosos das grandes cidades européias, com as suas vilas de ar repousado e satisfeito, as suas estradas e ruas macadamizadas e cuidadas, nem mesmo se encontram aqueles jardins, cuidadinhos, aparadinhos, penteados, porque os nossos, se os há, são em geral pobres, feios e desleixados. Os cuidados municipais também são variáveis e caprichosos. Às vezes, nas ruas, há passeios, em certas partes e outras não; algumas vias de comunicação são calçadas e outras da mesma importância estão ainda em estado de natureza. Encontra-se aqui um pontilhão bem cuidado sobre o rio seco e passos além temos que atravessar um ribeirão sobre uma pinguela de trilhos mal juntos. Há pelas ruas damas elegantes, com sedas e brocados, evitando a custo que a lama ou o pó lhes empanem o brilho do vestido; há operários de tamancos; há peralvilhos à última moda; há mulheres de chita; e assim pela tarde, quando essa gente volta do trabalho ou do passeio, a mescla se faz numa mesma rua, num quarteirão, e quase sempre o mais bem posto não é que entra na melhor casa. Além disto, os subúrbios têm mais aspectos interessantes, sem falar no namoro epidêmico e no espiritismo endêmico; as casas de cômodos (quem as suporia lá!) constituem um deles bem inédito. Casas que mal dariam para uma pequena família, são divididas, subdivididas, e os minúsculos aposentos assim obtidos, alugados à população miserável da cidade. Aí, nesses caixotins humanos, é que se encontra a fauna menos observada da nossa vida, sobre a qual a miséria paira com um rigor londrino. (LIMA BARRETO, 2018g, p. 285-286)

Em *Clara dos Anjos*, apontará que, enquanto a hierarquização entre subúrbios está relacionada à sua proximidade com a Cidade, a hierarquização de construções dentro de um mesmo subúrbio está relacionada à sua vizinhança com a linha férrea:

O subúrbio propriamente dito é uma longa faixa de terra que se alonga, desde o Rocha ou São Francisco Xavier, até Sapopemba, tendo para eixo a linha férrea da Central. Para os lados, não se aprofunda muito, sobretudo quando encontra colinas e montanhas que tenham a sua expansão [...] Afastando-nos do eixo da zona suburbana, logo o aspecto das ruas muda. Não há mais gradis de ferros, nem casas com tendências aristocráticas: há o barracão, a choça e uma ou outra casa que tal. Tudo isto muito espaçado e separado; entretanto, encontram-se, por vezes, "correrres" de pequenas casas, de duas janelas e porta ao centro, formando o que chamamos "avenida". As ruas distantes da linha da Central vivem cheias de tabuleiros de grama e de capim, que são aproveitados pelas famílias para coradouro (LIMA BARRETO, 2018c, p. 786-787).

As narrativas de Lima Barreto são uma representação viva dos subúrbios. A região, que cresce de maneira linear, seguindo o polo de atração da linha férrea, é plural em termos de forma urbana, apresentando um misto de traçados regulares e irregulares e é também diversa em suas edificações. Apesar da falta de infraestrutura que o autor aponta tantas vezes, os subúrbios cariocas estão muito mais próximos a uma realidade urbana, de ambiente multiforme, do que a uma suburbana, que na concepção originária do termo se referia a um lugar de retiro, constituindo uma comunidade apartada e estratificada. Como veremos adiante, no caso carioca, o subúrbio significa a propagação de uma ideologia segregacionista.

### A Condição Social

Lima Barreto era suburbano no *lugar*, mas também o era na *condição social*. Isto quer dizer que, por mais que os subúrbios fossem diversos e em muito se assemelhassem à forma urbana, havia um estigma relacionado ao lugar, que marcou a escrita do autor. Em *Clara dos Anjos*, o autor se refere ao subúrbio como “o refúgio dos infelizes”:

Mais ou menos é assim o subúrbio, na sua pobreza e no abandono em que os poderes públicos o deixam. Pelas primeiras horas da manhã, de todas aquelas bibocas, alforjas, trilhos, morros, travessas, grotas, ruas, sai gente, que se encaminha para a estação mais próxima; alguns, morando mais longe, em Inhaúma, em Caxambi, em Jacarepaguá, perdem amor a alguns níqueis e tomam bondes que chegam cheios às estações. Esse movimento dura até às dez horas da manhã e há toda uma população de certo ponto da cidade no número dos que nele tomam parte. São operários, pequenos empregados, militares de todas as patentes, inferiores de milícias prestantes, funcionários públicos e gente que, apesar de honesta, vive de pequenas transações, do dia a dia, em que ganham penosamente alguns mil-réis. O subúrbio é o refúgio dos infelizes. Os que perderam o emprego, as fortunas; os que faliram nos negócios, enfim, todos os que perderam a sua situação normal vão se aninhar lá; e todos os dias, bem cedo, lá descem à procura de amigos fiéis que os amparem, que lhes deem alguma coisa, para o sustento seu e dos filhos (LIMA BARRETO, 2018c, p. 789).

Lima Barreto fala da diversidade dos tipos suburbanos: operários, empregados, militares, funcionários públicos, etc. Além destes, havia muitos trabalhadores que se dedicavam à atividade comercial. O subúrbio, de maneira geral, era habitado por uma população de classe média baixa, formada por funcionários públicos, operários e pequenos comerciantes. Mas se os subúrbios não eram homogêneos do ponto de

vista do lugar, também não eram em relação à condição social, como afirma Schwarcz:

[...] os subúrbios não eram mesmo regiões homogêneas. Se na contraposição com o centro pareciam muito semelhantes entre si, olhados de dentro e de perto deixavam perceber claras diferenciações internas. Os critérios das estações de trem eram ainda mais definitivos quando a eles se juntavam outras formas de qualificação social: a classe social que variava de acordo com os bairros ou até a cor dos indivíduos, a qual contava histórias de um passado não tão longínquo (SCHWARCZ, 2017, p. 182).

Contudo, mesmo com essas diferenciações, Lima Barreto, morador de Todos os Santos, um dos subúrbios mais próximos ao centro e de melhor condição, nos mostra que morar no subúrbio não era exatamente uma escolha, mas, ao contrário, representava uma falta de opção. Tanto que, ao denominar "refúgio dos infelizes", Lima Barreto enquadra todos os subúrbios, sem distinção. Isso porque habitar a região imputava o peso da segregação. Se em sua origem subúrbios e arrabaldes eram sinônimos, as primeiras décadas do século XX vieram para transformar essa compreensão. No Rio de Janeiro, subúrbio "é designação conferida apenas aos bairros ocupados pelas classes médias e baixos estratos sociais dispostos ao longo da ferrovia" (FERNANDES, 2011, p. 15). Essa transformação no conceito se dá com o início das reformas de modernização da cidade. Ao adentrar a Primeira República, a busca pelo progresso material se torna agenda governamental. O intuito de construir um novo Brasil, pautado pelos ideais de *civilização* e *progresso*, deveria necessariamente passar pela transformação física e social da capital. Neste sentido, transformar o subúrbio em local de determinada classe fazia parte da concepção de progresso. Azevedo aponta como a construção da *civilização brasileira* era voltada para as elites:

[...] o fundamento do que se entendia por civilização brasileira em nível político é um tipo de organização política baseada na ideia de ordem, de império da lei e de instituições que sejam capazes de absorver os conflitos presentes no seio das elites brasileiras e, ao mesmo tempo, afastar as possíveis disrupções sociais provenientes seja da plebe ou das camadas médias urbanas. Além do aspecto político, as ideias de civilização e progresso também abrangiam o campo social. Uma sociedade, para ser considerada civilizada, deveria encontrar-se em uma situação na qual as diferenças sociais não fossem por demais acentuadas [...] (AZEVEDO, 2016, p. 52-53).

Não convinha ao novo ideal elitista de ordem e progresso a coabitação na Cidade de estratos sociais tão díspares. O Rio de Janeiro precisava se modernizar enquanto núcleo urbano, a exemplo das reformas das grandes cidades, como a realizada pelo Barão de Haussmann em Paris (1853-1869). Para tanto, era preciso afastar do centro a classe proletária. Para Lefebvre (2001), o remanejamento da cidade é fruto de uma estratégia de classe. Quando unidas, as classes operárias questionam e desestruturam estruturas de poder, ameaçando a elite dominante. A cidade, por sua urbanidade<sup>35</sup>, é o ambiente propício para encontros e interações sociais. A estratégia, portanto, para dissolução da união da classe trabalhadora é deslocar essa população do ambiente citadino.

A reforma urbana de Paris é descrita por Lefebvre (2001) a partir de dois atos principais. O primeiro ato diz respeito à reforma propriamente dita da área central. As substituições de pequenas e tortuosas vias por avenidas, o aburguesamento de bairros e a demolição de cortiços não são realizados com o ingênuo intuito de abrir Paris à circulação ou às perspectivas, mas impigem a destruição da antiga cidade, dificultando aglomerações de pessoas e impossibilitando a construção de barricadas. A remodelação da cidade tem um claro objetivo político de proclamar a autoridade do Estado e da burguesia a ele associada. O segundo ato se constitui pela ideologia do habitat, que se configura como uma solução proposta pelo Estado de promoção da casa própria para os trabalhadores “numa hierarquia bem distinta daquela que impera na empresa, daquela das propriedades e dos proprietários, das casas e dos bairros” (LEFEBVRE, 2001, p. 24). A ideologia do habitat visa promover o ambiente próprio do trabalhador, afastado da Cidade. Nada mais é do que uma segregação social promovida pelo Estado. Nas palavras de Lefebvre:

Até então, “habitar” era participar de uma vida social, de uma comunidade, aldeia ou cidade. A vida urbana define, entre outras, essa qualidade, esse atributo. Ela deixava habitar, permitia que os cidadãos-cidadãos habitassem. [...] Com a “suburbanização” principia um processo, que descentraliza a Cidade. Afastado da Cidade, o proletariado acabará de perder o sentido da obra. Afastado dos locais de produção, disponível para empresas esparsas a partir de um setor de habitat, o proletariado deixará se esfumar em sua consciência a capacidade criadora. A consciência urbana vai se dissipar (LEFEBVRE, 2001, p. 23;25).

---

<sup>35</sup> Para Holanda (2013, p. 135), o conceito de urbanidade implica “lugares configurados para interações na vida cotidiana entre categorias diversas de pessoas, nos espaços públicos dos assentamentos ou nos espaços internos das edificações, relações sociais menos hierárquicas”.

No caso do Rio de Janeiro, à semelhança de Paris, a reforma urbana é um ato político. O lugar no qual a organização social acontece, se é “integrador ou segregador, inclusivo ou excludente, estará orientado de acordo com a aspiração à redistribuição da qualidade de vida ou com a perpetuação da exclusão e do domínio dos poderes. É por isso que a arquitetura é sempre política” (MONTANER e MUXÍ, 2014, p. 65-66). Como política urbana, a suburbanização é um modo de alienar os trabalhadores da vida cidadina. O cotidiano do proletariado se resume a grandes deslocamentos casa-trabalho-casa, e seu afastamento da verve da capital o faz perder o sentido da vida urbana. O subúrbio, em seu sentido “essencial, original e geral” (FERNANDES, 2011, p. 34), representa um espaço localizado na periferia da cidade, produzido junto a ela e tão antigo quanto ela, mas que não se confunde com ela por sua localização, tipo e forma de uso (FERNANDES, 2011, p. 34). A produção do espaço suburbano no contexto carioca é uma estratégia política e ideológica de afastar as classes trabalhadoras de seu direito à cidade. Fernandes afirma que:

Esta perda de sentido locacional e espacial é uma característica essencial do modo como é usada [a] palavra [subúrbio] no Rio de Janeiro. O segundo aspecto que conforma o conceito carioca de subúrbio é a sua referência quase exclusiva e obrigatória para os bairros ferroviários e populares do Rio de Janeiro. [...] não se denomina subúrbio onde não há trem, mesmo que sejam áreas periféricas, com baixa densidade populacional e outras características próprias aos subúrbios em geral. O terceiro aspecto do conceito carioca de subúrbio consiste da não utilização desta palavra para designar os setores da periferia ocupados e identificados com as classes médias e altas. [...] A transformação do significado da palavra subúrbio no Rio de Janeiro [...] anuncia o lugar idealizado para o proletariado no espaço da cidade capitalista que estava sendo definitivamente posto em prática pela reforma urbana de Pereira Passos (1903-1906). Trata-se de um espaço ainda em construção, mas a palavra subúrbio já refletia e refratava tal realidade quando perde sua polissemia e passa a significar exclusivamente os bairros ferroviários que deveriam ser ocupados pelas classes subalternas. (FERNANDES, 2011, p. 34-35; 51).

A construção do subúrbio no Rio de Janeiro a partir do início do século XX tem como intenção relegá-lo ao lugar das classes subalternas da cidade e torná-lo menor em relação ao centro urbano e arrabaldes. Em uma sociedade capitalista, onde grupos sociais devem estar separados, a construção de um pensamento que atribui características específicas ao subúrbio – no caso carioca definido por três noções: “o trem como meio de transporte, predomínio da população menos favorecida e



dependência e relações íntimas e freqüentes com o Centro da cidade" (SOARES *apud* FERNANDES, 2011, p. 37) –, mesmo em uma paisagem claramente urbana, reforça a segregação. Os moradores suburbanos são levados a crer que habitá-los é sua sina. Atribuir à palavra subúrbio determinadas características, diversas de seu significado original no caso do Rio de Janeiro, faz com que a palavra se constitua instrumento de segregação socioespacial. Para Fernandes, o conceito carioca de subúrbio representa um "rapto ideológico", pois a corrupção do significado da palavra é um recurso da ideologia capitalista para legitimar a separação da classe proletária. Assim, o sistema capitalista reinterpreta a noção de subúrbio para atender a sua ideologia:

Sem dúvida o conceito carioca de subúrbio é constituído por uma reinterpretação da palavra subúrbio, que lhe atribui um significado estranho à sua extração mais original e geral [...]: o fato de representar espaços que, por seu conteúdo (o campo aberto) e localização, estão fora do espaço urbano. A utilização da palavra subúrbio para áreas urbanas implica no esvaziamento, rapto e sacrifício da homologia entre a palavra e a realidade. [...] o conceito carioca de subúrbio pode ser compreendido como uma necessidade ideológica, definindo não apenas um lugar, mas sobretudo, o lugar que passou a ser ideologicamente destinado ao proletariado do Rio de Janeiro. Desta forma, o aparecimento do conceito carioca de subúrbio pode ser caracterizado como o fruto de um *rapto ideológico* intimamente ligado ao problema da criação do espaço e das representações ideológicas do Rio de Janeiro reformado em moldes capitalistas (FERNANDES, 2011, p. 48, grifos nossos).

O rapto ideológico nos mostra que o discurso sobre o espaço é responsável também por sua produção e não apenas reflexo de sua existência (FERNANDES, 2011). O discurso é um sistema de poder, capaz de estruturar o imaginário social (FOUCAULT, 1996). A força da palavra configura o lugar. Se por si o espaço afeta as diferentes maneiras de narrar, as narrativas também implicam maneiras de se organizar no espaço e não apenas as descrevem. Os subúrbios cariocas são exemplo de como o discurso importa à produção espacial e, ao mesmo tempo, legitima o espaço constituído. Por suas características de forma e urbanidade, o subúrbios das Zonas Norte e Oeste estão mais próximos a características urbanas do que suburbanas, assim o espaço inicialmente constituído deveria ser denominado urbano. Lima Barreto aponta que "O Rio é uma cidade de grande área e de população pouco densa; e, de tal modo o é, que se ir do Méier a Copacabana é uma verdadeira viagem, sem que, entretanto, se saia da zona urbana" (LIMA BARRETO, 2004a, p. 277, grifo nosso). O

Méier figura, portanto, como área urbana na percepção do autor. Entretanto, a partir do momento em que é qualificado como suburbano, a partir da ideologia capitalista, o espaço torna-se inferior e subordinado ao urbano o que, em termos de políticas públicas, significa menores investimentos na região.

Na crônica *Bailes e divertimentos suburbanos*, de 1922, Lima Barreto reflete um pouco da vida suburbana que “não se diverte mais”, pois é tomada pela rotina dos deslocamentos entre casa e trabalho e não pode arcar com os divertimentos urbanos. A vida na localidade necessita embriagar-se para esquecer as adversidades:

O subúrbio não se diverte mais. A vida é cara e as apreensões muitas, não permitindo prazeres simples e suaves, doces diversões familiares, equilibradas e plácidas. Precisa-se de ruído, de zambumba, de cansaço, para esquecer, para espançar as trevas que em torno da nossa vida, mais densas se fazem, dia para dia, acompanhando "pari-passu" as suntuosidades republicanas. Ele não mais se diverte inocentemente; o subúrbio se atordoia e se embriaga não só com o álcool, com a lascívia das danças novas que o esnobismo foi buscar no arsenal da hipocrisia norte-americana. Para as dificuldades materiais de sua precária existência, criou esse seu paraíso artificial, em cujas delícias transitórias mergulha, inebria-se minutos, para esperar, durante horas, dias e meses, um aumentozinho de vencimentos... (LIMA BARRETO, 2004b, p. 504).

No romance *Clara dos Anjos*, Lima Barreto mostra a inferioridade com que um suburbano era visto na Cidade. O jovem sedutor Cassi Jones, “suburbano genuíno”, ao pisar no centro sentia que ali não era seu lugar, sentia-se ignorante e sem educação. O jovem era um estrangeiro em sua própria cidade:

Cassi Jones, sem mais percalços, se viu lançado em pleno Campo de Sant'Ana, no meio da multidão que jorrava das portas da Central, cheia da honesta pressa de quem vai trabalhar. A sua sensação era que estava numa cidade estranha. No subúrbio tinha os seus ódios e os seus amores; no subúrbio tinha os seus companheiros, e a sua fama de violeiro percorria todo ele, e, em qualquer parte, era apontado; no subúrbio, enfim, ele tinha personalidade, era bem Cassi Jones de Azevedo; mas, ali, sobretudo do Campo de Sant'Ana para baixo, o que era ele? Não era nada. Onde acabavam os trilhos da Central, acabava a sua fama e o seu valimento; a sua fanfarronice evaporava-se, e representava-se a si mesmo como esmagado por aqueles "caras" todos, que nem o olhavam. Fosse no Riachuelo, fosse na Piedade, fosse em Rio das Pedras, sempre encontrava

um conhecido, pelo menos, simplesmente de vista; mas, no meio da cidade, se topava com uma cara já vista, num grupo da Rua do Ouvidor ou da avenida, era de um suburbano que não lhe merecia nenhuma importância. Como é que ali, naquelas ruas elegantes, tal tipo, tão mal-vestido, era festejado, enquanto ele, Cassi, passava despercebido? Atinava com a resposta, mas não queria responder a si mesmo. Mal a formulava, apressava-se em pensar noutra coisa. Na "cidade", como se diz, ele percebia toda a sua inferioridade de inteligência, de educação; a sua rusticidade, diante daqueles rapazes a conversar sobre coisas de que ele não entendia e a trocar pilhérias; em face da sofreguidão com que liam os *placards* dos jornais, tratando de assuntos cuja importância ele não avaliava (LIMA BARRETO, 2018c, p. 837).

No excerto, fica claro como a suburbanização é um elemento de segregação física e social. O morador do subúrbio carregava consigo o estereótipo da pobreza, da falta de inteligência, da falta de educação<sup>36</sup> e da grosseria. O suburbano incutia a ideologia segregadora do progresso urbano sem muitas vezes se dar conta<sup>37</sup>. Neste sentido, a obra de Lima Barreto, como discurso, é parte de um processo de transformação social. Sua literatura militante se mostrou uma voz a gritar as injustiças sociais e deu visibilidade ao subúrbio como seu local de fala. Por mais que a biografia do autor o mostrasse como ambíguo<sup>38</sup>, não há como negar que Lima Barreto evidenciou a população suburbana e não deixou de denunciar a desigualdade social. As críticas do autor são autênticas pois ele mesmo padecia da ideologia segregadora, já que sua obra não ganhou a visibilidade que almejou.

## A Cor

Além do *lugar* e da *condição social*, Lima Barreto era suburbano na *cor*. A divisão do espaço da cidade era determinada pela geografia, mas, sobretudo, pelos fatores sociais de renda e cor. Nos subúrbios prevalecia a população formada de pobres, principalmente afro-brasileiros, muitos recém-saídos do sistema escravista (SCHWARCZ, 2017). A historiadora Hebe Mattos apontou que "a noção de cor, herdada do período colonial, não designava, preferencialmente, matizes de pigmentação [...], mas

---

<sup>36</sup> Os recenseamentos da época mostravam, contudo, que a ideologia em torno do subúrbio em muitos casos não condizia com a realidade. O índice de alfabetizados da região do Méier, por exemplo, era muito alto e se assemelhava ao índice da Cidade (SCHWARCZ, 2017, p. 168).

<sup>37</sup> Abreu aponta o entusiasmo com que a imprensa suburbana inicialmente saudou a reforma urbana de Pereira Passos, que tão logo se transformou em revolta ao perceber o favorecimento sistemático na implantação da infraestrutura que foi dado às zonas centrais e sul da cidade (ABREU *apud* FERNANDES, 2011, p. 59).

<sup>38</sup> Schwarz (2017, p. 182) nos apresenta Lima Barreto como personagem paradoxal dos subúrbios, que por vezes considerava seus vizinhos de porta como "estranha gente", de "costumes esquisitos".

buscava definir lugares sociais, nos quais etnia e condição estavam indissociavelmente ligadas" (MATTOS *apud* SCHWARCZ, 2017, p. 25-26). Ser negro no Brasil representava – e ainda representa – um posicionamento social segregado. Por diversas vezes, o autor sofreu as consequências da cor de sua pele em um país racista. Mas apesar disso, nunca deixou de se definir como um *autor negro*. Ao contrário, combateu as formas de racismo com sua literatura militante em favor da “comunhão dos homens” (LIMA BARRETO, 2018b, p. 13) também no usufruto do espaço e da vida urbana.

Em *Os Bruzundangas*, Lima Barreto descreve assim a sorte de um poeta:

Conheci um dos maiores, de mais encanto, de mais vibração, de mais estranheza, que, apesar de ter publicado mais de dez volumes, morreu abandonado num subúrbio da capital da Bruzundanga, bebendo *sodka* com tristes e humildes pessoas que nada entendiam de poesia; mas o amavam. A gente solene da Bruzundanga dizia dele o seguinte: "E um javanês (equivalente ao nosso "mulato" aqui) e não sabe sânscrito". Essa gente sublime daquele país é quase sempre mais ou menos javanesa e, quase nunca, sabe sânscrito. Todo estímulo se vai e uma arte própria lá não se cria por falta de correspondência entre o herói artístico e a sua sociedade (LIMA BARRETO, 2018f, p. 209).

Não há como não pensar que o autor não falava de si nesse excerto. A falta do reconhecimento proporcional à sua obra, ainda em vida, muito se deveu ao fato de não se encaixar nos padrões da sociedade literária à época. O “mulato” sofreu a exclusão social, tão comum no nosso país, por causa de sua cor. Sendo ele mesmo vítima de racismo, esse foi um tema muito abordado em sua literatura. O escritor foi sempre “muito atento às variações em torno do tom de pele marrom e às especificidades de uma literatura impactada pelos temas e pelas cores sociais da população afrodescendente” (SCHWARCZ, 2017, p. 408).

Cor e subúrbios estavam intimamente associados como realidades periféricas na sociabilidade brasileira. Assim como na condição social, a suburbanização da cor também é uma estratégia ideológica. Se classe social e cor conformam sistemas distintos de dominação, quando associados, reforçam e alicerçam a permanência de uma estrutura elitista de poder (SCHWARCZ, 2017).

O regime escravocrata foi um dos motivos pela crise no sistema imperial brasileiro. Um país que buscava o progresso já não podia mais tolerar práticas tão ultrapassadas. De

fato, o Brasil foi o último país ocidental a abolir a escravidão mercantil. A abolição da escravatura que só aconteceu com a assinatura da Lei Áurea a 13 de maio de 1888, sete anos exatos depois do nascimento de Lima Barreto, marcou a lembrança do escritor como um acontecimento renovador de esperanças e alegria. O povo foi às ruas comemorar o feito, houve missa campal em ação de graças (Figura 78). Na crônica de 1911, intitulada *Maio*, o autor escreve:

Estamos em maio, o mês das flores, o mês sagrado pela poesia. Não é sem emoção que o vejo entrar. Há em minha alma um renovamento; as ambições desabrocham de novo e, de novo, me chegam revoadas de sonhos. Nasci sob o seu signo, a treze, e creio que em sexta-feira; e, por isso, também à emoção que o mês sagrado me traz, se misturam recordações da minha meninice. Agora mesmo estou a lembrar-me que, em 1888, dias antes da data áurea, meu pai chegou em casa e disse-me: a lei da abolição vai passar no dia de teus anos. E de fato passou; e nós fomos esperar a assinatura no Largo do Paço. Na minha lembrança desses acontecimentos, o edifício do antigo paço, hoje repartição dos Telégrafos, fica muito alto, um *sky-scrafer*, e lá de uma das janelas eu vejo um homem que acena para o povo. Não me recordo bem se ele falou e não sou capaz de afirmar se era mesmo o grande Patrocínio. Havia uma imensa multidão ansiosa, com o olhar preso às janelas do velho casarão. Afinal a lei foi assinada e, num segundo, todos aqueles milhares de pessoas o souberam. A princesa veio à janela. Foi uma ovação: palmas, acenos com lenço, vivas... Fazia sol e o dia estava claro. Jamais, na minha vida, vi tanta alegria. Era geral, era total; e os dias que se seguiram, dias de folganças e satisfação, deram-me uma visão da vida inteiramente festa e harmonia (LIMA BARRETO, 2004a, p. 77).



Figura 78: Missa campal celebrada em ação de graças pela Abolição da escravatura no Brasil. Fotografia de Antonio Luiz Ferreira. Fonte: (ACERVO IMS, 1888).

Mais tarde, a esperança se transformaria em desilusão. A festejada abolição significou liberdade, mas não igualdade (SCHWARCZ, 2012). Na mesma crônica, Lima Barreto continua:

São boas essas recordações; elas têm um perfume de saudade e fazem com que sintamos a eternidade do tempo. Oh! O tempo! O inflexível tempo, que como o Amor, é também irmão da Morte, vai ceifando aspirações, tirando presunções, trazendo desalentos, e só nos deixa na alma essa saudade do passado às vezes composta de coisas fúteis, cujo relembrar, porém, traz sempre prazer. Quanta ambição ele não mata! Primeiro são os sonhos de posição: com os dias e as horas e, a pouco e pouco, a gente vai descendo de ministro a amanuense; depois são os do Amor [...] Obras, satisfações, glórias, tudo se esvai e se esbate. Pelos trinta anos, a gente que se julgava Shakespeare, está crente que não passa de um "Mal das Vinhas" qualquer; tenazmente, porém, ficamos a viver, esperando, esperando... o quê? [...] Esperando, quem sabe se a sorte grande ou um tesouro oculto no quintal? E maio volta... Há pelo ar blandícias e afagos; as coisas ligeiras têm mais poesia; os pássaros como que cantam melhor; o verde das encostas é mais macio; um forte flux de vida percorre e anima tudo... [...] E assim se faz a vida, com desalentos e esperanças, com recordações e saudades, com tolices e coisas sensatas, com baixezas e grandezas, à espera da morte, da doce morte, padroeira dos aflitos e desesperados... (LIMA BARRETO, 2004a, p. 78-79).

O autor fala agora das desilusões: da vida profissional, amorosa, anseios nunca alcançados. Também a abolição, que prometia um novo comportamento social e novas relações trabalhistas, ficou na lei, mas não se tornou prática social. Isso porque o escravismo era um negócio lucrativo, mas não apenas: a opressão e dominação sobre o negro definiu um agir social desigual, pois "fez de raça e de cor dois marcadores de diferenças fundamentais [...] e criou uma sociedade condicionada pelo paternalismo e por uma hierarquia estrita" (SCHWARCZ, 2017, p. 29).

A República teve início em um país onde não havia mais a escravidão institucionalizada, mas as ideias de progresso e ciência compreendiam o determinismo racial em voga à época. O pensamento eugenista de superioridade da raça branca e inferioridade da raça negra fez com que o racismo permanecesse e se arraigasse. No período colonial, o racismo era naturalizado pela coisificação do negro. A identidade brasileira era estabelecida a partir da tríade: "o colonizador branco é cultura, o índio é natureza, o negro é coisa, ferramenta, utensílio" (PESAVENTO, 1999, p. 127). Sendo coisa, não tendo alma, a escravidão se relativiza, pois não há implicações morais para o dominador. Com a abolição da escravatura, porém, o negro é liberto e deixa de ser posse. É preciso, portanto, uma nova justificativa para sustentar o racismo. Em tempos de modernidade e progresso, ela virá da ciência positivista e determinista:

Ela se origina na classificação dita científica derivada da observação dos caracteres físicos (cor da pele, traços morfológicos). Os caracteres físicos foram considerados irreversíveis na sua influência sobre os comportamentos dos povos. Essa mudança de perspectiva foi considerada como um salto ideológico importante na construção da ideologia racista, pois se passou de um tipo de explicação na qual Deus e o livre arbítrio constituem o eixo central da divisão da história humana, para novo tipo, no qual a biologia (sob sua forma simbólica) se erige em determinismo racial e se torna chave da história humana (MUNANGA *apud* GARCIA, 2009, p. 50).

O determinismo criou novas formas de estratificação e segregação, pois as desigualdades sociais passaram a ser matéria da natureza. Pretendia-se determinar objetivamente a separação hierárquica de grupos a partir do conceito biológico de raça. O determinismo racial era pautado nas seguintes máximas:

1) que a raça constitui um fenômeno essencial. Dizia-se, com isso, que havia, por exemplo, entre o branco e o negro a mesma distância que existia entre o cavalo e a mula. Alguns desses teóricos advogavam inclusive a tese de infertilidade do mestiço, pautados nesse tipo de pressuposto; 2) estabelecia

a relação entre atributos internos e externos: a cor, o tamanho do cérebro, o tipo de cabelo – poderia chegar a conclusões sobre aspectos morais das diferentes raças; 3) que os indivíduos não seriam mais do que a soma de seu “grupo rácio-cultural”; 4) não é um pressuposto, mas uma prática: a eugenia (GARCIA, 2009, p. 60).

O ser humano não era pensado como indivíduo, mas como parte de um grupo racial. No Brasil, os estudos eugênicos do médico legista Nina Rodrigues se destacaram. Dentre eles, os que associavam criminalidade às raças ditas inferiores. As pesquisas de Nina Rodrigues “concluem que o negro é responsável pelo nosso subdesenvolvimento e, conseqüentemente, que a solução seria o melhoramento da raça” (GARCIA, 2009, p. 64). Em seu livro *Os africanos no Brasil*, Nina Rodrigues escreve:

De fato, não é a realidade da inferioridade social dos negros que está em discussão. Ninguém se lembrou ainda de contestá-la. E tanto importaria contestar a própria evidência. [...] a constituição orgânica do negro modelada pelo habitat físico e moral em que se desenvolveu, não comporta uma adaptação à civilização das raças superiores, produtos de meio físico e cultural diferente. Tratar-se-ia mesmo de uma incapacidade orgânica ou morfológica. Para alguns autores, e Keane esposa esta explicação, seria a ossificação precoce das suturas cranianas que, obstando o desenvolvimento do cérebro, se tornaria responsável por aquela consequência. E a permanência irreparável deste vício aí se está a atestar na incapacidade revelada pelos negros, em todo o decurso do período histórico, não só para assimilar a civilização dos diversos povos com que estiveram em contato, como ainda para criar cultura própria (RODRIGUES, 2010, p. 289).

O autor considera a inferioridade do negro como evidência e aponta a estrutura craniana como fator determinante. Essas teorias que se desenvolviam contemporâneas à trajetória de Lima Barreto não lhes passaram despercebidas. Em 1903, o autor escreve em seu diário íntimo:

Os produtos intelectuais negros e mulatos, e brancos, não são extraordinários, mas se equivalem, quer os brancos venham de portugueses, quer de outros países. [...] A capacidade mental dos negros é discutida *a priori* e a dos brancos, *a posteriori*. [...] Discutindo a incapacidade mental desta ou aquela raça, temos o ar de dizer com o poeta grego — os bárbaros, gente vil que não ama a filosofia e ciências; ele se dirigia ao avô de Kant e ao tio de Descartes. Se a feição, o peso, a forma do crânio nada



denota quanto a inteligência e vigor mental entre indivíduos da raça branca, porque excomungará o negro? (LIMA BARRETO, 2018d, p. 478-479).

Em relação à criminalidade, Nina Rodrigues a associa tanto à raça negra quanto às religiões de origem africana. Para o médico, “a contribuição dos negros a esta espécie de criminalidade é das mais elevadas. Na sua forma, esses atos procedem, uns do estágio da sua evolução jurídica, procedem outros do das suas crenças religiosas” (RODRIGUES, 2010, p. 301). Em *Recordações do Escrivão Isaías Caminha*, Lima Barreto aponta como o estudante Isaías se torna suspeito de um crime apenas por sua cor. O capitão Viveiros pergunta ao inspetor Raposo a respeito do suspeito, “o tal *mulatinho*”. E assim é a reação do estudante, que tinha o rosto “perfeitamente oval, e a tez de cor pronunciadamente azeitonada” (LIMA BARRETO, 2018a, p. 30), ao ouvir sendo-se chamado daquela maneira:

Não tenho pejo em confessar hoje que quando me ouvi tratado assim, as lágrimas me vieram aos olhos. Eu saíra do colégio, vivera sempre num ambiente artificial de consideração, de respeito, de atenções comigo; a minha sensibilidade, portanto, estava cultivada e tinha uma delicadeza extrema que se ajuntava ao meu orgulho de inteligente e estudioso, para me dar não sei que exaltada representação de mim mesmo, espécie de homem diferente do que era na realidade, ente superior e digno a quem um epíteto daqueles feria como uma bofetada. Hoje, agora, depois não sei de quantos pontapés destes e outros mais brutais, sou outro, insensível e cínico, mais forte talvez; aos meus olhos, porém, muito diminuído de mim próprio, do meu primitivo ideal, caído dos meus sonhos, sujo, imperfeito, deformado, mutilado e lodoso. Não sei a que me compare, não sei mesmo se poderia ter sido inteiriço até ao fim da vida; mas choro agora, choro hoje quando me lembro que uma palavra desprezível dessas não me torna a fazer chorar. Entretanto, isso tudo é uma questão de semântica: amanhã, dentro de um século, não terá mais significação injuriosa. Essa reflexão, porém, não me confortava naquele tempo, porque sentia na baixeza do tratamento todo o desconhecimento das minhas qualidades, o julgamento anterior da minha personalidade que não queriam ouvir, sentir e examinar. O que mais me feriu, foi que ele partisse de um funcionário, de um representante do governo, da administração que devia ter tão perfeitamente, como eu, a consciência jurídica dos meus direitos ao Brasil e como tal merecia dele um tratamento respeitoso (LIMA BARRETO, 2018a, p. 68).

O jovem Isaías Caminha, que até então vivia em um “ambiente artificial” no qual ainda não havia percebido a discriminação por sua cor, ao chegar à cidade, se vê menosprezado em um pré-julgamento da sua personalidade, como Lima Barreto afirmou: o negro é inferiorizado “*a priori*”. Nesse excerto percebemos também como a Cidade parece aflorar as discriminações, talvez porque o espaço não fosse considerado lugar do negro. Essa ingenuidade apresentada pelo personagem se repete com Clara dos Anjos. A jovem, que vivia protegida em casa por seus pais, acaba por cair nas promessas amorosas de Cassi e se envolve com o vilão. Só depois de ofendida pela mãe do rapaz, que não o queria casado com “gente dessa laia”, é que Clara se dá conta de seu lugar na sociedade: “ela não era uma moça como as outras; era muito menos no conceito de todos” (LIMA BARRETO, 2018c, p. 862). A ideologia progressista buscava afastar pobres e negros da região central. A separação espacial é evidente. O lugar do grupo branco dominante é oposto ao do grupo negro dominado, como aponta Gonzalez:

O lugar natural do grupo branco dominante são moradias amplas, espaçosas, situadas nos mais belos recantos da cidade ou do campo e devidamente protegidas por diferentes tipos de policiamento: desde os antigos feitores, capitães do mato, capangas etc., até a polícia formalmente constituída. Desde a casa grande e o sobrado, aos belos edifícios e residências atuais, o critério tem sido sempre o mesmo. Já o lugar natural do negro é o oposto, evidentemente: das senzalas às favelas, cortiços, porões, invasões, alagados e conjuntos “habitacionais” (cujo modelo são os guetos dos países subdesenvolvidos) dos dias de hoje, o critério também tem sido simetricamente o mesmo: a divisão racial do espaço (GONZALEZ *apud* GARCIA, 2009, p. 114).

É assim descrito o percurso até a habitação da negra Maria Rita numa localização “triste e feia”, em *Triste Fim de Policarpo Quaresma*:

A casa da velha preta ficava além do ponto, para as bandas da estação da estrada de ferro Leopoldina. Lá foram ter. Passaram pela estação. Sobre um largo terreiro, negro de moinha de carvão-de-pedra, medas de lenha e imensas tulhas de sacos de carvão vegetal se acumulavam; mais adiante um depósito de locomotivas e sobre os trilhos algumas manobravam e outras arfavam sob pressão. Apanharam afinal o carreiro onde ficava a casa da Maria Rita. O tempo estivera seco e por isso se podia andar por ele. Para além do caminho, estendia-se a vasta região de mangues, uma zona imensa, triste e feia, que vai até ao fundo da baía e, no horizonte, morre ao

sopé das montanhas azuis de Petrópolis. Chegaram à casa da velha. Era baixa, caiada e coberta com as pesadas telhas portuguesas. Ficava um pouco afastada da estrada. (LIMA BARRETO, 2018g, p. 223)

A cor da pele definia, portanto, um lugar social e um lugar físico. O subúrbio, afastado da verve urbana e moderna da Cidade, era o lugar das populações discriminadas. O racismo no Brasil se disfarçava. Como vimos no rapto ideológico da categoria subúrbio, o afastamento é parte de uma estratégia dominante, porém silenciosa. O racismo foi relativizado. Se a imagem de um país em progresso não coaduna com o passado recente escravocrata, melhor será recriar o passado de forma mais branda. Schwarcz (2012, p. 22) destaca como o hino da República, criado apenas um ano e meio após a abolição, tenta relegar ao esquecimento a escravidão, ao proclamar: "Nós nem cremos que escravos outrora / Tenha havido em tão nobre país!". O Brasil engendrou o mito da democracia racial, da *escravidão benigna*. A visão é principalmente difundida com os estudos do sociólogo Gilberto Freyre e a publicação, na década de 1930, de *Casa Grande e Senzala*. Freyre reforça a visão da colonização portuguesa como mais branda e flexível. Para ele, o colonizador português foi o que "melhor confraternizou com as raças chamadas inferiores. O *menos cruel* nas relações com os escravos" (FREYRE, 2006, p. 265, grifo nosso). E Schwarcz (2012, p. 51) destaca que na obra de Freyre, "senhores severos mas paternais, ao lado de escravos fiéis, pareciam simbolizar uma espécie de 'boa escravidão'".

Na literatura de Lima Barreto, a figura do bom escravo aparece, de maneira irônica, nos personagens que sentem saudades da escravidão. A representação é de um serviçal fiel, humilde e claramente inferior, que deve ser muito grato ao seu senhor que o acolheu benevolmente. São as "pretas velhas" e os "pretos velhos", chamados dessa forma para causar "mal-estar diante da situação de dependência que a abolição não havia apagado" (SCHWARCZ, 2017, p. 418). Em *Triste Fim de Policarpo Quaresma*, a antiga lavadeira da família do general Albernaz aparece como "a preta velha, talvez com grandes saudades do tempo em que era escrava e ama de alguma grande casa, farta e rica" (LIMA BARRETO, 2018g, p. 225) e, no mesmo romance, quando o major Quaresma deixa o sítio do Sossego, lembra-se de seu empregado Anastácio:

[...] mas do que se lembrava mais, naquele momento, era do Anastácio, o seu preto velho, o seu longo olhar, não mais com aquela ternura passiva de animal doméstico, mas cheio de assombro, de espanto e piedade, rolando

muito nas órbitas as escleróticas muito brancas, quando o viu penetrar no vagão da estrada de ferro (LIMA BARRETO, 2018g, p. 342).

Em *Vida e morte de M. J. Gonzaga Sá*, Inácio, o empregado de Gonzaga Sá é descrito como tendo vivido a "escravidão branda": "Veio-me abrir a porta um preto velho, da raça daqueles pretos velhos que sofreram paternalmente os caprichos das nossas anteriores gerações" (LIMA BARRETO, 2018h, p. 644). Interessante que ambos os padrões, tanto Policarpo Quaresma quanto Gonzaga Sá, figuram nos romances como humanistas. O escritor nos mostra, assim, como a representação da boa escravidão estava introjetada no comportamento social. Doçura e sofrimento pareciam andar juntos na caracterização da submissão: "Veio, por fim, um antigo preto africano, cujas barbas e cabelo de algodão davam à sua fisionomia uma aguda impressão de velhice, doçura e sofrimento" (LIMA BARRETO, 2010, p. 74).

Gilberto Freyre reforça o abrandamento das relações escravocratas. Para ele, no brasileiro não subsistem de forma antagônica as figuras do ex-senhor e do ex-escravo, ao contrário, "somos duas metades confraternizantes que se vêm mutuamente enriquecendo de valores e experiências diversas; quando nos completarmos em um todo, não será com o sacrifício de um elemento ao outro" (FREYRE, 2006, p. 418). Freyre entende que no Brasil, branco e negro se misturam em pé de igualdade e aponta como a cultura africana foi incorporada com "naturalidade" em nosso país:

À figura boa da ama negra que, nos tempos patriarcais, criava o menino lhe dando de mamar, que lhe embalava a rede ou o berço, que lhe ensinava as primeiras palavras de português errado, o primeiro "padre-nosso", a primeira "ave-maria", o primeiro "vôtel" ou "oxente", que lhe dava na boca o primeiro "pirão com carne e molho de ferrugem", ela própria amolengando a comida – outros vultos de negros se sucediam na vida do brasileiro de outrora. O vulto do moleque companheiro de brinquedo. O do negro velho, contador de histórias. O da mucama. O da cozinheira. Toda uma série de contatos diversos importando em novas relações com o meio, com a vida, com o mundo (FREYRE, 2006, p. 419).

Freyre naturaliza as relações entre senhores e escravos e exalta a "plasticidade social" do colonizador português, que se "misturou" com índios e negros de maneira espontânea. A figura do *mulato* aparece na Primeira República como representação social da democratização racial. Moscovici (2015, p. 20) aponta que "o propósito de todas as representações é tornar algo não familiar, ou a própria não familiaridade, familiar", desse modo, a representação do *mulato* é uma forma de naturalizar as

relações entre negros e brancos, camuflando o preconceito. Ao afirmar que “todo brasileiro, mesmo o alvo, de cabelo louro, traz na alma, quando não na alma e no corpo [...] a sombra, ou pelo menos a pinta, do indígena ou do negro” (FREYRE, 2006, p. 367), relativiza-se o racismo. O pensamento de que no Brasil todos são *mulatos*, corrobora a ideia de que não há racismo no país, o que está longe de ser verdade<sup>39</sup>. Certamente o brasileiro “alvo de cabelo louro” não é tratado da mesma maneira que o brasileiro de pele negra. Aliás, o próprio termo “mulato” denota racismo, pois tem origem na palavra “mula”<sup>40</sup> e “lembrava, no uso perverso do léxico, tanto inferioridade biológica como mestiçagem indevida” (SCHWARCZ, 2017, p. 416).

Apesar das teorias raciais considerarem a mestiçagem como um fator de degeneração, no Brasil as apostas foram de uma “miscigenação positiva, contando que o resultado fosse cada vez mais branco” (SCHWARCZ, 2012, p. 39). A esse respeito, Nina Rodrigues trata a miscigenação como um processo de compensação: quanto mais branco houvesse na mistura de raças, mais rapidamente se dissiparia a “inferioridade” negra. Ao país, importaria determinar o quanto de empecilho ao progresso a população negra lhe causava:

O que importa ao Brasil determinar é o quanto de inferioridade lhe advém da dificuldade de civilizar-se por parte da população negra que possui e se de todo fica essa inferioridade compensada pelo mestiçamento, processo natural por que os negros se estão integrando no povo brasileiro, para a grande massa da sua população de cor (RODRIGUES, 2010, p. 291).

Schwarcz aponta que o incentivo à entrada de imigrantes no Brasil incutia a ideia do branqueamento da população:

Tingido pela entrada maciça de imigrantes – brancos e vindos de países como Itália e Alemanha – introduziu-se no Brasil um modelo original, que, em vez de apostar que o cruzamento geraria a falência do país, descobriu nele as possibilidades do branqueamento. Dessa forma, paralelamente ao processo que culminaria com a libertação dos escravos, iniciou-se uma política agressiva de incentivo à imigração, ainda nos últimos anos do

---

<sup>39</sup> Schwarcz (2012, p. 30) aponta pesquisa realizada em São Paulo na década de 1980, “na qual 97% dos entrevistados afirmaram não ter preconceito e 98% dos mesmos entrevistados disseram conhecer outras pessoas que tinham, sim, preconceito” e a autora conclui: “Todo brasileiro parece se sentir, portanto, como uma ilha de democracia racial, cercado de racistas por todos os lados”.

<sup>40</sup> A mula (também chamada de burro) é um animal híbrido, formado a partir do cruzamento entre o jumento (também chamado de asno ou jegue) e a égua. Por ser fruto de um cruzamento entre espécies diferentes, a mula tende a ser estéril.

Império, marcada por uma intenção também evidente de “tornar o país mais claro” (SCHWARCZ, 2012, p. 39).

O incentivo à miscigenação com vistas ao embranquecimento autenticava a representação do *mulato* e silenciava a discussão de raça no Brasil. O racismo, então, era negado institucionalmente, mas acontecia na prática. A busca pelo embranquecimento ia tornando o negro invisível. Não discutir o racismo é uma maneira de apagar a luta para combatê-lo:

A situação aparece de forma estabilizada e naturalizada, como se as posições sociais desiguais fossem quase um desígnio da natureza, e atitudes racistas, minoritárias e excepcionais: na ausência de uma política discriminatória oficial, estamos envolvidos no país de uma “boa consciência”, que nega o preconceito ou o reconhece como mais brando (SCHWARCZ, 2012, p. 30).

Lima Barreto mostra como o racismo não institucionalizado era sentido na prática social, por meio da diferenciação negativa que se dava com o negro. Em 24 de janeiro de 1908, relata em seu diário íntimo:

Quarta-feira última, chegando à secretaria, deram-me um convite para assistir à saída da esquadra de bordo de um navio do Lloyd. Fui, depois de hesitar muito. / Fui a bordo ver a esquadra partir. Multidão. Contato pleno com meninas aristocráticas. Na prancha, ao embarcar, a ninguém pediam convite; mas a mim pediram. Aborreci-me. Encontrei Juca Floresta. Fiquei tomando cerveja na barca e saltei. É triste não ser branco (LIMA BARRETO, 2018d, p. 539).

O escritor sabia perfeitamente o motivo da sua distinção: a cor da pele. Isaías Caminha, porém, ainda não conhecia a malícia da segregação racial:

O trem parara e eu abstinha-me de saltar. Uma vez, porém, o fiz; não sei mesmo em que estação. Tive fome e dirigi-me ao pequeno balcão onde havia café e bolos. Encontravam-se lá muitos passageiros. Servi-me e dei uma pequena nota a pagar. Como se demorassem em trazer-me o troco reclamei: "Oh! fez o caixeiro indignado e em tom desabrido. Que pressa tem você?! Aqui não se rouba, fique sabendo!" Ao mesmo tempo, a meu lado, um rapazola alourado reclamava o dele, que lhe foi prazenteiramente

entregue. O contraste feriu-me, e com os olhares que os presentes me lançaram, mais cresceu a minha indignação. Curti, durante segundos, uma raiva muda, e por pouco ela não rebentou em pranto. Trôpego e tonto, embarquei e tentei decifrar a razão da diferença dos dois tratamentos. Não atinei (LIMA BARRETO, 2018a, p. 29-30).

O jovem de apenas dezenove anos não havia percebido o motivo da diferenciação de tratamento, mas Lima Barreto deixa claro ao salientar que o rapaz que prontamente recebeu seu troco era "alourado" enquanto Isaías tinha "a tez de cor pronunciadamente azeitonada" (LIMA BARRETO, 2018a, p. 30). O racismo determinava diferentes modos de tratamento, ainda que não se nomeasse o preconceito. No conto *O moleque*, Lima Barreto mostra, contudo, o racismo descarado que o menino Zeca sofre de outras crianças. Talvez por não terem um filtro social tão consolidado, as crianças trazem a público o que se aprende ou se pensa no âmbito privado. O conto descreve Zeca como um menino "doce, resignado e obediente", filho da lavadeira dona Felismina. Nas palavras de Lima Barreto, Zeca era "um pretinho de pele de veludo". Certo dia o menino chega à casa do Coronel Castro para lhe entregar as roupas lavadas pela mãe com a "fisionomia um tanto transtornada. Parecia ter chorado e muito", o menino não revela o motivo da sua dor para o coronel, mas ao final do conto o autor nos mostra a razão da mágoa: "- Não lhe contei que há meses, diversas vezes, quando passava, para ir à casa de dona Ludovina, diante do portão do capitão Albuquerque, os meninos gritavam: ó moleque! – ó moleque! – ó negro! – ó gibi<sup>41</sup>! Não lhe contei?" (LIMA BARRETO, 2010, p. 151).

Em torno do negro se construiu uma representação social de invisibilidade e preconceito. O conceito de raça oriundo da biologia foi apropriado a partir de uma perspectiva histórica e cultural, "que tanto pertence à ordem das representações sociais [...] como exerce influência real no mundo, por meio da produção e reprodução de identidades coletivas e de hierarquias sociais politicamente poderosas" (SCHWARCZ, 2012, p. 34). Moscovici (2015, p. 40) assinala como as representações, como estruturas do pensamento, constituem um ambiente concreto e se configuram como "realidades inquestionáveis". Assim, o peso de uma construção social cruel deve ser confrontado com "toda a resistência de um objeto material". Questionar o racismo e combatê-lo é uma maneira de desconstruir uma representação social bárbara. Silenciar, ao contrário, significa tornar essa

---

<sup>41</sup> A primeira definição que consta no dicionário Houaiss (2020) a respeito do substantivo *gibi* é "garoto negro; negrinho". Em 1939, a Globo lança a revista em quadrinhos destinada ao público infantil chamada *Gibi*, cuja logo trazia a figura de um menino negro. Mais tarde, o significado original do termo cairá em desuso. (PUBLICADOS BRASIL, 2015)

representação invisível, o que implica em uma resistência “ainda maior, pois o que é invisível é inevitavelmente mais difícil de superar do que o que é visível” (MOSCOVICI, 2015, p. 40).

Lima Barreto é essa resistência forte, que torna o problema visível e questiona as práticas impostas por uma estrutura elitista de poder. O autor dá voz aos subúrbios cariocas que se constituíam como lugares de segregação, tanto em termos de espaço físico, quanto em relação à condição social e à cor de seus habitantes. Ao escolher personagens suburbanos, o autor nomeia e personifica os problemas sofridos pela população e o descaso do poder público. O ato de dar nome significa uma apropriação. A realidade social não se conforma como algo abstrato, Lima Barreto nos mostra com sua narrativa que a segregação no Rio de Janeiro é materialmente vivida e sentida. O espaço físico do subúrbio implica distâncias e falta de infraestrutura urbana; o espaço social suburbano indica um apagamento da consciência urbana; e o espaço da cor no subúrbio significa um afastamento daqueles considerados “inferiores” e “empecilhos” ao progresso moderno.



## CAPÍTULO 5. ESPAÇO PERCORRIDO

*Não nos lembramos que nós não nos conhecemos uns aos outros, dentro do nosso próprio país, e tudo aquilo que fica pouco adiante dos subúrbios das nossas cidades, na vaga denominação Brasil, terra de duvidosa existência, como a sua homenagem da fantástica geografia pré-colombiana - Lima Barreto, carta a Assis Viana (Lima Barreto: triste visionário, 2017, p. 8).*

A percepção da paisagem urbana na obra de Lima Barreto acontece também pelo movimento ou por sua restrição. Quando se deslocam, os personagens e o próprio autor têm uma apreensão diferente do espaço, que deixa de ser uma imagem fixa e nítida e ganha dinamismo, pois as diversas cenas apreendidas se sobrepõem criando uma percepção nova do espaço urbano. Em movimento, o fator tempo une-se à leitura espacial, pois as velocidades do deslocamento determinam ritmos diversos de desencadeamento das percepções. O tempo de deslocamento afeta também a ocupação do território da cidade. Antes dos meios motorizados, o espaço urbano era mais contido e limitado ao centro, determinando maior densidade dessa área. O advento de bondes e trem permitiu que a cidade extrapolasse os limites da região central e atingisse arrabaldes e subúrbios, possibilitando uma ocupação mais espalhada e ampla do território.

A mobilidade é também um fator de diferenciação social. O direito de ir e vir a qualquer tempo não é facultado a todos os indivíduos. Não são todos os habitantes da cidade que têm condições de arcar com a tarifa do transporte coletivo, menor ainda é a parcela de indivíduos que pode contar com transporte particular. Os próprios veículos impunham uma segregação social, pois eram divididos em primeira e segunda classe, com diferenciação no valor da tarifa. O tempo de deslocamento era também indicativo da classe social: quanto mais distante espacialmente, maior o tempo de deslocamento e menor a classe social a que pertencia o indivíduo. A comparação entre um funcionário público de baixo escalão e o ministro, em *Vida e morte de M. J. Gonzaga de Sá*, ilustra bem o fato: “Eu não compreendo [...] que um homem [...] levante-se às quatro horas da madrugada, para vir trabalhar no Arsenal de Marinha, enquanto o ministro dorme até às onze, e ainda por cima vem de carro ou automóvel” (LIMA BARRETO, 2018h, p. 682).

A literatura de Lima Barreto é considerada uma “obra em trânsito” (SCHWARCZ, 2017, p. 164). De sua rotina de sair dos subúrbios para trabalhar no centro e voltar para casa de trem vinha grande parte de sua inspiração. As paisagens e diálogos que o autor vivenciava no curso de sua viagem eram matéria de seus textos. Além disso, a morfologia da cidade, curvilínea e de fronteiras frágeis (SCHWARCZ, 2017), era apreendida por meio de seus deslocamentos.

No início do século XX, a mobilidade no Rio de Janeiro para a maior parte da população se dava por três meios: bondes, trens ou a pé. Trens e bondes são responsáveis pela “expansão acelerada da malha urbana” (ABREU, 1987, p. 43). Enquanto os trens contribuem para a ocupação dos subúrbios, os bondes induzem tanto a ocupação dos arrabaldes, que não eram atendidos pelo trem, quanto contribuem para o desenvolvimento dos subúrbios (Figura 79) atendidos também pela ferrovia (FERNANDES, 2011).



Figura 79: Mapa das linhas de bonde no Rio de Janeiro em 1907 e 1946, onde nota-se como o bonde atendia também aos subúrbios cariocas. Fonte: (SCHNOOR apud MELLO, ORRICO FILHO e SOARES, 2016).

O capítulo 5 aborda o movimento na obra de Lima Barreto a partir de três perspectivas. Em *Bonde*, versa-se sobre como esse meio de locomoção influi na transformação urbana e forma de viver a cidade; em *Trem*, apresenta-se a ferrovia

como meio de adensamento suburbano e o transporte como importante fonte de registro literário da paisagem social carioca; finalmente, em *O percurso nos romances*, exploram-se os trajetos percorridos pelos personagens nos romances analisados e as diferentes implicações na forma de vivenciar a cidade.

## Bonde

Na primeira versão do romance *Clara dos Anjos*, que consta em seu diário íntimo, Lima Barreto descreve como o bonde tem um poder de transformação do território carioca, atraindo usos comerciais e residenciais aonde chega:

O bonde, porém, perturbou essa metódica superposição de camadas. Hoje, o geólogo de cidades atormenta-se com o aspecto transtornado dos bairros. Não há mais terrenos paralelos; as estratificações inclinam-se; os depósitos baralham-se; e a divisão da riqueza e novas instituições sociais ajudam o bonde nesse trabalho plutônico. No entanto, este veículo alastra a cidade; cria nas pontas de seus trilhos núcleos de condensação urbana. Onde [sic] ele chega, desenha-se uma venda, surge um botequim, um quiosque; em torno, edificam-se casebres. Ondulações concêntricas a esse núcleo encontram as de outro próximo, dando nascimento a uma travessa mal povoada, tristonha, esquecida das autoridades municipais, e que vive anarquizadamente, fora de toda a espécie de legislação, a poucas centenas de metros de outras, apertadas num cinto de posturas (LIMA BARRETO, 2018d, p. 615-616).

Evidencia, portanto, o adensamento da cidade causado pelos bondes, e faz referência a quem estimula a disseminação dos bondes, isto é, a iniciativa privada e o capital estrangeiro. De fato, como defende Abreu (1987), a presença dos bondes está atrelada a novos loteamentos urbanos em um sistema capitalista onde a expansão da cidade gera lucros para empresas detentoras da concessão do serviço de transporte. Exemplo claro é o loteamento dos terrenos pertencentes ao Barão de Drummond que originaram a Vila Isabel. O Barão de Drummond era ao mesmo tempo dono das terras e detinha a permissão da Companhia Ferro-Carril de Vila Isabel, unindo seus empreendimentos imobiliário e de transporte. Da mesma forma, o incentivo ao loteamento da Zona Sul da cidade estava relacionado ao interesse da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, que detinha o monopólio sobre o transporte de bondes naquela região.

A Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico (*Botanical Garden Railroad Company*) foi a primeira a obter concessão para o serviço de bondes na cidade, em 1868<sup>42</sup>. A linha inaugural conectava o centro à freguesia da Glória, fazendo o percurso da Rua Gonçalves Dias ao Largo do Machado. Posteriormente, passou a atender também aos bairros de Laranjeiras, Botafogo, Gávea, Copacabana e Ipanema. Após a inauguração da primeira linha, passam a atuar na cidade novas empresas de transporte (Figura 80): a Companhia São Cristóvão (*Rio de Janeiro Street Railway Company*), que fazia a ligação do centro com os bairros de São Cristóvão, Tijuca, Saúde, Santo Cristo, Gamboa e Rio Comprido; a Companhia Ferro-Carril de Vila Isabel, que atendia aos bairros do Andaraí, Vila Isabel, Grajaú, Maracanã, São Francisco Xavier e Engenho Novo; e a Companhia de Carris Urbanos, agregando várias empresas de pequeno porte que serviam ao centro e à zona portuária (ABREU, 1987).

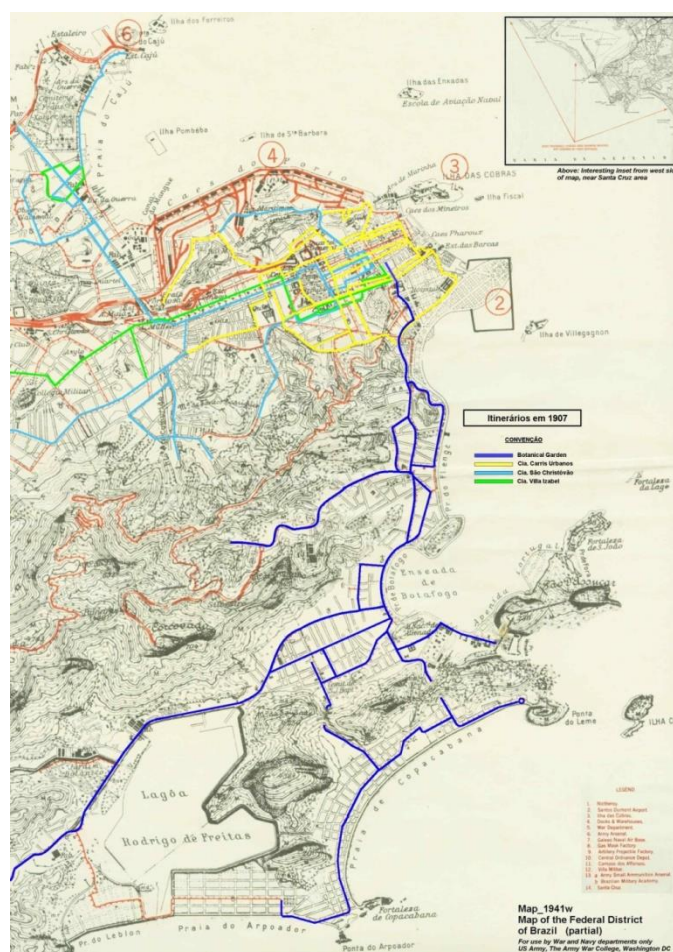


Figura 80: Mapas dos itinerários de bonde na cidade do Rio de Janeiro em 1907. As cores (azul escuro, amarelo, azul claro e verde) representam as diferentes companhias que operavam o transporte à época. Em vermelho aparecem as linhas construídas pela LIGHT, após contrato de unificação em 1907. Fonte: (RIBEIRO, s.d.)

<sup>42</sup> Inicialmente o transporte era feito por bondes puxados a burro. A partir de 1892, a rede de transporte era feita por bonde eletrificado (ABREU, 1987).

Os bondes eram usados tanto para o transporte, quanto para “tomar uma fresca” e configuravam-se como um novo elemento de sociabilidade. Sentava-se num banco e logo o passageiro ao lado puxava assunto, permitindo então o convívio social. Esse convívio era, contudo, segregado de acordo com os estratos sociais, pois os bondes eram divididos por classe: os de primeira classe tinham menor capacidade de passageiros e possuíam acabamento em madeira nobre e bancos estofados; os de segunda classe (Figura 81) comportavam maior número de passageiros e eram mais simples, em geral a passagem custava metade da primeira classe. Nos bondes de primeira classe, o indivíduo deveria estar limpo, com vestuário à altura e sem portar grandes embrulhos ou pacotes (FREYRE, 2013), diferente dos de segunda classe, como aponta Lima Barreto: “No bonde, comprei um jornal. O veículo ia se enchendo: meninas da Escola Normal, cheias de livros, de lápis e régua; funcionários de roupas surradas; pequenos militares com uniformes desbotados...” (LIMA BARRETO, 2018a, p. 61).



Figura 81: Bonde com destino ao Meyer. Autor desconhecido. Fonte: (BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL, 19--?  
a)

Isaías Caminha era um dos personagens de Lima Barreto que percorria a cidade de bonde. O jovem estudante conhecia a face urbana que lhe era permitida apreender por meio do transporte:

Da Tijuca ia ao Andaraí e daí à Vila Isabel; e assim, passando de um bairro para outro, procurando travessas despovoadas e sem calçamento, conheci a cidade — tal qual os bondes a fizeram alternativamente povoada e despovoadas, com grandes hiatos entre ruas de população condensada, e toda ela, agitada, dividida, convulsionada pelas colinas e contrafortes da montanha em cujas vertentes crescera (LIMA BARRETO, 2018a, p. 85-86).

Lima Barreto evidencia aqui como o bonde tem influência sobre a morfologia da cidade, definindo as áreas mais ou menos adensadas. O pressuposto é que a forma urbana, a partir de sua relação entre vias, definia as ruas mais integradas, isto é, mais acessíveis. A escolha dos itinerários de bondes seguia essa definição<sup>43</sup>, pois a designação lógica para o percurso do transporte é aquela na qual mais passageiros sejam atendidos. Uma via bem posicionada e com infraestrutura instalada atrai a fixação de comércios, serviços e residências, adensando a localidade.

O bonde possibilita uma nova forma de ver a cidade (Figura 82). A paisagem é ampliada, novas perspectivas se abrem à medida que o transporte avança pelas ruas. O bonde oferece ao passageiro um panorama urbano, mas a paisagem em movimento não tem a mesma nitidez da contemplação inerte, pois a cidade-panorama tem “como condição de possibilidade um esquecimento e um desconhecimento das práticas” (CERTEAU, 1998, p. 171). Vista do bonde, a cidade passa, rápido se desvanece, os detalhes se perdem, a atenção se dispersa. Como sinal da modernidade e do progresso, o bonde é também um meio de estar na cidade e ser indiferente a ela:

O bonde ia agora atravessando os Arcos. Sob a luz de um dia brumoso, encoberto, um dia pardo, a cidade se estendia irregular e triste. Bondes, carros, transeuntes passavam por debaixo da arcaria secular. Escachoavam, marulhavam, redemoinhavam como as águas de um rio. As casas eram vistas pelos fundos e os passageiros entravam um pouco na vida íntima dos seus habitantes. Viam-se criadas a lavar, homens em trajes de banho, casais que almoçavam — todas essas cenas familiares iam sendo desvendadas pelo elétrico que rodava devagar, quase roçando as bordas do velho aqueduto do conde de Bobadela. Foi um alívio quando penetrou pelo flanco da montanha de Santa Teresa, guinchando estrepitosamente, vencendo a rampa que o levava morro acima. A cidade se foi vendo melhor. Lá estavam as ruas centrais, cobertas de mercancia; mais além a

---

<sup>43</sup> Exemplo disso é a análise dos 81 itinerários de bondes de 1951 (BONDES RIO, s.d.), dos quais 32 (quase 40%) passam na Praça da República, uma das localidades mais integradas da cidade.

Cidade Nova; acolá a pedreira de São Diogo, chanfrada, esfolada e roída pela teimosa humanidade; a estrada de ferro, o Mangue... As torres das igrejas subiam aos céus com os seus votos e desejos. Do zimbório da Candelária, muito calmo na sua curva suave, o lanternim olhava tudo aquilo com superioridade e curiosidade e curiosa indiferença. O mar parecia coagulado ou feito de um líquido pesado e espelhante; os navios estavam como incrustados nele e as ilhas pareciam borrões naquele espelho fosco. A vista caía sobre um veículo, um carro, por exemplo, e, dali, poucos metros acima do solo, não se podia perceber se era um *coupé* de luxo ou um carro da Misericórdia, se era uma traquitana de praça ou o *landau* do presidente. Não se separavam bem as pessoas e as coisas: o que se via era aquele ajuntamento, aquela aglomeração, que lá do alto parecia ser uma existência, uma vida, feita de muitas vidas e muitas existências. Não era o palacete ou o cortiço, não era o patrão ou o criado, não era o teatro ou o cemitério, não era o capitalista ou o mendigo; era a cidade, a grande cidade, a soma de trabalho, de riqueza, de miséria, de dores, de crimes de quase quatro séculos contados (LIMA BARRETO, 2018e, p. 471-472).



Figura 82: Bonde passando sobre o Aquecimento da Carioca, também conhecido como Arcos da Lapa, em 1905. Fotografia de Marc Ferrez. Fonte: (ACERVO IMS, 1905).

Bauman (2001, p. 143) associa o início da era moderna à "emancipação do tempo em relação ao espaço". Se antes da invenção do transporte motorizado, tempo e espaço pareciam estar diretamente relacionados em termos de proporcionalidade, isto é, algo que estava *longe* levaria *muito tempo* para ser alcançado; com o advento da modernidade, as coisas mudaram e algo *distante* passou a ser *rapidamente* atingido. A aceleração do movimento significou *encurtar o tempo* e *ampliar o espaço*, invertendo a proporcionalidade. No limiar da modernidade, a conquista do espaço é sinônimo de poder (BAUMAN, 2001) e, portanto, movimentar-se com velocidade significa conquistar mais espaço e ter mais poder. Assim, a mobilidade se torna sinônimo de *status*.

Os bondes diferenciavam socialmente seus passageiros não apenas pela estrutura dos veículos a depender em qual classe se viajava, mas também pelo espaço no qual seu percurso acontecia. As condições de deslocamento variavam de acordo com a infraestrutura do espaço e da mesma forma transformava a apreensão da paisagem. Se o percurso do bonde pelos Arcos da Lapa oferecia uma oportunidade de contemplação urbana, bem diferente era a sensação de quem percorria os subúrbios:

Uma tarde, Cassi tomou o bonde de Piedade, que, para ir a essa estação, logo após o Méier, se interna para os lados da serra, toma ruas despovoadas e, por fim, a do Engenho de Dentro. O caminho era então pitoresco, não só pelos restos de capoeira grossa que ainda havia, mas também pelas casas roceiras de varanda e pequenas janelas de outros tempos. Caminho de "tropa", talvez, os engenheiros da Light só se deram ao trabalho de fazer sumários nivelamentos. Os altos e baixos, os atoleiros e atascadeiros, consolidados com gravetos e varreduras de capinas, transformaram o caminho do bonde, naquele trecho, numa montanha-russa, com a lembrança, de um lado e outro, do espetáculo do que seriam ou do que são os caminhos do nosso interior, pelos quais nos chegam os cereais e a carne que comemos. Às vezes, o bonde cruzava com uma tropa de carvoeiros de Jacarepaguá, da Serra do Mateus e outras localidades ainda com florestas aproveitáveis; e tínhamos uma imagem mais viva. Os tropeiros eram gente de sangue muito mesclado, ossudos, jarretes nervosos e finos, pés espalmados, às vezes de feições regulares, mas sempre cobertos de barbas maltratadas e de uma insondável tristeza. Não eram só homens feitos; havia crianças também, a guiar os burros em fila. Quando o bonde apontava a sacolejar as suas ferragens, estourando que nem um besouro, avisando-os da sua presença próxima com o zunido contínuo do tímpano, ou, senão, com um apito, ao grito de locomotiva, aqueles homens, vivendo tão perto da terra e da natureza espontânea, não deixavam de se assustar e tomar



precauções, para sua segurança e dos seus pacientes animalejos (LIMA BARRETO, 2018c, p. 775-776).

O passageiro suburbano encarava a paisagem com as distrações do sacolejo do veículo. As cenas urbanas e rurais se mesclavam e a experiência do movimento era diferente. Certamente o bonde alternava ritmos, ora mais veloz, ora mais devagar, a depender do calçamento da via. A apreciação da paisagem pelo passageiro torna-se também uma maneira de distinção social, pois está associada à forma e à velocidade com que o veículo percorre o espaço da cidade.

## Trem

Na obra de Lima Barreto, os trens têm importância fundamental, pois, em seu trajeto, o escritor carioca “registrava faces, cores, expressões, costumes, personagens, recuperava diálogos que ouvia, anotava opiniões e descrevia a paisagem observada na janela” (SCHWARCZ, 2017, p. 164):

A segunda classe dos nossos vagões de trens de subúrbios não é assim tão homogênea. Falta-nos, para sentir a amargura do destino, profundidade de sentimentos. Um soldado de polícia que nela viaja não se sente diminuído na sua vida; ao contrário: julga-se grande coisa, por ser polícia; um guarda-civil é uma coisa importante; um servente de secretaria vê Sua Excelência todos os dias e, por isso, está satisfeito; e todos eles, embora humildes, encontram na sua estreiteza de inteligência e fraqueza de sentir motivos para não se julgarem de todo infelizes e sofredores. Só alguns e, em geral, operários é que esmaltam no rosto angústia e desânimo. Porém, a indumentária variegada merecia que um lápis hábil a registrasse. Aquelas crioulas e mulatas inteiramente de branco, branco vestido, meias, sapatos, ao lado de portugueses ainda com restos de vestuários da terra natal; os uniformes de cáqui de várias corporações; os em manga de camisas e algum exótico jaquetão de inverno europeu, acompanhado do indefectível cachimbo – tudo isso forma um conjunto digno de um lápis ou de um pincel (LIMA BARRETO, 2004b, p. 467).

Digna de pintura, Lima Barreto constrói a narrativa a partir da vivência no vagão. Mais rápido do que o bonde, as paisagens externas ao trem se esvaem com agilidade, a sequência imagética se desencadeia acelerada e é difícil se fixar a algum ponto e apreender um retrato nítido do que se vê. Se no trajeto de bonde o escritor olha para fora e percebe a cidade, no percurso de trem Lima Barreto fixa-se na paisagem social:

a partir de seu lugar, as cenas desencadeadas e que se sobrepõem no ritmo em que o trem avança são dos passageiros que embarcam e desembarcam do comboio. No trem, os personagens suburbanos estão confinados a um espaço restrito e, por isso, suas características estão mais concentradas, ele é a “atmosfera própria” do suburbano, cujos rostos dos passageiros são reconhecíveis e distingue-se a “importância dessa gente”, que na amplitude das ruas desaparece.

A ferrovia delimitava espacialmente a cidade, marcando as diferenças entre centro e subúrbios, como definia também um traçado “simbólico e identitário que demarca projetos de inclusão e de exclusão social” (SCHWARCZ, 2017, p. 164). Como visto anteriormente, a criação da Estrada de Ferro Dom Pedro II tem grande importância no desenvolvimento dos subúrbios, que cresceram de forma linear seguindo o trajeto ferroviário. Para Mumford (2008, p. 600), “os subúrbios [...] deveram sua existência, em primeiro lugar, à estrada de ferro”. O transporte possibilitou um acesso rápido a regiões longínquas.

O objetivo inicial da construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, todavia, não era a condução de passageiros suburbanos, mas o transporte de carga e passageiros entre a cidade e as localidades situadas além da serra (FERNANDES, 2011). O primeiro trecho da ferrovia, inaugurado em 1858, fazia a ligação entre o Campo de Santana e a estação de Queimados, que ficava fora do município do Rio de Janeiro (Figura 83). O serviço de trens suburbanos é iniciado apenas em 1861, com a inauguração das estações de Cascadura, São Cristóvão e São Francisco Xavier. Posteriormente, novas estações são inauguradas (Figura 84).



Figura 83: Detalhe de mapa geral das estradas de ferro dos estados de RJ, SP e MG. Em amarelo, a delimitação do município do Rio de Janeiro. Queimados aparece na parcela superior à esquerda. Fonte: (BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL, 1899).

ESTAÇÕES	DATA DE INAUGURAÇÃO
Todos os Santos	27 dez. 1868
Riachuelo	01 fev. 1869
Engenho de Dentro	11 maio 1871
Piedade	17 abr. 1873
Sampaio	12 jul. 1885
Derby Club	02 ago. 1885
Rocha	02 ago. 1885
Cupertino (atual Quintino Bocaiúva)	01 maio 1886
Encantado	15 abr. 1889
Méier	13 maio 1889
Madureira	15 jun. 1890
Dona Clara	04 fev. 1897

Figura 84: Estações suburbanas da Estrada de Ferro D. Pedro II (1868-1897). Fonte: (NORONHA SANTOS *apud* FERNANDES, 2011, p. 126).

O número de usuários do sistema de trens suburbanos aumenta no decênio 1896-1906, coincidente com o período de reformas urbanas do prefeito Pereira Passos, quando o quantitativo de passageiros passa de 5.257.683 (1896) para 19.239.236 (1906) (FERNANDES, 2011, p. 127). Até então, o bonde era muito mais competitivo no transporte suburbano, pois, apesar de a viagem ser mais longa, era mais barata se comparado ao percurso de trem: “as passagens de bonde para o Engenho Novo custavam 200 réis na década de 1870, enquanto os trens, em 1861, tinham passagens de 900 e 600 réis na 1ª e 2ª classes respectivamente” (FERNANDES, 2011, p. 134). O que Fernandes (2011) defende, portanto, é que a ferrovia, apesar de contribuir com o adensamento dos subúrbios, não foi criada com esse propósito. Os subúrbios não nasceram da ferrovia, pois eles já eram servidos por bondes inicialmente, mas ela foi, sem dúvidas, um eixo indutor de seu desenvolvimento. As estações de trem eram ponto de atração da vida urbana. Quando à estação se agregavam os pontos de bonde, o movimento de pessoas era tão grande que o local ganhava ares de “cidade média”:

Em certas [estações], como as do Méier e de Cascadura, devido a serem elas ponto inicial de linhas secundárias de bondes, há uma vida e um movimento positivamente urbano. O Méier é ponto inicial de quatro linhas de bondes, uma até de grande extensão, a de Inhaúma, e outra que leva à Boca do Mato, lugar pitoresco, que já teve fama de possuir bons ares, para curar “moléstias do peito”, como diz o povo. Além das quatro de que falei, três linhas, vindas do centro da cidade, passam por esta localidade, de modo que a impressão que dá não é bem de um subúrbio, mas de uma

cidade média. Junte-se a isto a Central com os seus trens de subúrbios, e verão que não aumento (LIMA BARRETO, 2004b, p. 439).

Lima Barreto nos mostra como funcionava a integração dos transportes públicos no subúrbio. O movimento urbano acontecia em torno das estações, onde havia grande fluxo de passageiros. O fluxo e a composição dos passageiros variavam ao longo do dia. A maior movimentação acontecia pela manhã e ao final da tarde, horários em que o maior número de empregados saía para trabalhar e retornava a suas casas. De modo geral, a natureza do movimento suburbano era pendular: “é uma quantidade mais ou menos constante de viajantes a transportar de manhã para a Corte e de tarde para o interior, o que se efetua por meio de trens que vão e retornam vazios” (RELATÓRIO DA DIRETORIA DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II *apud* FERNANDES, 2011, p. 129). Schwarcz (2017, p. 170) corrobora o fato ao apontar que “por volta de 1910, entre 4h51 e 5h11 partiam quatro trens de Cascadura para a Central, em intervalos de menos de dez minutos. O inverso acontecia no fim da tarde, quando dez trens saíam da Central entre 17h e 18h”. A grande movimentação nesses horários era de operários que viajavam na segunda classe dos trens (Figura 85), conhecida como “trem dos operários” (SCHWARCZ, 2017, p. 170).



Figura 85: Trem de subúrbio, vagão de segunda classe. Fonte: (CBTU *apud* SCHWARCZ, 2017, p. 171).

Assim como acontecia com os bondes, os vagões suburbanos eram divididos em classes. Até o final do século XIX, havia três classes, posteriormente permaneceu apenas a divisão em primeira e segunda classes. A distinção entre os vagões se dava pela tarifa e pelo tipo de acomodação, enquanto a primeira classe tinha bancos de couro, na segunda, os bancos eram de madeira. Na década de 1930, os trens de primeira classe tinham capacidade para 68 passageiros sentados e 132 em pé, enquanto os de segunda classe comportavam 72 sentados e 148 em pé (FERNANDES, 2012). O uso do trem era, portanto, fator de distinção social.

Enquanto os vagões de segunda classe eram ocupados majoritariamente por operários, dos de primeira classe se ocupavam os "cupins de secretarias e escritórios" (LIMA BARRETO, 2004b, p. 468), isto é, os funcionários públicos, Lima Barreto inclusive, que afirmava: "Viajo quase sempre de primeira classe e isso, desde muito tempo" (LIMA BARRETO, 2004b, p. 468), apesar de claramente destoar dos outros passageiros que viajavam no mesmo vagão:

Quando, há quase vinte anos, fui morar nos subúrbios, o trem me irritava. A presunção, o pedantismo, a arrogância e o desdém em que olhavam as minhas roupas desfiadas e verdoengas, sacudiam-me os nervos e davam-me ânimos de revolta. Hoje, porém, não me causa senão riso a importância dos magnatas suburbanos. Esses burocratas faustosos, esses escrivães, esses doutores de secretaria, sei bem como são títeres de politicões e politiquinhos (LIMA BARRETO, 2004b, p. 468).

Lima Barreto falava com distância dos passageiros da primeira classe, apesar de integrá-la, da mesma forma que se distancia dos viajantes de segunda classe, quando viajava nessa categoria "por necessidade" ou "por puro prazer" (LIMA BARRETO, 2004b, p. 468). Em certa medida, o escritor era um *voyeur* que se afastava do que via para fazer seus registros como um *etnógrafo* curioso (RESENDE, 2016). No fundo, o que o escritor fazia era sua própria etnografia, pois era ele "a personagem principal que perambula entre o subúrbio e o centro da capital do país, demarcando de forma literal e metafórica essa fronteira desenhada pela linha longitudinal da Central do Brasil" (SCHWARCZ, 2017, p. 187).

## O percurso nos romances

Nos romances analisados de Lima Barreto, o espaço da cidade é percorrido, sobretudo, a pé, de bonde ou trem. O deslocamento é uma estratégia utilizada para ver a cidade (NEGREIROS, 2018). O movimento dos personagens indica a maneira com a qual vivenciam a urbe, isto é, quais espaços são acessados e quais são restritos, quem pode usufruir de cada espaço e de que maneira se usufrui. Os relatos literários são uma prática espacial (CERTEAU, 1998), pois revelam como a movimentação dos corpos obedece “aos cheios e vazios de um ‘texto’ urbano” (CERTEAU, 1998, p. 171), isto é, à forma do assentamento. O ato de se mover na cidade é um processo de *apropriação* de sua topografia e uma *realização* espacial do lugar, ou seja, uma prática do espaço ou uma efetivação da vivência espacial, que implica na *relação* entre o corpo e a urbe (CERTEAU, 1998). Para Careri (2013, p. l. 331), o *percurso* indica conjuntamente “o ato da travessia (o percurso como ação do caminhar), a linha que atravessa o espaço (o percurso como objeto arquitetônico) e o relato do espaço atravessado (o percurso como estrutura narrativa)”. O percurso é, portanto, multifatorial e engloba tanto o trajeto assinalado no mapa urbano, quanto a maneira de estar no mundo daquele que o percorre.

A ação de demarcar um trajeto no mapa não elimina os outros aspectos que definem o percurso. Quando destituídos dos demais fatores, o percurso reportado remete apenas “à ausência daquilo que passou” (CERTEAU, 1998, p. 176) e a legibilidade impressa leva ao esquecimento da vivência; mas quando a narrativa acompanha o percurso, o traçado no mapa pode ser mais do que uma linha atravessando o espaço, ele pode revelar um padrão de forma que acrescente algo à leitura da narrativa (MORETTI, 2003). A partir desse entendimento, traçamos os percursos percorridos por diferentes personagens dos romances de Lima Barreto. Todos os trajetos se configuram como *percursos prováveis*, pois a literatura não oferece subsídio suficiente para precisar as rotas escolhidas pelos personagens, mas apenas os pontos de partida, chegada e, em alguns casos, pontos intermediários. O espaço nesse caso é formado por fragmentos e descontinuidades, pois, ao invés de um espaço totalizador, as figuras ambulatórias criam “um fraseado espacial de tipo antológico (composto de citações justapostas) e elíptico (faz buracos, lapsos e alusões)” (CERTEAU, 1998, p. 182). O que os mapas urbanos a partir da literatura nos oferecem, portanto, são noções gerais da utilização do espaço em cada romance.

A partir da narrativa literária, foram selecionados os trajetos percorridos pelos personagens (Tabela 4, Tabela 5, Tabela 6, Tabela 7 e Tabela 8). Os percursos foram inseridos no programa computacional QGis© com o auxílio do *plugin Online Routing*

Mapper sobre o mapa axial de integração de 1930, que é o que aborda as transformações urbanas compreendidas no período de escrita dos romances (1908 a 1922). Os pontos no mapa representam os locais citados nas narrativas e as linhas tracejadas uma possibilidade de percursos entre os pontos, limitadas pela ferramenta de mapeamento de rotas. O resultado são mapas literários (Figura 86, Figura 87, Figura 88, Figura 89, Figura 90) dos romances expressivos de um padrão de movimentação pela cidade.

Tabela 4: Percursos no romance *Recordações do Escrivão Isaías Caminha*.

<b>Recordações do Escrivão Isaías Caminha</b>			
<b>Nº</b>	<b>Percorso</b>	<b>Personagem</b>	<b>Referência</b>
1	Hotel Jenikalé (Pça. da República) > ruas do centro > Câmara > Lgo. do Paço > R. Ouvidor > Hotel Jenikalé (Pça. da República)	Isaías Caminha	(LIMA BARRETO, 2018a, p. 39-47)
2	Hotel Jenikalé (Pça. da República) > Vila Isabel > Hotel Jenikalé (Pça. da República)	Isaías Caminha	(LIMA BARRETO, 2018a, p. 58-65)
3	Hotel Jenikalé (Pça. da República) > R. Ouvidor > Laranjeiras > Lgo. do Machado > Cais > Hotel Jenikalé (Pça. da República)	Isaías Caminha	(LIMA BARRETO, 2018a, p. 80-83)
4	Hotel Jenikalé (Pça. da República) > R. Rosário > Passeio Público > Hotel Jenikalé (Pça. da República)	Isaías Caminha	(LIMA BARRETO, 2018a, p. 83-84)
5	Hotel Jenikalé (Pça. da República) > Tijuca > Andaraí > Vila Isabel > Hotel Jenikalé (Pça. da República)	Isaías Caminha	(LIMA BARRETO, 2018a, p. 85)
6	Rio Comprido > O Globo (R. Ouvidor) > Rio Comprido	Isaías Caminha	(LIMA BARRETO, 2018a, p. 151)

Fonte: autora.

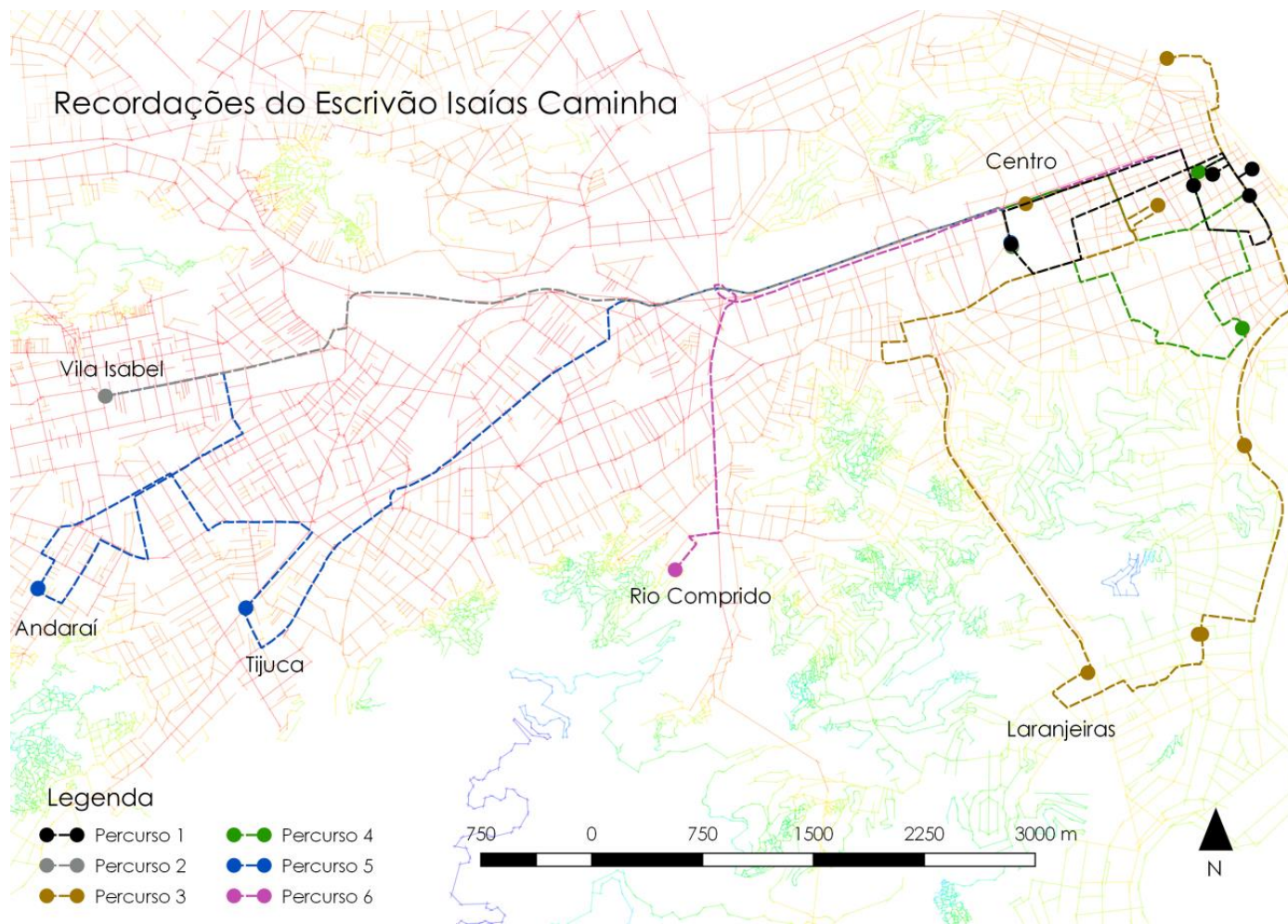


Figura 86: Mapa literário do romance Recordações do Escrivão Isaías Caminha. Fonte: autora.



Tabela 5: Percursos no romance *Triste Fim de Policarpo Quaresma*.

<b>Triste Fim de Policarpo Quaresma</b>			
<b>Nº</b>	<b>Percorso</b>	<b>Personagem</b>	<b>Referência</b>
1	R. São Januário > Arsenal da Guerra (Caju) > R. São Januário	Policarpo Quaresma	(LIMA BARRETO, 2018g, p. 207)
2	São Cristóvão > Benfica	Quaresma e Albernaz	(LIMA BARRETO, 2018g, p. 222-223)
3	Botafogo > Hospício (Praia da Saudade) > Lgo. da Carioca > Lgo. de São Francisco > R. São Januário > Botafogo	Olga e Vicente Coleoni	(LIMA BARRETO, 2018g, p. 260-266)
4	Quinta Imperial > Estação de São Cristóvão > Pça. da República > Quartel General (Pça. Da República)	Albernaz, Caldas e Bustamante	(LIMA BARRETO, 2018g, p. 329-333)
5	Palácio Itamaraty (R. Larga) > Campo de Santana > R. Constituição > Lgo. de São Francisco > Lgo. da Carioca > Botafogo > R. Ourives > R. Assembléia > R. Ouvidor > Cidade Nova	Policarpo Quaresma	(LIMA BARRETO, 2018g, p. 349-354)
6	Cidade Nova > Campo de São Cristóvão > R. São Januário > Ponta do Caju > Quinta Imperial > Caju	Policarpo Quaresma	(LIMA BARRETO, 2018g, p. 364-368)
7	Caju > Botafogo > Cidade Nova > R. Ouvidor > Caju	Policarpo Quaresma	(LIMA BARRETO, 2018g, p. 374-379)
8	Lgo. de São Francisco > Quartel General (Pça. Da República) > Botafogo > Palácio do Itamaraty (R. Larga) > Campo de Santana	Ricardo Coração dos Outros	(LIMA BARRETO, 2018g, p. 404-410)

Fonte: autora.

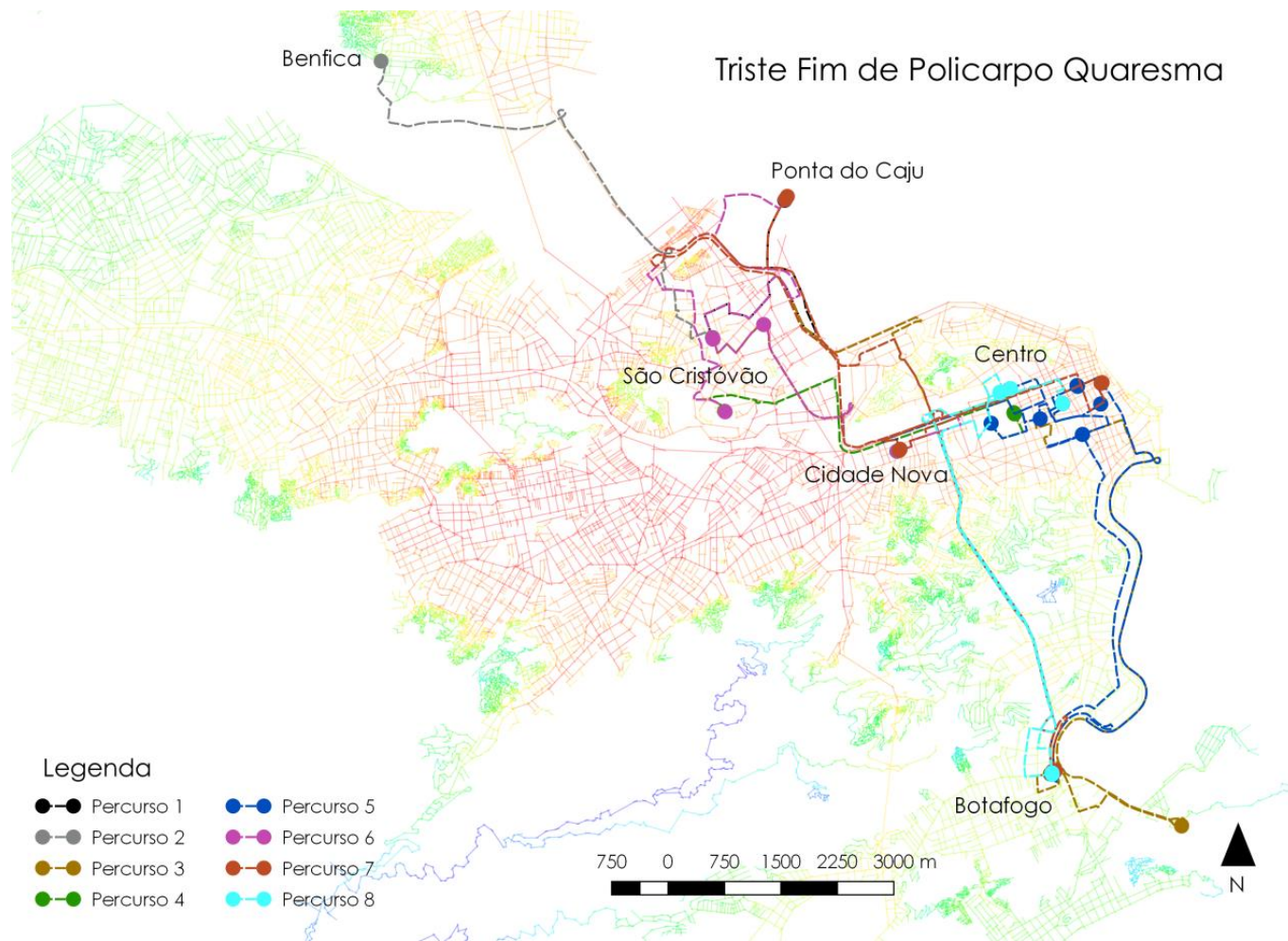


Figura 87: Mapa literário do romance Triste Fim de Policarpo Quaresma. Fonte: autora.

Tabela 6: Percursos no romance *Numa e a Ninfa*.

<b>Numa e a Ninfa</b>			
<b>Nº</b>	<b>Percorso</b>	<b>Personagem</b>	<b>Referência</b>
1	Humaitá > Câmara dos Deputados	Numa	(LIMA BARRETO, 2018e, p. 436-450)
2	R. Ouvidor > Lgo. de São Francisco	Benevenuto	(LIMA BARRETO, 2018e, p. 455-460)
3	Lgo. De São Francisco > Avenida Central > Cidade Nova	Lucrecio	(LIMA BARRETO, 2018e, p. 461)
4	Arcos da Lapa > Santa Teresa > Lgo. do Guimarães > Rocio Pequeno > Mata Cavalos	Edgarda	(LIMA BARRETO, 2018e, p. 471-481)
5	Cafete > R. Lapa > Lgo. da Lapa > Passeio Público > Avenida Central > Estação Jardim Botânico (Lgo. da Carioca) > R. Ouvidor > Lgo. São Francisco > Campo de Santana	Benevenuto	(LIMA BARRETO, 2018e, p. 541-542)
6	Cafete > Lgo. da Lapa > Humaitá > R. Ouvidor	Benevenuto	(LIMA BARRETO, 2018e, p. 569-571)

Fonte: autora.

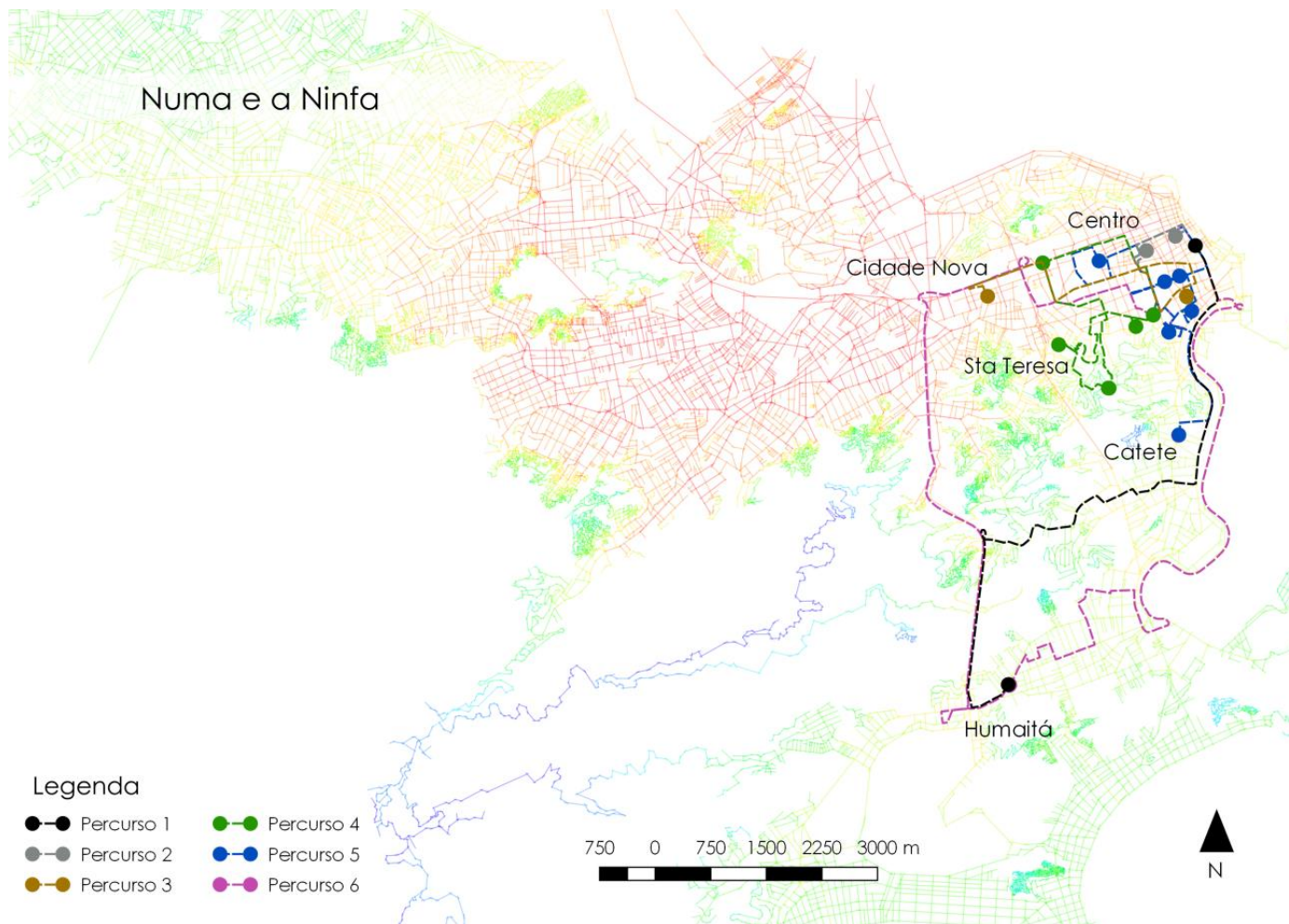


Figura 88: Mapa literário do romance Numa e a Ninfa. Fonte: autora.

Tabela 7: Percursos no romance *Vida e Morte de M. J. Gonzaga de Sá*.

<b>Vida e morte de M. J. Gonzaga de Sá</b>			
<b>Nº</b>	<b>Percorso</b>	<b>Personagem</b>	<b>Referência</b>
1	Passeio Público > R. dos Barbons > R. Bento Lisboa	Gonzaga de Sá e Augusto Machado	(LIMA BARRETO, 2018h, p. 613-616)
2	Pedregulho > Bom Sucesso > Engenho da Penha	Gonzaga de Sá e Augusto Machado	(LIMA BARRETO, 2018h, p. 628)
3	Campo de Santana > R. Constituição > Lgo. do Rossio > Avenida Central > R. Ouvidor	Gonzaga de Sá e Augusto Machado	(LIMA BARRETO, 2018h, p. 636-641)
4	Santa Teresa > R. Catete > Lgo. da Glória > Passeio Público > Estação Central do Brasil	Augusto Machado	(LIMA BARRETO, 2018h, p. 644-659)
5	R. Gonçalves Dias > Lgo. de São Francisco > Estação Central do Brasil > Piedade > Estação Central do Brasil > R. São Cristóvão > Cemitério do Caju > Passeio Público > Avenida Central	Gonzaga de Sá e Augusto Machado	(LIMA BARRETO, 2018h, p. 660-685)
6	Campo de Santana > Catete > Lgo. do Rossio > Santa Teresa > Teatro Lírico > R. Bento Lisboa	Gonzaga de Sá e Augusto Machado	(LIMA BARRETO, 2018h, p. 687-702)

Fonte: autora.

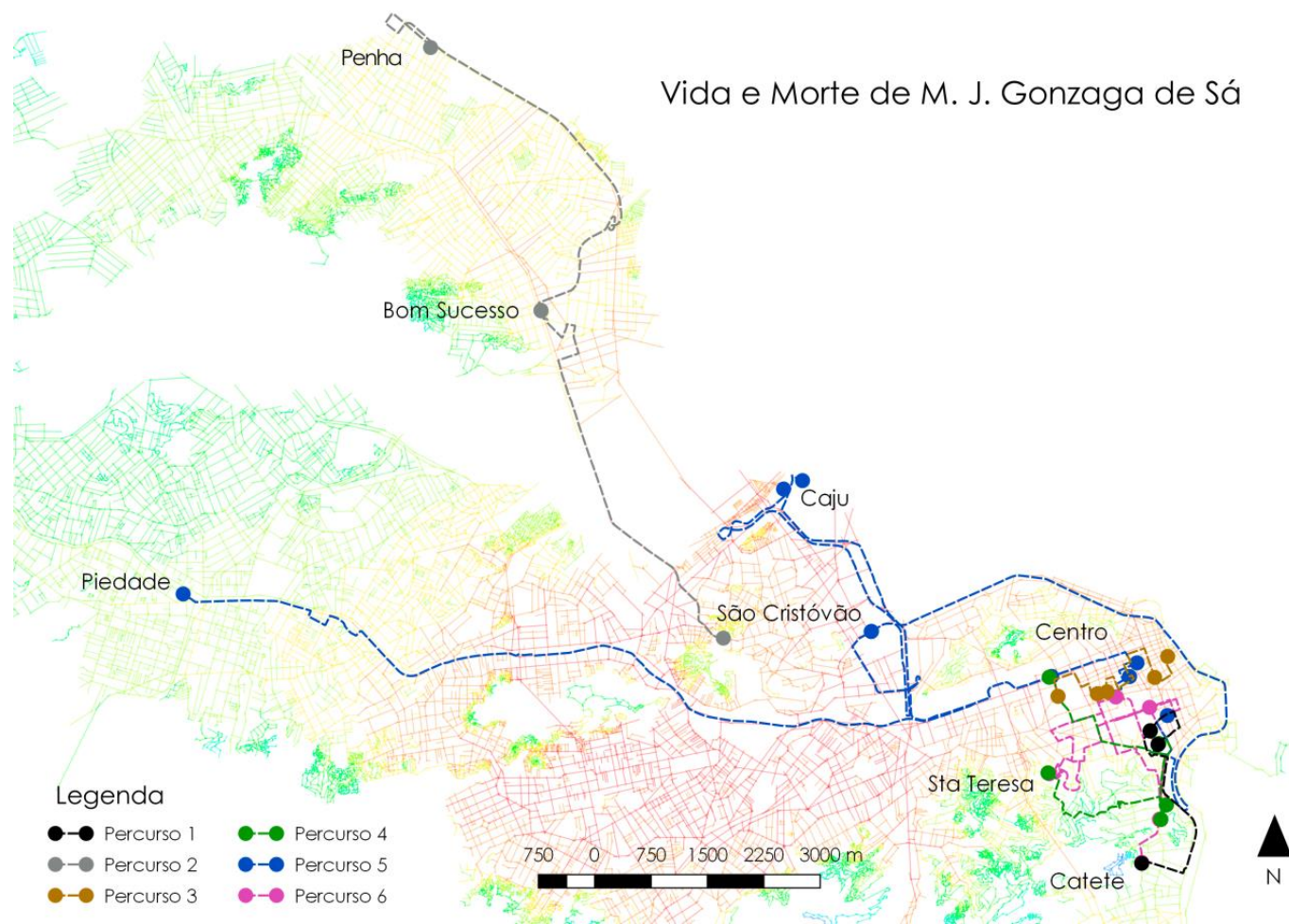


Figura 89: Mapa literário do romance Vida e Morte de M. J. Gonzaga de Sá. Fonte: autora.

Tabela 8: Percursos no romance *Clara dos Anjos*.

<b>Clara dos Anjos</b>			
<b>Nº</b>	<b>Percorso</b>	<b>Personagem</b>	<b>Referência</b>
1	Todos os Santos > Méier > Todos os Santos	Clara dos Anjos	(LIMA BARRETO, 2018c, p. 719)
2	Piedade > Méier > Engenho de Dentro	Cassi Jones	(LIMA BARRETO, 2018c, p. 775)
3	Cascadura > Méier > Engenho Novo	Arnaldo	(LIMA BARRETO, 2018c, p. 782-785)
4	Todos os Santos > Zona dos Bancos (Av. Central)	Joaquim dos Anjos	(LIMA BARRETO, 2018c, p. 790)
5	Rocha > Campo de Santana > Lgo. do Rossio > R. Sete de Setembro > R. Ouvidor > Lgo. de São Francisco > R. Misericórdia > R. Dom Manuel > Lgo. do Moura	Cassi Jones	(LIMA BARRETO, 2018c, p. 836-839)

Fonte: autora.

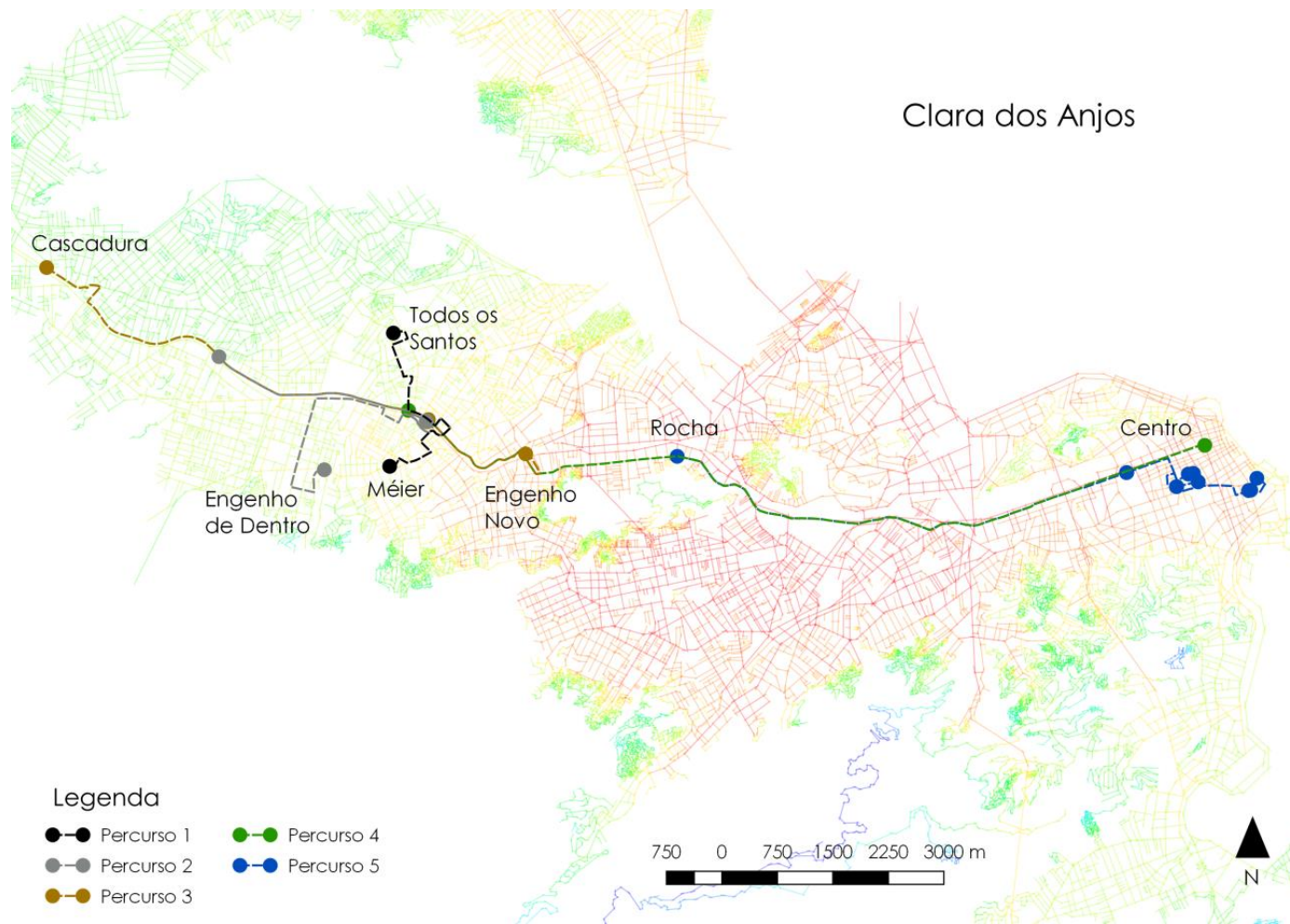


Figura 90: Mapa literário do romance Clara dos Anjos. Fonte: autora.



A análise comparativa dos mapas revela o surgimento de três padrões de movimentação, que são abstrações a partir dos trajetos realizados pelos personagens. O primeiro padrão, que chamaremos de **percurso poligonal**, inclui um trajeto com vários pontos de parada, originando uma forma que, apesar de nem sempre os pontos de origem e destino coincidirem, se assemelha a um polígono. Ao segundo padrão, daremos o nome de **percurso linear**, pois sua abstração se assemelha a um trajeto retilíneo, em geral, com apenas dois pontos: origem e destino ou três pontos, quando o trajeto é pendular e destino e origem voltam a se coincidir. O percurso linear não apresenta desvios no caminho. O terceiro padrão é um misto entre os dois padrões anteriores, pois apresenta dentro de um mesmo trajeto um trecho claramente linear e outro caracteristicamente poligonal, a esse padrão nomearemos **percurso linear-poligonal**.

Todos os romances analisados apresentam os dois primeiros padrões de percurso, mas em proporções diferente e a depender de quais regiões da cidade contemplam. Em *Recordações do Escrivão Isaías Caminha* (Figura 86), dos seis trajetos traçados, quatro são percursos poligonais (1,3,4 e 5) e dois são percursos lineares (2 e 6). Os percursos poligonais coincidem com deambulações do personagem pelo centro da cidade e arrabaldes, enquanto os percursos lineares correspondem à rotina de deslocamento do personagem casa-trabalho (percurso 6) ou a um deslocamento com interesse peculiar (percurso 2): a visita ao doutor Castro para lhe solicitar um emprego.

Em *Triste Fim de Policarpo Quaresma* (Figura 87), dois percursos são lineares (1 e 2), que representam o deslocamento casa-trabalho do personagem Quaresma (percurso 1) e a visita que Quaresma e Albernaz fazem a Maria Rita (percurso 2), uma *preta velha* e ex-lavadeira, com o propósito de que ela lhes ensinasse antigas cantigas tradicionais. Os demais percursos (3, 4, 5, 6, 7 e 8) são poligonais.

No romance *Numa e a Ninfa* (Figura 88), os percurso lineares (1, 2 e 3) correspondem ao deslocamento casa-trabalho de Numa (percurso 1) ou a pequenos trechos de percurso, quando os personagens encontram-se a meio do caminho e a narrativa muda de foco sem especificar a origem do trajeto (percurso 3) ou sua continuidade (percurso 2). Os percursos 4, 5 e 6 são poligonais e contemplam longas jornadas pela cidade ou arrabaldes.

Em *Vida e Morte de M. J. Gonzaga de Sá* (Figura 89), os dois personagens principais deambulam pela cidade e marcam encontros para conversar em várias partes dela. A obra apresenta dois percursos lineares (1 e 2), que contemplam o encontro de Augusto Machado e Gonzaga de Sá no Passeio Público, que depois dirigem-se a casa

deste último (percurso 1), e a ida ao Engenho da Penha (percurso 2), com o objetivo de contemplarem o canal que separa a cidade da Ilha do Governador. Os percursos 3, 4 e 6 são deambulações pelo centro e arrabaldes. O trajeto 5 apresenta o padrão linear-poligonal, pois o caminho tem um trecho claramente linear, a ida a Piedade com o objetivo de acompanhar o velório do compadre Romualdo, mas o retorno dos personagens, quando chegam à altura da Cidade Nova, adquire uma feição poligonal.

*Clara dos Anjos* (Figura 90) é o único romance analisado que apresenta mais percursos lineares (1, 2, 3 e 4) em sua totalidade. Todos eles se desenvolvem nos subúrbios da cidade, com exceção do percurso 4, que representa o deslocamento casa-trabalho de Joaquim dos Anjos. A ida de Cassi ao centro da cidade (percurso 5) representa a feição linear-poligonal. O deslocamento da personagem do subúrbio do Rocha à Central do Brasil é linear, tornando-se poligonal ao movimentar-se pelo centro.

A identificação dos padrões revela que, via de regra, os percursos poligonais acontecem no centro e arrabaldes da cidade, enquanto os percursos lineares estão, sobretudo, restritos aos subúrbios. Isso indica que, por mais que Lima Barreto aborde em sua obra a maior parte do Rio de Janeiro (Figura 91), em termos de movimentação pelo espaço urbano, há uma limitação ao centro e arrabaldes. Aos personagens que se deslocavam por essas áreas era facultada uma maior vivência da cidade. Os vários pontos de parada nos percursos centrais são sinônimos de maior usufruto do ambiente citadino, ao contrário, um trajeto com nenhum ou poucos pontos intermediários entre origem e destino significa menor fruição urbana. A visualização dos mapas evidencia, portanto, a segregação suburbana discutida até aqui. Os padrões que emergem das modelagens apontam para o entendimento da mobilidade como forma de distinção social e reforçam a suburbanização como meio de alienação e esvaecimento da consciência urbana (LEFEBVRE, 2001).

Ao sobrepor os trajetos literários aos mapas axiais aflora a semelhança entre os percursos poligonais e a chamada configuração em anel. Os “anéis [de circulação] adicionam uma permeabilidade extra”<sup>44</sup> (HANSON, 1998, p. 27) ao sistema e são compatíveis com malhas mais integradas, já que possibilita uma maior opção de trajetos e a consequente melhoria da acessibilidade. Não é ao acaso que a região central, que apresenta a maioria dos percursos poligonais nos romances de Lima Barreto, seja uma das mais integradas. A configuração em anel também aponta para uma liberdade de fruição da cidade, já que “os planos em anel oferecem a

---

<sup>44</sup> No original: “Rings add extra permeability, up to a theoretical maximum where every space is connected to every other” (HANSON, 1998, p. 27).

possibilidade de escolha ao indivíduo de como navegar por e explorar”<sup>45</sup> (HANSON, 1998, p. 187-188) o espaço. O mapeamento dos itinerários realizados pelos personagens nos romances vai ao encontro da perspectiva configuracional na leitura a partir da Sintaxe Espacial, ao revelar que os percursos poligonais, em geral, coincidem com as áreas mais integradas, que possibilitam a movimentação por anéis de circulação; enquanto que os percursos lineares coincidem com regiões mais segregadas, indicando menores possibilidades de escolha de deslocamento no espaço e conseqüente prejuízo ao aproveitamento da cidade.

Com exceção da ida ao Engenho da Penha, no romance *Vida e Morte de M. J. Gonzaga de Sá*, nenhum dos habitantes do centro ou arrabaldes se dirige ao subúrbio para usufruto da região como lugar de contemplação, passeio, lazer ou entretenimento, todos os deslocamentos em direção ao subúrbio acontecem com um objetivo preciso e pontual: visitar Maria Rita em Benfica (*Triste Fim de Policarpo Quaresma*) ou velar o compadre Romualdo (*Vida e Morte de M. J. Gonzaga de Sá*). O subúrbio serve de divertimento apenas entre os suburbanos, como no caso de Clara que saía de Todos os Santos para ir ao cinema no Méier (*Clara dos Anjos*). Da mesma maneira, os moradores dos subúrbios, em geral, não se dirigem ao centro por lazer, apenas por trabalho ou com algum objetivo preciso, como ir ao banco, no caso de Cassi (*Clara dos Anjos*)<sup>46</sup>. Por meio da literatura, Lima Barreto reforça, portanto, que os investimentos realizados no centro da cidade em infraestrutura urbana, a abertura da Avenida, a construção do Teatro Municipal, entre outras reformas, não contemplam a população suburbana.

---

<sup>45</sup> No original: “ringy plans can be used to give people choice in how they navigate and explore [...]” (HANSON, 1998, p. 187-188).

<sup>46</sup> A situação parece ser diferente com Ricardo Coração dos Outros, de *Triste Fim de Policarpo Quaresma*. O músico, que a princípio ensina Quaresma a tocar violão e acaba por tornar-se seu amigo, é morador do subúrbio e frequentador da casa de Policarpo no arrabalde de São Cristóvão. O romance, entretanto, não descreve nenhum de seus percursos entre o subúrbio e o arrabalde.

## Romances de Lima Barreto

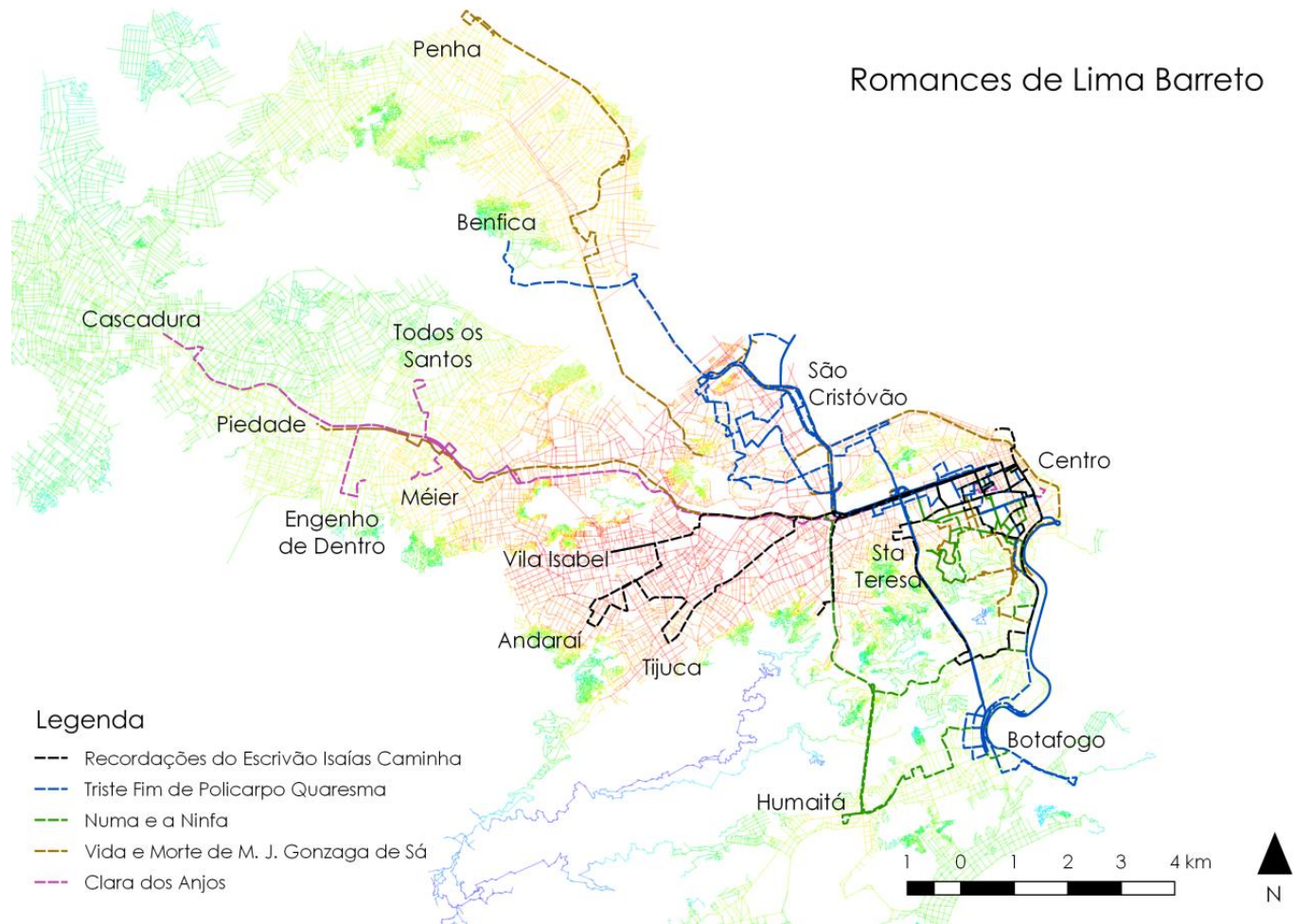


Figura 91: Mapa literário indicativo de todos os romances analisados. Fonte: autora.

A elaboração dos percursos permite visualizar também a diferença ao nomear os espaços. Os deslocamentos no centro e nos arrabaldes são específicos, se vai, por exemplo, do Campo de Santana ao Largo do Paço, passando pela Rua do Ouvidor; move-se da Rua do Catete ao Passeio Público. Os logradouros são nomeados, o que denota identificação e especificidade. Nos subúrbios, a denominação dos percursos é geral, a movimentação acontece, por exemplo, entre o Méier e o Engenho Novo; ao sair da estação de Piedade, toma-se uma rua transversal até chegar a um amontoado de casas (LIMA BARRETO, 2018h). No subúrbio, o percurso não é pormenorizado, toma-se todo o bairro pelo endereçamento. Apesar de sua heterogeneidade, há uma massificação em referenciar-se ao subúrbio, o que reforça sua invisibilidade. O não nomear o logradouro suburbano o coloca na informalidade e no anonimato, em categoria, portanto, inferior ao restante da cidade.

Os mapas literários, como abstrações do fluxo narrativo (MORETTI, 2005), são ferramentas que tornam visíveis padrões espaciais que talvez apenas pela leitura não ficassem tão claros. Além de explicitarem novas perspectivas sobre a literatura, reforçam aquelas já apreendidas pela própria leitura dos textos. São, portanto, importantes instrumentos na espacialização e compreensão da movimentação dos personagens literários. Por si só, o mapa é insuficiente, mas quando associado à leitura das obras, torna-se uma maneira de reagrupar informações, elucidando entendimentos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A relação entre cidade e literatura, conforme discutido ao longo da dissertação, é um campo pouco explorado se considerarmos os estudos que partem do espaço físico para investigação. Em geral, as pesquisas correlacionam literatura e sociedade, e o espaço físico configura-se como elemento acessório à análise. Ao relegar o espaço a uma categoria secundária, deixa-se de compreendê-lo como fenômeno ativo na formação da sociedade e na construção de narrativas literárias. As obras analisadas de Lima Barreto mostram que diferentes espaços da cidade implicam distintas representações espaço-sociais. A relação entre espaço da cidade e literatura acontece por meio da objetividade do espaço físico assimilado pelas subjetividades de autor e leitor. Dessa maneira, a cidade presente nos textos literários não é retrato da realidade, mas está calcada na morfologia de seu espaço. Portanto, a considerar os resultados e assumindo a possibilidade de extrapolá-los para outras obras, autores e cidades, entende-se que a hipótese que motivou essa pesquisa está confirmada: *as características espaciais de uma cidade implicam diferentes maneiras de representação e identificação dos lugares na literatura.*

Para tanto, o capítulo 1 esclarece a primeira questão de pesquisa (*Como ler a forma da cidade a partir da literatura?*), ao apontar que a forma da cidade a partir da literatura deve ser lida levando em consideração que os processos de formação da imagem mental, percepção, representação e elaboração do imaginário passam pela subjetividade, mas também se encaminham para uma imagem consensual com base em uma concordância social no estabelecimento do imaginário. Fundamenta-se na compreensão da cidade como materialidade exterior ao sujeito.

A produção literária pode ser considerada na apreensão de fragmentos da cidade, mas não para o entendimento global dos espaços urbanos, o que fornece a resposta para a segunda questão de pesquisa: *É possível considerar a produção literária individual para o entendimento global dos espaços urbanos?*. A assimilação da cidade em sua totalidade só seria possível em um estudo que contemplasse todas as estruturas subjacentes a ela. A literatura é uma camada, dentre muitas outras, que nos oferece informações sobre o espaço urbano. Não deixa, todavia, de ser menos importante. Durand (2001) e Santaella (1983) indicam que a imagem não é uma forma secundária de linguagem. A imagem literária é também uma expressão da cidade. Como Benjamin compreendeu o acontecimento histórico a partir das *passagens parisienses* (BUCK-MORSS, 2001), analogamente, podemos indicar que é possível entender a arquitetura e o urbanismo por meio de objetos não usuais a seu campo de

conhecimento, como a literatura. Lima Barreto mostra como o Rio de Janeiro e suas transformações urbanas podem ser assimilados pelas imagens da cidade que ressoam em suas obras.

A abordagem adotada nessa pesquisa compreende que a cidade é uma sobreposição de estruturas que se relacionam de maneira dinâmica. Espaço físico, sociedade e literatura são algumas dessas estruturas que articulam a compreensão urbana e cada uma delas, por sua vez, é composta por formas próprias que se associam na composição de uma totalidade em constante mudança. A morfologia é o estudo das formas, abrangidas em suas transformações e relações, entre partes integrantes do ser. A morfologia do espaço físico diz respeito aos sistemas de cheios e vazios que o compõem enquanto a análise da configuração da malha urbana, da disposição de seus elementos e conexão entre eles, permite apreender diversas potencialidades espaciais. Não sendo determinante no arranjo da sociedade, o espaço pode, contudo, afetar sua maneira de organização ao se configurar como facilitador ou obstáculo a interações sociais, o que ampara o uso da Teoria da Lógica Social enquanto aparato conceitual, metodológico e ferramental para análise da estrutura urbana a partir de sua configuração.

O pensamento morfológico e seus consequentes desdobramentos – o Formalismo Russo, nos campos linguísticos e literários; o Estruturalismo, de abordagem epistemológica; e a Teoria da Lógica Social do Espaço, em uma investigação estruturalista do espaço físico – receberam críticas relacionadas ao modo de abordar a realidade. Como qualquer teoria, o pensamento morfológico simplifica o mundo real para tentar compreender determinadas feições ou aspectos que o constituem. Parece um contrassenso criticar uma teoria por não englobar todos os aspectos da realidade, pois nenhuma o pode fazer. A complexidade dos fenômenos reais não é passível de completo domínio por estratégias de abstração. Com isso não se pretende excluir a importância do pensamento crítico. O Pós-estruturalismo é exemplo de que a crítica contribui para o refinamento de ideias e aprimoramento do conhecimento. O que se pretende apontar é que parece ser mais sensato abordar uma teoria a partir daquilo que ela se propõe a fazer do que a partir de suas limitações.

Os estudos morfológicos manifestam a importância do aspecto relacional na apreensão dos fenômenos. A maneira como as partes se dispõem influencia na organização do todo. Não se omite a relevância do estudo dos elementos em si, mas parte-se do pressuposto de que a disposição na estrutura afeta a própria delimitação dos componentes. Ao fornecer subsídios para esta interpretação, o pensamento estruturalista é criticado por sua suposta supressão do sujeito. Não há, contudo, uma

exclusão, mas um entendimento dele a partir da estrutura. O que o pensamento nega é a visão fundacionalista, onde o sujeito estaria no ponto originário dos demais fenômenos. O Estruturalismo contesta a concepção de origem, pois entende os fenômenos a partir de suas diferenciações – um só existe em relação a outro –, não há, portanto, fenômeno que preexista aos demais.

Um dos critérios apontados por Deleuze (2006) para o reconhecimento do Estruturalismo é a sua posição. Os elementos em uma estrutura só existem a partir de seu sentido de posição, isto é, a partir de sua localização relacional no espaço. Não como meio físico, mas como espaço inextenso, “constituído cada vez mais como ordem de vizinhança, em que a noção de vizinhança tem precisamente, antes, um sentido ordinal e não uma significação na extensão” (DELEUZE, 2006, p. 225). Assim, não é o sujeito em sua individualização que é levado em consideração, mas o sujeito enquanto pertencente à estrutura: “Não é somente o sujeito, mas também os sujeitos tomados em sua intersubjetividade que fazem a fila... e que modelam seu ser no próprio momento em que percorrem a cadeia significante...” (LACAN *apud* DELEUZE, 2006, p. 226).

A crítica do sujeito pode ser interpretada também na especificidade da Sintaxe Espacial. Aponta-se que a abordagem desconsidera a subjetividade ao propor um sistema de deslocamento na cidade gerado a partir de sua configuração, bem como reduz a cidade a sua forma espacial. A questão não é que a Sintaxe desconsidere a subjetividade, mas seu foco está na estrutura do espaço e em como ele afeta os deslocamentos dos sujeitos, novamente a visão primeira não está no sujeito, mas na estrutura. Em resposta ao argumento reducionista da cidade, o que se pode afirmar é que há um equívoco de compreensão do que é a Sintaxe Espacial. A Sintaxe não se propõe a ser uma teoria da cidade (NETTO, 2013), de modo que a explique em sua totalidade e complexidade, para isso seria necessária uma leitura capaz de unir a multiplicidade de forças atuantes sobre a urbe, abarcando questões sociológicas, econômicas, antropológicas, filosóficas, dentre outras. O que a Teoria da Sintaxe faz é mostrar como “padrões espaciais podem carregar em si informação e conteúdo social”<sup>47</sup> (HILLIER e HANSON, 1984, p. XI). É, portanto, uma abordagem que contribui para a percepção da cidade, buscando revelar tanto sua lógica espacial como a lógica espacial das sociedades (HOLANDA, 2002).

Com base nas premissas morfológicas, configuracionais e na Teoria da Lógica Social do Espaço, a leitura diacrônica das transformações urbanas do Rio de Janeiro desde

---

<sup>47</sup> No original: “On this basis, it establishes a descriptive theory of how spatial pattern can, and does, in itself carry social information and content” (HILLIER e HANSON, 1984, p. XI).



sua fundação até o ano de 2017, um dos objetivos específicos da pesquisa (*Percorrer as transformações urbanas do Rio de Janeiro desde sua fundação*), é um importante contributo. Os trinta mapas detalhados e modelados à luz da Sintaxe Espacial são um produto relevante para análise do sistema urbano carioca. A apreciação das modelagens a partir das variáveis selecionadas, correlacionada à história da cidade e suas implicações sociais, permitiu criar um retrato do Rio de Janeiro ao longo do tempo.

Os resultados apontam que a fragmentação espacial é fator recorrente na história urbana do Rio e, a princípio, está relacionada às características territoriais do sítio. Posteriormente, mostra-se também resultado das políticas urbanas adotadas, levando em consideração que em todas as vezes que se ambicionou a ocupação de determinada parcela do território ou sua incorporação à massa construída, o Estado adotou medidas para superar a fragmentação espacial, seja por meio de aterros, canalizações, desmontes de morros, abertura de túneis, entre outras. A segregação no caso carioca deve-se, portanto, em parte a políticas públicas incoerentes que priorizam investimentos em áreas pouco acessíveis para a maior parte da população, como é o caso da Zona Sul, em detrimento do potencial de permeabilidade que ao longo do tempo move-se da região central em direção à Zona Norte. A segregação urbana e criação de bairros desconexos do restante da cidade colaboram para o baixo rendimento do Rio de Janeiro, quando avaliado a partir da integração global do sistema e inteligibilidade. Contudo, a análise gráfica das transformações urbanas indica uma tendência de melhora de algumas variáveis nos últimos anos que parece estar associada ao adensamento da malha urbana estabelecida.

A manutenção da imagem do Rio de Janeiro que se volta para o exterior, para a abertura ao mar, incutida na visão moderna de progresso adotada pela cidade, implicou investimentos em planos de embelezamentos e criação de uma representação turística da cidade, em detrimento de benefícios à totalidade da população. Conceitualmente, a Zona Sul do Rio de Janeiro aproxima-se mais ao continente europeu do que aos bairros suburbanos que conformam a mesma cidade. O estereótipo de Cidade Maravilhosa, apesar de excludente de grande parte do assentamento, permeia o imaginário social. Além desse, o imaginário a respeito da favela, que a associa como vilã na fragmentação do espaço, também está presente na sociedade. A investigação configuracional indica, todavia, que as estruturas das favelas não reforçam a segregação espacial, mas tem desempenho semelhante ao restante da malha. O resultado surpreende positivamente e aponta que a análise da espacialidade das favelas vai além da sua simples rotulação.

Como defende Moretti (2003), a estratégia literária para abarcar a complexidade da cidade é reduzi-la a um sistema binário ou triangular. No caso dos romances, a identificação de um padrão oposicional torna nítida a leitura do espaço urbano, pois se trata de uma simplificação. Na obra de Lima Barreto a redução do Rio de Janeiro pode ser entendida a partir da dualidade centro/subúrbios. Por mais que em certos momentos o escritor adote um formato tríptico, incluindo os arrabaldes, há muitas semelhanças entre o centro e as regiões abastadas, principalmente no que diz respeito aos investimentos públicos em infraestrutura e aos usos sociais de ambos os espaços. Considera-se, portanto, que a oposição mais marcante na literatura barretiana é a do centro em relação aos subúrbios. Esta conclusão alcança o objetivo de *Investigar a dualidade centro/subúrbios na literatura de Lima Barreto*, por entender que esse binarismo afeta as formas literárias de narrar.

A leitura e análise do espaço urbano carioca, correlacionada a dos textos de Lima Barreto, indica que, por suas características espaciais e sociais, o centro da cidade desperta uma narrativa pormenorizada do lugar. As edificações são descritas em sua suntuosidade, os logradouros são nomeados e os desfiles das ruas despertam a atenção dos personagens. O espaço está associado também a uma crítica ferrenha do autor, ao constatar as disparidades sociais e de políticas públicas. Por outro lado, o espaço suburbano na obra aparece muitas vezes como uma indistinta região, refúgio de pessoas infelizes. Em contraposição ao centro, o subúrbio, em geral, é um espaço desatendido e socialmente discriminado. As narrativas associadas a essa localidade refletem um espaço amplo e desordenado e uma população que sofre as desigualdades sociais. Os personagens têm a força de suas convicções, mas são abatidos pelo peso da estrutura social injusta. A leitura do espaço da cidade correlacionada a das narrativas mostra, portanto, que espaços física e socialmente distintos implicam modos diferentes de vivenciar a cidade.

Os deslocamentos do centro de poder apontam como a literatura acompanha as transformações urbanas. A Praça da República aparece nas obras do autor como um recorrente ponto de encontro de personagens, o que indica a centralidade do local no início do recém-instaurado governo republicano. O centro é um conector entre as cidades indígena e europeia, usando a expressão de Lima Barreto, é um articulador entre subúrbios e arrabaldes. Acompanhando o comportamento de outras cidades brasileiras, o descolamento entre centro antigo e centro de atividades mostra-se uma tendência natural. No caso do Rio de Janeiro, entretanto, isso não ocorre. Apesar do deslocamento do potencial de integração, o centro ativo da cidade não se difere do centro antigo. Se o centro acompanhasse o movimento da região potencialmente mais integrada, ele se deslocaria em direção à Zona Norte. As políticas em prol da

imagem da cidade, contudo, sempre investiram na permanência do centro ativo em concordância com o centro antigo. Apesar de ser uma cidade nucleada, com a presença de muitos bairros segregados com suas respectivas subcentralidades, o principal centro da cidade manteve-se na região mais antiga de ocupação urbana. O Rio de Janeiro é exemplo de como, apesar do espaço afetar a sociedade, ele não é determinante em sua organização. A ideologia segregadora estabeleceu formas de organização contrárias ao potencial espacial, que não foi aproveitado.

No caso suburbano, são identificadas três maneiras pelas quais a segregação afeta a narrativa de Lima Barreto, que responde ao terceiro objetivo específico (*Compreender como segregações espacial, social e racial afetam a narrativa*) da pesquisa: segregação a partir do lugar, da condição social e da cor. Em termos de lugar, é possível a identificação de um padrão no desenvolvimento suburbano, que adota uma forma linear que acompanha a linha férrea. A estrutura espacial dos subúrbios mescla características de regularidade e irregularidade, e a configuração dos arruamentos e falta de infraestrutura urbana são sinais do descaso do poder público com a região. A literatura de Lima Barreto aponta para a hierarquização da região em relação ao centro da cidade: quanto mais próximo à área central, superior era considerado o subúrbio. A hierarquização acontecia também dentro de um mesmo subúrbio, onde os logradouros mais próximos à estação ferroviária eram mais valorizados, se comparados aos mais distantes.

A discussão a respeito da condição social indica como o termo subúrbio foi objeto de um “rpto ideológico” (FERNANDES, 2011), que o destitui de sua acepção original para transformá-lo em sinônimo de lugar de subordinação em relação ao centro, atendido pelo trem e onde habita a população menos favorecida. A segregação social incutia a ideologia capitalista de alienação da classe operária. A população mais pobre deveria permanecer longe do centro e, sobretudo, distante da urbanidade, como modo de dissipar a consciência urbana (LEFEBVRE, 2001). O rpto ideológico da palavra subúrbio aponta como o discurso é também criador do espaço, e não apenas descrição do lugar. Nesse caso, o discurso foi capaz de inferiorizar uma realidade claramente urbana ao nomeá-la suburbana. A literatura, como discurso, é também elemento ativo na construção espacial. A narrativa literária não é, portanto, um objeto inerte na leitura da cidade, mas é um elemento de vivência social e transformação do espaço.

A cor na literatura de Lima Barreto é objeto de segregação por meio da invisibilidade do preconceito racial. No Brasil, as teorias da miscigenação e da escravidão branda camuflavam a discriminação sob a falácia da democracia racial. A liberdade da

abolição não significou igualdade (SCHWARCZ, 2012). A obra de Lima Barreto é repleta de personagens negros que sofrem as consequências do racismo. O próprio autor sente na pele a injustiça dos tratamentos diferenciados. A representação do negro como ser inferior configurava uma imposição cruel e perversa fruto da construção social. Como questionadora do racismo, a literatura de Lima Barreto é uma forma de combate às discriminações. Ao dar visibilidade a personagens negros, pobres e suburbanos, o autor explicita o problema e torna-se voz na luta contra o preconceito. A literatura de Lima Barreto é militante e, nesse sentido, modificadora da estrutura social.

A temática do espaço percorrido mostra como a mobilidade configurava-se também um privilégio e motivo de distinção social. As diferentes classes dos transportes evidenciavam sua hierarquização e o próprio deslocamento pela cidade é facultado à parcela da população que pode arcar com os custos de transporte. A cidade é, portanto, um espaço que não pode ser usufruído por todos em sua totalidade. Por ser uma literatura em trânsito (SCHWARCZ, 2017), a obra de Lima Barreto adota a estratégia dos percursos a pé, de bonde ou de trem para vivenciar a cidade. A paisagem urbana é apreendida de forma panorâmica a partir do ritmo de deslocamento do bonde, na cadência de imagens sequenciais e sobrepostas que compõem a imagem do Rio de Janeiro. No deslocamento do trem, a sequência de imagens da cidade não é nítida, o autor concentra-se então na apreensão da paisagem social. A observação dos diálogos e das personagens que embarcam e desembarcam dos vagões faz de Lima Barreto um etnógrafo coletando rica matéria para composição de seus textos literários.

Os mapas literários dos romances de Lima Barreto, elaborados a partir do traçado dos percursos das personagens, revelaram-se uma ferramenta de legibilidade da espacialização literária. A representação por meio de mapas fez emergirem padrões de deslocamentos indicativos de limitações no usufruto da cidade a depender do espaço no qual se move. Centro e arrabaldes mostram-se propícios a movimentos com mais pontos intermediários de parada entre origem e destino. Os personagens suburbanos, ao contrário, têm seu deslocamento limitado, indicando que pouco gozam do espaço da cidade e sua urbanidade. Corroboram e ilustram a perspectiva de Lefebvre (2001) da dissipação da consciência urbana.

O estudo da correlação entre espaço e narrativas proposto nesta dissertação indica que a literatura pode fornecer fragmentos representativos do espaço urbano que auxiliam na leitura da cidade, em resposta ao objetivo geral da pesquisa (*Compreender se a literatura é capaz de fornecer fragmentos necessários à leitura do*

*espaço físico urbano*). A literatura não se apresenta como mera descrição espacial, o que poderia ser dispensável à compreensão urbana ou advir de outros meios, mas, enquanto discurso, é uma prática conformadora do espaço. Organizado em termos de estrutura, o espaço físico é também moldado e modificado pelas estruturas de poder que compõem a sociedade. Por sua intencionalidade, a literatura é um objeto de poder. Na obra de Lima Barreto, ela caracteriza-se por sua militância, oferecendo uma denúncia das condições desiguais que dizem respeito ao lugar, à condição social e à cor. Por meio da literatura e a partir de seu local de fala, Lima Barreto confere visibilidade ao que foi propositadamente tornado invisível pelas elites dominantes. O autor percorreu toda a cidade, mas, em especial, deu voz aos subúrbios, seu local de escrita. Em concordância com a leitura espacial, Lima Barreto nos apresentou um Rio de Janeiro que é mais do que o centro e a Zona Sul. Sua narrativa pode ser entendida como um contradiscurso ao ideal de progresso da Primeira República.

Por fim, entende-se que a produção literária na apreensão de fragmentos da cidade representa uma significativa fonte de pesquisa para arquitetos e urbanistas, no que concerne à apreensão do urbano a partir do olhar interdisciplinar. Ao apontar articulações entre as estruturas física e social da cidade, a literatura contribui à análise e interpretação da história urbana. O espaço físico pode ser lido a partir dos fragmentos literários, mas a cidade só será compreendida em sua complexidade, quando sobrepostas as estruturas que a conformam.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABBAGNANO, N. **Dicionário de filosofia**. 5ª. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- ABREU, M. A. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO; Zahar, 1987.
- ACERVO IMS. Coleção Gilberto Ferrez. Camillo Verdani. Praça D. Pedro II, atual Praça XV de novembro; à direita, Paço Imperial; ao fundo, chafariz do mestre Valentim. **Instituto Moreira Salles**, 1865. Disponível em: <<http://acervos.ims.com.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.
- ACERVO IMS. Marc Ferrez. Campo de Santana. **Brasiliiana Fotográfica**, 1880a. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.
- ACERVO IMS. Marc Ferrez. Panorama da Baía de Guanabara, com Pão de Açúcar, Outeiro da Glória, Palácio do Catete, praia do Flamengo e partes dos bairros do Catete, Laranjeiras e Flamengo tomado a partir do morro Nova Cintra. **Brasiliiana Fotográfica**, 1880b. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.
- ACERVO IMS. Marc Ferrez. Casa da Moeda a partir do Campo de Santana. **Brasiliiana Fotográfica**, 1885. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.
- ACERVO IMS. Coleção Dom João de Orleans e Bragança. Antonio Luiz Ferreira. Missa campal celebrada em ação de graças pela Abolição da escravidão no Brasil. **Brasiliiana Fotográfica**, 1888. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/1795>>. Acesso em: Janeiro 2020.
- ACERVO IMS. Marc Ferrez. Rua do Ouvidor. **Brasiliiana Fotográfica**, 1890. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.
- ACERVO IMS. Marc Ferrez. Estação da estrada de ferro Central do Brasil. **Brasiliiana Fotográfica**, 1899. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.
- ACERVO IMS. Marc Ferrez. Aqueduto da Carioca, também conhecido como Arcos da Lapa. **Brasiliiana Fotográfica**, 1905. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Fevereiro 2020.
- ACERVO IMS. Marc Ferrez. Avenida Central, atual avenida Rio Branco, na altura da rua do Ouvidor com rua Miguel Couto. **Brasiliiana Fotográfica**, 1906. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

ACERVO IMS. Augusto Malta. Palácio Monroe. **Brasiliiana Fotográfica**, 1910a. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

ACERVO IMS. Marc Ferrez. Biblioteca Nacional. **Brasiliiana Fotográfica**, 1910b. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

ACERVO IMS. Marc Ferrez. Teatro Municipal, visto da Biblioteca Nacional. **Brasiliiana Fotográfica**, 1910c. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

ACERVO IMS. Marc Ferrez. Vista da Escola Nacional de Belas Artes, à esquerda o Teatro Municipal. **Brasiliiana Fotográfica**, 1910d. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

ACERVO IMS. Marc Ferrez. Vista do Supremo Tribunal Federal. **Brasiliiana Fotográfica**, 1910e. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

ACERVO IMS. Augusto Malta. Praia de Botafogo. **Brasiliiana Fotográfica**, 1910f. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Fevereiro 2020.

ACERVO IMS. Photo Lopes Rio. Avenida Central. **Brasiliiana Fotográfica**, 1920. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

ACERVO IMS. Augusto Malta. Demolição do morro do Castelo, 23 /03/1925. Rio de Janeiro, RJ. **Brasiliiana Fotográfica, Biblioteca Nacional**, 1925. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliiana/handle/bras/2731>>. Acesso em: Março 2018.

ACERVO IMS. Augusto Malta. Rua Riachuelo. **Brasiliiana Fotográfica**, 1928. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Fevereiro 2020.

ACERVO IMS. Augusto Malta. Vista aérea do Rio de Janeiro, da Praça Mauá para a zona sul, tendo ao fundo o Pão de Açúcar. **Brasiliiana Fotográfica**, 1929. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

ADALBERTO, P. D. P. **Brasil: Amazônia-Xingu**. Tradução de Eduardo de Lima e Castro. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/1084/619667.pdf?sequence=4>>. Acesso em: Março 2019.

AGCRJ. Autor desconhecido. Campo de São Cristóvão. **Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**, 1906. Disponível em: <<http://wpro.rio.rj.gov.br/arquivovirtual/web/>>. Acesso em: Fevereiro 2020.

AGCRJ. Autor desconhecido. Câmara Municipal. **Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**, 1914. Disponível em: <<http://wpro.rio.rj.gov.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

AGCRJ. Autor desconhecido. Obras de abertura da Avenida Presidente Vargas. Coleção Avenida Presidente Vargas. **Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**, 1942. Disponível em: <<http://wpro.rio.rj.gov.br/arquivovirtual/web/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

AGCRJ. Autor desconhecido. Plano Piloto da Barra da Tijuca, pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá. Fundo Secretaria de Obras Públicas. **Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**, 197-? Disponível em: <<http://wpro.rio.rj.gov.br/arquivovirtual/web/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

AGCRJ. Augusto Malta. Sobrado a ser demolido para as obras de urbanização do centro do Rio, localizado na rua dos Ourives entre a rua da Alfândega e a rua do Hospício. **Fundação Oswaldo Cruz**: biblioteca virtual, s.d. Disponível em: <<http://oswaldocruz.fiocruz.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

ANTÔNIO, J. **Ô, Copacabana!** São Paulo: Cosac Naify, 2001.

ARAGÃO, S. O estudo dos tipos-interfaces entre tipologia e morfologia urbana e contribuições para o entendimento da paisagem. **Geosul**, Florianópolis, v. 21, n. 42, p. 29-43, jul./dez. 2006.

ARQUIVO NACIONAL. Autor desconhecido. Avenida Presidente Vargas – Palácio Duque de Caxias, Rio de Janeiro (RJ). **Wikimedia Commons**, 1944. Disponível em: <<https://commons.wikimedia.org/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

AZEVEDO, A. N. **A grande reforma urbana do Rio de Janeiro**: Pereira Passos, Rodrigues Alves e as ideias de civilização e progresso. Rio de Janeiro: Editora PUC- Rio, 2016.

BANCO DE IMAGENS DA USP. Praça da Sé. **USP imagens**, 2010-2018. Disponível em: <<http://www.imagens.usp.br/?s=pra%C3%A7a+da+s%C3%A9&x=0&y=0>>. Acesso em: Maio 2018.

BARBOSA, F. A. **A vida de Lima Barreto**: 1881-1922. 11ª. ed. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017.

BARROSO, E. P. **A cidade do Rio de Janeiro na obra literária**. Jundiaí: Paco Editorial. 2013.

BARTHES, R. A Análise da Retórica (1967). In: BARTHES, R. **O Rumor da Linguagem**. Tradução de Antônio Gonçalves. Lisboa: Edições 70, 1984a. p. 105-109.

BARTHES, R. A Morte do Autor (1968). In: BARTHES, R. **O Rumor da Língua**. Tradução de Antônio Gonçalves. Lisboa: Edições 70, 1984b. p. 49-53.

BARTHES, R. Escrever a Leitura (1970). In: BARTHES, R. **O Rumor da Língua**. Tradução de Antônio Gonçalves. Lisboa: Edições 70, 1984c. p. 27-29.



BARTHES, R. Sobre a Leitura (1975). In: BARTHES, R. **O Rumor da Língua**. Tradução de António Gonçalves. Lisboa: Edições 70, 1984d. p. 31-38.

BAUMAN, Z. **Modernidade líquida**. Tradução de Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BBM-USP. Atlas dos viajantes no Brasil. **Acervo da Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin**, 2017. Disponível em: <<https://viajantes.bbm.usp.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

BENEVOLO, L. **La ciudad europea**. Barcelona: Crítica, 1993.

BENJAMIN, W. **Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo**. Tradução de José Martins Barbosa e Hemerson Alves Baptista. São Paulo: Editora Brasiliense, 1989.

BERGER, P. Introdução. In: NORONHA SANTOS, F. A. **As freguesias do Rio Antigo vistas por Noronha Santos**. Rio de Janeiro: Edições O Cruzeiro, 1965. p. 7-9.

BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. José Correia Rangel. Plano da cidade do Rio de Janeiro: com a parte mais essencial do seu porto e todos os lugares fortificados.

**Biblioteca Nacional Digital**, 1796. Disponível em:

<[http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart209337/cart209337.html](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart209337/cart209337.html)>.

Acesso em: Janeiro 2020.

BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. Autor desconhecido. COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO D. Pedro II. Estação de Santa Cruz. **Biblioteca Nacional Digital**, Rio de Janeiro, 18--? Disponível em:

<[http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon373814/icon1107011.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon373814/icon1107011.jpg)>.

Acesso em: Janeiro 2020.

BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. Conrado Jacob de Niemeyer. Planta corographica de huma parte da provincia do Rio de Janeiro na qual se incluye a Imperial Fazenda de Santa Cruz. **Biblioteca Nacional Digital**, Rio de Janeiro, 1848. Disponível em:

<[http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart326127/cart326127.jp](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart326127/cart326127.jp)>. Acesso em: Janeiro 2020.

BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. Gustavo Oschenck. MAPPA geral das estradas de ferro dos estados do Rio de Janeiro, S. Paulo e Minas Geraes. **Biblioteca Nacional Digital**, 1899. Disponível em:

<[http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart530291/cart530291.html](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart530291/cart530291.html)>. Acesso em: Fevereiro 2020.

BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. Autor desconhecido. Bonde destino Meyer. **Biblioteca Nacional Digital**, 19--? a. Disponível em:

<[http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon1512905/icon1512905.html](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon1512905/icon1512905.html)>. Acesso em: Fevereiro 2020.

BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. Autor desconhecido. Lima Barreto. **Biblioteca Nacional Digital**, 19--? Disponível em:

<[http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon247953/icon247953.html](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon247953/icon247953.html)>. Acesso em: Fevereiro 2020.

BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. Marc Ferrez. Avenida Central. **Brasiliana Fotográfica**, 190-? Acesso em:

<http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/849> Janeiro 2020.

BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Prefeitura. Planta de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro: projectados pelo Prefeito Dr. F. P. Passos, incluindo os melhoramentos projectados pelo Governo Federal. **Biblioteca Nacional Digital**, 1904. Disponível em:

<[http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart174227/cart174227.html](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart174227/cart174227.html)>. Acesso em: Janeiro 2020.

BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. Antônio Caetano da Costa Ribeiro. Ministerio da Guerra. **Brasiliana Fotográfica**, 1914. Disponível em:

<<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. COMISSÃO DA CARTA CADASTRAL. Planta geral da cidade do Rio de Janeiro: Distrito Federal. Organizada de acordo com a Carta Cadastral e outros documentos de importancia cartographica, com indicação dos Distritos Policiaes. **Biblioteca Nacional Digital**, Rio de Janeiro, 1920. Disponível em:

<[http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart309957/cart309957.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart309957/cart309957.jpg)>. Acesso em: Janeiro 2020.

BONDES RIO. Mapas das Linhas de Bonde. **Bondes da Light do Rio de Janeiro**, s.d. Disponível em: <[www.bondesrio.com](http://www.bondesrio.com)>. Acesso em: Junho 2018.

BOOIJ, G. et al. **Morphologie**: ein internationales Handbuch zur Flexion und Wortbildung / Morphology: an International Handbook on Inflection and Word-Formation. Berlim - New York: Walter de Gruyter, 2000.

BORTOLOTTI, M. O beija-mão na Academia Brasileira de Letras: cartas e bilhetes de grandes escritores brasileiros revelam manobras de bastidor nas eleições da Academia Brasileira de Letras. **Época**, 2018. Disponível em:

<<https://epoca.globo.com/cultura/noticia/2018/03/o-beijamao-na-academia-brasileira-de-letras.html>>. Acesso em: Janeiro 2020.

BOURDIEU, P. **As regras da arte**: gênese e estrutura do campo literário. Tradução de Miguel Serras Pereira. Lisboa: Editorial Presença, 1996.

- BOURDIEU, P. Espaço físico, espaço social e espaço físico apropriado. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 27, n. 29, p. 133-144, 2013. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v27n79/v27n79a10.pdf>>. Acesso em: Maio 2018.
- BRAGA, A. D. C. **Morfologia, Transformação e Co-presença em centros urbanos**: o caso do centro do Rio de Janeiro/RJ. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: UFRGS - PROPUR, 2003.
- BRANDÃO, L. A. **Teorias do espaço literário**. São Paulo: Perspectiva; Belo Horizonte: FAPEMIG, 2013.
- BRASIL. LEI Nº 76, DE 16 DE AGOSTO DE 1892. In: REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL. **Coleção de Leis de 1892**: partes I e II. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, v. I, 1893. p. 73-77. Disponível em: <<http://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/18719>>. Acesso em: Janeiro 2020.
- BRASIL. **Recenseamento do Rio de Janeiro (Districto Federal) realizado em 20 de setembro de 1906**. Rio de Janeiro: Oficina da Estatística, 1907.
- BRASIL, B. Reformas Urbanas – Rio de Janeiro, Século XX. **Arquitetando**: falando de história da arquitetura, do urbanismo e da arte, 2007. Disponível em: <<https://arquitetandoblog.wordpress.com/2007/06/23/reformas-urbanas-rio-de-janeiro-seculo-xx/>>. Acesso em: 18 Dezembro 2017.
- BRASILIANA ITAÚ. Jean-Baptiste Debret (desenhista); Thierry Frères (gravador). Vista do Largo do Paço no Rio de Janeiro e vista geral da cidade do lado do mar. **Brasileana Iconográfica**, 1835. Disponível em: <<https://www.brasilianaiconografica.art.br/obras/18568/vue-de-la-place-du-palais-a-rio-de-janeiro-vue-generale-de-la-ville-du-cote-de-la-mer>>. Acesso em: Janeiro 2020.
- BRESCIANI, M. S. M. Literatura e Cidade. In: CARDOSO, S. P.; PINHEIRO, E. P.; CORRÊA, E. L. **Arte e Cidades**: Imagens, Discursos e Representações. Salvador: EDUFBA, 2015.
- BUARQUE, C. **Budapeste**: romance. 2ª. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
- BUCK-MORSS, S. **Dialéctica de la mirada**: Walter Benjamin y el proyecto de los Pasajes. Tradução de Nora Rabotnikof. 2ª. ed. Madrid: La balsa de la Medusa, 2001.
- CALVINO, I. **As cidades invisíveis**. Tradução de Diogo Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CÂMARA JÚNIOR, J. M. O Estruturalismo. **ALFA: Revista de Linguística**, São Paulo, v. 11, p. 43-82, 1967.
- CAMPOS, P. M. **O mais estranho dos países**: crônicas e perfis. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

- CANDIDO, A. et al. **A personagem de ficção**. São Paulo: Perspectiva, 1970.
- CAPRA, F. **A teia da vida**. Tradução de Newton Roberval Eicheberg. São Paulo: Cultrix, 1996.
- CARERI, F. **Walkscapes: o caminhar como prática estética**. Tradução de Frederico Bonaldo. São Paulo: Editora G. Gili, 2013. Ebook Kindle. Não paginado.
- CASCUDO, L. D. C. **Civilização e cultura: pesquisas e notas de etnografia geral**. São Paulo: Global, 2004.
- CAUQUELIN, A. **A invenção da paisagem**. Tradução de Marcos Marciolino. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- CERTEAU, M. D. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. Tradução de Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 1998.
- COARACY, V. **Memórias da Cidade do Rio de Janeiro**. 2ª. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965.
- COELHO, J. M. **Na riqueza e na pobreza: o papel da configuração para o estudo de centralidades e desigualdades socioespaciais em Brasília**. Tese (Programa de Pesquisa e Pós-graduação da FAU/UnB). Brasília: Universidade de Brasília, 2017.
- COUTINHO, E. **O espaço da arquitetura**. 2ª. ed. São Paulo: Perspectiva, 2010.
- COUTO, L. F. S.; SOUZA, M. F. G. D. O estruturalismo em Jacques Lacan: da apropriação à subversão da corrente estruturalista no estabelecimento de uma teoria do sujeito do inconsciente. **Ágora**, Rio de Janeiro, v. XVI, n. 2, p. 185-200, Jul/Dez 2013.
- CRUZ, M. T. Espaço media e experiência. In: MARGATO, I.; GOMES, R. C. **Espécies de espaço: territorialidades, literatura, mídia**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008. p. 121-140.
- CULLEN, G. **Paisagem urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1983.
- CUNHA, A. G. D. **Dicionário etimológico Nova Fronteira da língua portuguesa**. 2ª. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.
- DEL PRIORE, M.; VENÂNCIO, R. P. **O Livro de Ouro da História do Brasil: do Descobrimento à Globalização**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2006.
- DELEUZE, G. **Crítica e clínica**. Tradução de Peter Pál Pelbart. São Paulo: Editora 34, 1997.
- DELEUZE, G. Em que se pode reconhecer o estruturalismo? [1972]. In: DELEUZE, G. **A ilha deserta: e outros textos**. Edição preparada por David Lapoujade; organização da edição brasileira e revisão técnica Luiz B. L. Orlandi. São Paulo: Iluminuras, 2006. p. 221-247.

- DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia**. Tradução de Ana Lúcia de Oliveira e Lúcia Cláudia Leão. Rio de Janeiro: Editora 34, v. 2, 1995.
- DUARTE, P. A. **Fundamentos de cartografia**. Florianópolis: EDUSC, 2006.
- DURAND, G. **O imaginário: ensaios acerca das ciências e da filosofia da imagem**. Tradução de René Eve Levié. 2ª. ed. Rio de Janeiro: Difel, 2001.
- ECO, U. **O signo**. Lisboa: Editorial Presença, 1978.
- EDMUNDO, L. **O Rio de Janeiro do meu tempo**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003.
- ENDERS, A. **A história do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Gryphus, 2015.
- ERLICH, V. **El formalismo ruso: historia - doctrina**. Tradução de Jem Cabanes. Barcelona: Seix Barral, 1974.
- FERNANDES, J. M. Rio de Janeiro (1808-1821): transformações urbanísticas como sede da corte portuguesa. In: \_\_\_\_\_ **Rio de Janeiro, Capital do Império Português**. Parede, Portugal: Tribuna da História, 2010. p. 219-230.
- FERNANDES, M. G. **Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal**. Porto: FAUP Publicações, 2002.
- FERNANDES, N. D. N. **O rapto ideológico da categoria subúrbio: Rio de Janeiro 1858/1945**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011.
- FERNANDES, N. D. N. **Eletrificação do sistema suburbano da Estrada de Ferro Central do Brasil e a política urbana no Rio de Janeiro**. Simposio internacional globalización, innovación, y construcción de redes técnicas urbanas en américa y europa 1890-1930. Brazilian traction, Barcelona traction y otros conglomerados financieros y tecnicos. Barcelona: Universidad de Barcelona, Facultad de Geografía e Historia. 2012.
- FERREIRA DA ROSA. **Rio de Janeiro em 1922-1924: noticia historica e descritiva da capital do Brasil**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1924.
- FOUCAULT, M. **A ordem do discurso**. 3ª. ed. São Paulo: Edições Loyola, 1996.
- FOUCAULT, M. **O que é um autor?** Lisboa: Vega, 2002.
- FOUCAULT, M. De espaços outros. **Estudos Avançados**, São Paulo: USP, v. 27, n. 79, p. 113-122, 2013. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/68705>>. Acesso em: Agosto 2019.
- FREYRE, G. **Casa-grande e senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal**. 51ª. ed. São Paulo: Global, 2006.
- FREYRE, G. **Ordem e progresso**. São Paulo: Global, 2013.

- FUNDO INSTITUTO OSWALDO CRUZ. J. Pinto. Igreja da Penha. **Brasiliana Fotográfica**, 1900-1910. Disponível em:  
<<http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/5124>>. Acesso em: Janeiro 2020.
- GAGLIARDI, C. O problema da autoria na teoria literária: apagamentos, retomadas e revisões. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 24, n. 69, p. 285-299, 2010.
- GAMBARATO, R. R. Signo, significação, representação. **Contemporânea**, Rio de Janeiro, v. 04, p. 204-214, 2005.
- GANCHO, C. V. **Como analisar narrativas**. 7ª. ed. São Paulo: Ática, 2002.
- GARCIA, A. D. S. **Desigualdades raciais e segregação urbana em antigas capitais**: Salvador, cidade D'Oxum e Rio de Janeiro, cidade de Ogum. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.
- GARCIA-ROZA, L. A. **Perseguido**. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
- GERMANO, I. M. P. As ruínas da cidade grande: imagens da experiência urbana na literatura brasileira contemporânea. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**, UERJ: Rio de Janeiro, 2009.
- GERSON, B. **História das ruas do Rio**: e da sua liderança na história política do Brasil. 5ª. ed. Rio de Janeiro: Lacerda Editores, 2000.
- GRIFFITHS, S. Temporality in Hillier and Hanson's theory of spatial description: some implications of historical research for space syntax. **Journal of Space Syntax**, London, v. II, n. 1, p. 73-96, 2011.
- HANSON, J. **Decoding Homes and Houses**. Cambridge: Cambridge University Press, 1998.
- HILLIER, B. **Spatial Sustainability in Cities**: Organic Patterns and Sustainable Forms. Proceedings of the 7th International Space Syntax Symposium. Stockholm: KTH. 2009.
- HILLIER, B. et al. Space syntax. **Environment and Planning B**, Unit for Architectural Studies, School of Environmental Studies, University College London, London, England, v. 3, p. 147-185, August 1976. Disponível em: <[http://discovery.ucl.ac.uk/1062/1/hillier-et-al-1976\\_Space\\_Syntax.pdf](http://discovery.ucl.ac.uk/1062/1/hillier-et-al-1976_Space_Syntax.pdf)>. Acesso em: Maio 2018.
- HILLIER, B. et al. Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. **Environment and Planning B: Planning and Design**, Unit for Architectural Studies, Bartlett School of Architecture and Planning, University College London, London, England, v. 20, p. 29-66, 1993. Disponível em:

<[http://discovery.ucl.ac.uk/1398/1/hillier-etal-1993\\_NaturalMovement.pdf](http://discovery.ucl.ac.uk/1398/1/hillier-etal-1993_NaturalMovement.pdf)>. Acesso em: Maio 2018.

HILLIER, B.; HANSON, J. **The social logic of space**. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.

HILLIER, B.; YANG, T.; TURNER, A. Normalising least angle choice in Depthmap: and how it opens up new perspectives on the global and local analysis of city space. **Journal of Space Syntax**, London, v. III, n. 2, p. 155-193, 2012.

HOLANDA, F. **O espaço de exceção**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.

HOLANDA, F. **10 mandamentos da arquitetura**. Brasília: FRBH, 2013.

HOUAISS, A. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Online. Rio de Janeiro: Objetiva, 2020. Disponível em: <<https://houaiss.uol.com.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Brasileiro de 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2012. Disponível em: <[www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)>.

INVENTÁRIO DOS MONUMENTOS RJ. Autor desconhecido. **Jardim do Méier em 1919**, s.d. Disponível em: <[inventariosdosmonumentosrj.com.br](http://inventariosdosmonumentosrj.com.br)>. Acesso em: Janeiro 2020.

IPATRIMONIO. Diogo Vasconcellos de Almeida. Rio de Janeiro – Edifício “A Noite”.

**Ipatrimonio**: patrimônio cultural brasileiro (beta), s.d. Disponível em:

<<http://www.ipatrimonio.org/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

JABLONKA, I. **La historia es una literatura contemporánea**: manifiesto por las ciencias sociales. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2016.

JAGUARIBE, B. **Fins de século**: cidade e cultura no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Rocco, 1998.

JAKOBSON, R. **Seis Lições sobre o Som e o Sentido**. Tradução de Luís Miguel Cintra. Lisboa: Moraes Editores, 1977.

KESTLER, I. M. F. Johann Wolfgang von Goethe: arte e natureza, poesia e ciência. **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, Rio de Janeiro, v. 13 (suplemento), p. 39-54, Outubro 2006.

KOHLSDORF, M. E. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: EdUnB, 1996.

LAMAS, J. M. R. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 8ª. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2016.

LATIF, M. D. B. **Uma cidade no trópico**: São Sebastião do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Livraria Agir Editora, 1965.

LE CORBUSIER. **Maneira de pensar o urbanismo**. Tradução de José Borrego. 4ª. ed. Mem Martins, Portugal: Publicações Europa-América, 2008.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LÉVI-STRAUSS, C. Prefácio. In: JAKOBSON, R. **Seis Lições sobre o Som e o Sentido**. Tradução de Luís Miguel Cintra. Lisboa: Moraes Editores, 1977. p. 7-17.

LÉVI-STRAUSS, C. **Mito e significado**. Lisboa: Edições 70, 2014.

LIMA BARRETO, A. H. O destino da literatura. In: LIMA BARRETO, A. H. **Marginália**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1956. p. 31-39. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/bv000154.pdf>>. Acesso em: Janeiro 2020.

LIMA BARRETO, A. H. Dentes negros e cabelos azuis. In: SCHWARCZ (ORG.), L. M. **Contos completos de Lima Barreto**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. p. 321-328.

LIMA BARRETO, A. H. O homem que sabia javanês. In: SCHWARCZ (ORG.), L. M. **Contos completos de Lima Barreto**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. p. 71-79.

LIMA BARRETO, A. H. O moleque. In: SCHWARCZ (ORG.), L. M. **Contos completos de Lima Barreto**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. p. 141-151.

LIMA BARRETO, A. H. Que rua é esta? In: SCHWARCZ (ORG.), L. M. **Contos completos de Lima Barreto**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. p. 385-386.

LIMA BARRETO, A. H. **Sátiras e outras subversões**: textos inéditos; organização, introdução, pesquisa e notas Felipe Botelho Corrêa. São Paulo: Penguin Classics Companhia das Letras, 2016.

LIMA BARRETO, A. H. Recordações do Escrivão Isaías Caminha. In: LIMA BARRETO, A. H. **Lima Barreto**: obra reunida. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, v. I, 2018a. p. 17-201.

LIMA BARRETO, A. H. Amplius! In: LIMA BARRETO, A. H. **Lima Barreto**: obra reunida. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, v. II, 2018b. p. 7-14.

LIMA BARRETO, A. H. Clara dos Anjos. In: LIMA BARRETO, A. H. **Lima Barreto**: obra reunida. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, v. I, 2018c. p. 709-862.

LIMA BARRETO, A. H. Diário Íntimo. In: LIMA BARRETO, A. H. **Lima Barreto**: obra reunida. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, v. II, 2018d. p. 443-669.

LIMA BARRETO, A. H. Numa e a Ninfa. In: LIMA BARRETO, A. H. **Lima Barreto**: obra reunida. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, v. I, 2018e. p. 413-599.



- LIMA BARRETO, A. H. Os Bruzundangas. In: LIMA BARRETO, A. H. **Lima Barreto**: obra reunida. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, v. III, 2018f. p. 91-220.
- LIMA BARRETO, A. H. Triste Fim de Policarpo Quaresma. In: LIMA BARRETO, A. H. **Lima Barreto**: obra reunida. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, v. I, 2018g. p. 203-411.
- LIMA BARRETO, A. H. D. **Toda crônica**: Lima Barreto. Organizado por Beatriz Resende e Rachel Valença. Rio de Janeiro: Agir, v. I, 2004a.
- LIMA BARRETO, A. H. D. **Toda crônica**: Lima Barreto. Organizado por Beatriz Resende e Rachel Valença. Rio de Janeiro: Agir, v. II, 2004b.
- LIMA BARRETO, A. H. D. Vida e morte de M. J. Gonzaga de Sá. In: LIMA BARRETO, A. H. D. **Lima Barreto**: obra reunida. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, v. I, 2018h. p. 601-708.
- LIMA, A. C. B. R. A relação entre a arquitetura e a literatura a partir da crítica, da história e da teoria. **Arquitetura Revista**, São Leopoldo, RS, v. 4, n.2, p. 8-16, julho/dezembro 2008. ISSN 1808-5741.
- LINS, O. **Lima Barreto e o espaço romanesco**. São Paulo: Ática, 1976.
- LOPES, D. Invisibilidade e desaparecimento. In: MARGATO, I.; GOMES, R. C. **Espécies de espaço**: territorialidades, literatura, mídia. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008. p. 81-99.
- LOPES, M.; TCHUGUNNIKOV, S.; SCHNAIDERMAN, B. Propp e Jakobson: dois momentos do formalismo russo. **Revista Galáxia**, São Paulo, n. 19, p. 10-23, Julho 2010.
- LYNCH, K. **A imagem da cidade**. Lisboa: Edições 70, 2014.
- MACEDO, J. M. **Memórias da Rua do Ouvidor**. Brasília: Senado, Conselho Editorial, 2005.
- MARINGONI, G. O destino dos negros após a Abolição. **IPEA - Desafios do desenvolvimento**, Brasília, v. 8, n. 70, p. 34-42, 2011.
- MASSAGLI, S. R. **A escrita como lugar da cidade**: ensaios sobre a apreensão e a representação do espaço urbano na literatura. Jundiaí: Paco Editorial, 2015.
- MAWE, J. **Viagens ao interior do Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Editora Itatiaia Limitada, 1978. Disponível em: <<https://viajantes.bbm.usp.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.
- MEDEIROS, J.; MEDEIROS, V. **Rio de Janeiro**: quatro séculos de transformações urbanas. 8ª Conferência da rede lusófona de morfologia urbana – PNUM 2019. Maringá: PPU. 2019. p. 323-339.
- MEDEIROS, V. **Urbis Brasiliae**: o labirinto das cidades brasileiras. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2013.

MÉLÉTINSKI, E. O estudo estrutural e tipológico do conto. In: PROPP, V. **Morfologia do Conto**. Tradução de Jaime Ferreira e Vítor Oliveira. Lisboa: Editorial Vega, 1978. p. 233-280.

MELLO, J. A. V. B.; ORRICO FILHO, R. D.; SOARES, M. R. Ocupação do solo e transportes por bondes e trens na região metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ): da viabilização urbana a crise do sistema. **Espaço & Geografia**, Brasília, v. 19, n. 2, p. 323-345, 2016.

MELLO, J. O. B. D. **A cidade, o urbanista, o plano**: um estudo para a Guanabara por Doxiadis. Trabalho para obtenção de título de especialista em Sociologia Urbana. Rio de Janeiro: UERJ, 2012.

MELO NETO, J. C. D. **Morte e vida severina e outros poemas**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2007.

MICHAELIS. **Moderno Dicionário da Língua Portuguesa**. São Paulo: Editora Melhoramentos, 2015.

MIRANDA, J. A. B. D. Geografias imaginárias da terra. In: MARGATO, I.; GOMES, R. C. **Espécies de espaço**: territorialidades, literatura, mídia. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008. p. 37-80.

MOISÉS, M. **A criação literária**: poesia e prosa. São Paulo: Cultrix, 2012.

MONOVISIONS. Autor desconhecido. Historic B&W photos of Naples, Italy in 19th Century. **Monovisions**: black and white photography magazine, 18-?. Disponível em: <<https://monovisions.com/historic-bw-photos-of-naples-italy-in-19th-century/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

MONTANER, J. M.; MUXÍ, Z. **Arquitetura e política**: ensaios para mundos alternativos. Tradução de Frederico Bonaldo. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

MORA, J. F. **Dicionário de Filosofia - tomo IV**. Tradução de Maria Stela Gonçalves; Adail U. Sobral, *et al.* São Paulo: Edições Loyola, 2001.

MORETTI, F. **Atlas do romance europeu 1800-1900**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.

MORETTI, F. **Graphs, Maps, Trees**: abstract models for a literary history. London: Verso, 2005.

MORETTI, F. **Signos e estilos da modernidade**: ensaios sobre a sociologia das formas literárias. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

MORETTI, F. **O burguês**: entre a história e a literatura. Tradução de Alexandre Morales. São Paulo: Três Estrelas, 2014.

MOSCOVICI, S. **Representações sociais**: investigações em psicologia social. Tradução de Pedrinho A. Guareschi. Petrópolis, RJ: Vozes, 2015.

MOTTA, M. Atlas Histórico do Brasil: verbete Pereira Passos. **FGV**, 2016. Disponível em: <<http://atlas.fgv.br/verbetes/pereira-passos>>. Acesso em: Março 2018.

MUMFORD, L. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. 5ª. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

MURICY, K. Os espaços alegóricos de Walter Benjamin. In: MARGATO, I.; GOMES, R. C. **Espécies de espaço**: territorialidades, literatura, mídia. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008. p. 19-36.

MUSEU DA REPÚBLICA. Coleção Família Passos. Augusto Malta. Rua Ipiranga: vista parcial em direção à Rua das Laranjeiras. **Brasiliana Fotográfica**, 1903. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Fevereiro 2020.

MUSEU DA REPÚBLICA. Augusto Malta. Avenida Central : vista panorâmica durante os trabalhos de pavimentação. **Brasiliana Fotográfica**, 1905. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

MUSEU DA REPÚBLICA. Coleção Juan Gutierrez. Juan Gutierrez. Panorama do Flamengo. **Brasiliana Fotográfica**, 198?. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>>. Acesso em: Fevereiro 2020.

NEGREIROS, C. Lima Barreto de bonde pelo Rio: paisagem e memória. **Páginas Luso-Brasileiras em movimento**, 2018. Disponível em: <<http://www.paginasmovimento.com.br/lima-barreto-paisagem-e-mem%C3%B3ria.html>>. Acesso em: Fevereiro 2020.

NETTO, V. M. O que a sintaxe espacial não é? **Arquitextos**, Vitruvius, São Paulo, n. 14, Outubro 2013. Disponível em: <<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.161/4916>>. Acesso em: Maio 2018.

NORONHA SANTOS, F. A. **As freguesias do Rio Antigo vistas por Noronha Santos**. Rio de Janeiro: Edições O Cruzeiro, 1965.

O GLOBO. Primeira favela do Brasil, Morro da Providência completa 120 anos. **O Globo**, 2017. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/primeira-favela-do-brasil-morro-da-providencia-completa-120-anos-21378057>>. Acesso em: Março 2018.

OLIVEIRA, H. P. Cbmerj praca republica. **Wikimedia Commons**, 2010. Disponível em: <<https://commons.wikimedia.org/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

OLIVEIRA, H. P. Estação Ferroviária Central do Brasil. **Wikimedia Commons**, 2012. Disponível em: <<https://commons.wikimedia.org/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

OLIVEIRA, V. **Urban Morphology**: an introduction to the study of the physical form of cities. Cham, Switzerland: Springer, 2016.

OLIVEIRA, V. L. A. Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. **BiblioAtlas - Biblioteca de Referências do Atlas Digital da América Lusa**, s.d. Disponível em: <[http://lhs.unb.br/atlas/Cidade\\_de\\_S%C3%A3o\\_Sebasti%C3%A3o\\_do\\_Rio\\_de\\_Janeiro](http://lhs.unb.br/atlas/Cidade_de_S%C3%A3o_Sebasti%C3%A3o_do_Rio_de_Janeiro)>. Acesso em: 19 Março 2018.

ORBE, C. D. O.; RIBEIRO, P. Fragmentos Esparsos: imagens da cidade na literatura brasileira. **Revista Eletrônica de Estudos Literários**, Vitória, 2011.

PARADEDA, J. D. M. **Megaeventos, Reestruturação Urbana e Gentrificação**: O caso do Projeto Porto Maravilha – Rio de Janeiro. Porto Alegre: Dissertação. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRGS, 2015.

PASTURA, A. F. P. **Imagens de Paris nos Trópicos**. 2ª. ed. Rio de Janeiro: Vermelho Marinho, 2014.

PEIXOTO, C. R. C. A linguagem, o sujeito e o currículo no pós-estruturalismo: reflexões para a prática de leitura em Língua Estrangeira. **Eutomia: revista online de literatura e linguística**, Recife, v. 1, n. 1, p. 489-508, Julho 2008.

PEREC, G. **Especies de Espacio**. Tradução de Jesús Camarero. 2ª. ed. Barcelona: Montesinos, 2001.

PERRUCCI, A. Pão na agenda - Recife, São Paulo e Rio de Janeiro. **RedBull**, 2015. Disponível em: <<https://www.redbull.com/br-pt/p%C3%B5e-na-agenda-recife-s%C3%A3o-paulo-e-rio-de-janeiro>>. Acesso em: Maio 2018.

PESAVENTO, S. J. Em busca de uma outra história: Imaginando o imaginário. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 15, n. 29, 1995.

PESAVENTO, S. J. A cor da alma: ambivalências e ambigüidades da identidade nacional. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 20, n. 1, p. 123-133, 1999.

PESAVENTO, S. J. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 27, n. 53, Junho 2007.

PETERS, M. **Pós-estruturalismo e filosofia da diferença**: uma introdução. Tradução de Tomaz Tadeu da Silva. Belo Horizonte: Autêntica, 2000.

PINHEIRO, M. C.; FIALHO JR, R. **Pereira Passos**: vida e obra. Coleção Estudos Cariocas. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos; Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2006.

PINHEIRO, M.; CACHOLAS, C. Repositório de Mapas Configuracionais - Mapa axial do Município do Rio de Janeiro – RJ. **Urbanidades**, 2016. Disponível em:

<<http://urbanidades.arq.br/mapasconfiguracionais/2016/05/20/rio-de-janeiro-rj/>>. Acesso em: Junho 2018.

PINHO, A. F. C. D.; PISSOLATO, ; PINTO, G. P. Rua da Bahia e Main Street Project – Estudos de caso de alternativas para o patrimônio em centro urbanos. **Análise do Contexto Turístico de Belo Horizonte e Minas Gerais**, 2008. Disponível em: <<https://bhturismo.wordpress.com/2008/10/16/rua-da-bahia-e-main-street-project-estudos-de-caso-de-alternativas-para-o-patrimonio-em-centro-urbanos/>>. Acesso em: Maio 2018.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO - INSTITUTO PEREIRA PASSOS. SIURB - Sistema Municipal de Informações Urbanas, 2014. Disponível em: <<http://pcrj.maps.arcgis.com/home/index.html>>. Acesso em: Junho 2018.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO - INSTITUTO PEREIRA PASSOS. Data Rio: informações sobre a cidade. Disponível em: <<http://www.data.rio/>>. Acesso em: Maio 2018.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. Projeto para lembramento de terrenos entre as ruas do Ouvidor, Gonçalves Dias e Uruguaiana. **Secretaria Municipal de Urbanismo**, 1991. Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/imagenspaa/PAL%20DATAVIX/41/0/168.jpg>>. Acesso em: Janeiro 2020.

PROPP, V. **Morfologia do Conto**. Tradução de Jaime Ferreira e Vítor Oliveira. Lisboa: Editorial Vega, 1978.

PUBLICADOS BRASIL. Gibi - você conhece a origem desse nome. **Publicados Brasil**, 2015. Disponível em: <<http://publicadosbrasil.blogspot.com/2015/09/gibi-voce-conhece-origem-desse-nome.html>>. Acesso em: Janeiro 2020.

RAMALHO, G. A expansão desordenada da região metropolitana. **O Globo**, 2017. Disponível em: <<http://infograficos.oglobo.globo.com/rio/expansao-urbana-do-rio-de-janeiro.html>>. Acesso em: Junho 2018.

RAMALHO, G. et al. A expansão desordenada da Região Metropolitana. **O Globo**, 2017. Disponível em: <<https://infograficos.oglobo.globo.com/rio/expansao-urbana-do-rio-de-janeiro.html>>. Acesso em: Outubro 2017.

RESENDE (ORG.), B. **Lima Barreto: cronista do Rio**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017.

RESENDE, B. **Lima Barreto e o Rio de Janeiro em fragmentos**. 2ª. ed. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2016.

REZENDE, M. V. V. Pierre Bourdieu e o Estruturalismo. **Revista de Ciências Sociais Política & Trabalho**, João Pessoa, n. 15, p. 193-204, Setembro 1999.

RIBEIRO, L. C. D. Q. Cidade, Nação e Mercado: Gênese e Evolução da Questão Urbana no Brasil. In: SACHS, I.; WILHEIM, J.; PINHEIRO, P. S. **Brasil: um século de transformações**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001. p. 134-161.

RIBEIRO, N. Goethe, Spengler e a morfologia da linguagem em Wittgenstein. **Griot: Revista de Filosofia**, Amargosa, Bahia, v. 15, n. 1, p. 173-186, Junho 2017.

RIBEIRO, R. W. **Rio de Janeiro: paisagens cariocas entre a montanha e o mar**. Santos: Editora Brasileira de Arte e Cultura; Brasília: Unesco, 2016.

RICE UNIVERSITY HUMANITIES RESEARCH CENTER. ImagineRio: An Illustrated Diachronic Atlas of Rio de Janeiro's Urban and Social Evolution. **ImagineRio**, 2017. Disponível em: <<http://imagnerio.org>>.

RODRIGUES, A. D. Prefácio à edição portuguesa. In: PROPP, V. **Morfologia do Conto**. Tradução de Jaime Ferreira e Vítor Oliveira. Lisboa: Editoria Vega, 1978. p. 7-32.

RODRIGUES, R. D. S. V. Saussure e a definição da língua como objeto de estudos. **ReVEL**, v. 6, n. 2, edição especial, novembro 2008.

RODRIGUES, R. N. **Os africanos no Brasil**. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2010.

ROLNIK, R. **O que é cidade**. 3ª. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1998.

RUFFATO, L. **Eles eram muitos cavalos**. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

SABOYA, R. Sintaxe Espacial. **Urbanidades: Urbanismo, Planejamento Urbano e Planos Diretores**, 2007. Disponível em: <<http://urbanidades.arq.br/2007/09/sintaxe-espacial/>>. Acesso em: Maio 2018.

SABOYA, R. Segregação espacial urbana. **Urbanidades**, 2009. Disponível em: <<http://urbanidades.arq.br/2009/05/segregacao-espacial-urbana/>>. Acesso em: Junho 2018.

SABOYA, R. Espaços abertos positivos. **Urbanidades**, 18 Maio 2014. Disponível em: <<http://urbanidades.arq.br/2014/05/espacos-abertos-positivos/>>. Acesso em: 5 Junho 2017.

SALCES, C. D. D. A verossimilhança na narrativa: uma questão de coerência. **Revista Conteúdo**, Capivari, SP, v. I, n. 1, Março 2005.

SANTAELLA, L. **O que é semiótica**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1983.

- SANTAELLA, L.; NÖTH, W. **Imagem: cognição, semiótica, mídia**. São Paulo: Iluminuras, 2008.
- SANTIAGO, S. Uma ferroada no peito do pé: dupla leitura de "Triste fim de Policarpo Quaresma". **Revista Iberoamericana**, Pittsburgh, v. L, n. 126, p. 31-46, Enero-Marzo 1984.
- SANTOS NETO, A. B. D. "Fenômeno originário" (Urphänomen) e particularidade em Goethe. **Griot: Revista de Filosofia**, Amargosa, Bahia, v. 3, n. 1, p. 11-21, Junho 2011.
- SANTOS, CLÉZIO. **Cartografia e Sociedade**. São Paulo: Clube de Autores, 2011.
- SANTOS, H. F. D. S. Gênese e memória do estruturalismo como paradigma de interpretação no discurso das ciências humanas no século xx. **Fólio Revista de Letras, Edições Uesb**, v. 1, n. 1, p. 121-138, Fevereiro 2009. Disponível em: <<http://periodicos2.uesb.br/index.php/folio/article/view/2753>>. Acesso em: 26 Abril 2018.
- SANTOS, LEONARDO SOARES. Os subúrbios do Rio de Janeiro no início do século XX. **MNEME: Revista de Humanidades**, Publicação do Departamento de História da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Ensino Superior do Seridó – Campus de Caicó. Caicó, n. 12 (30), p. 257-280, jul/dez 2011.
- SAUSSURE, F. D. **Curso de Linguística Geral**. Tradução de José Victor Adragão. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1978.
- SCHEFFEL, M. V. **Estações de passagem da ficção de Lima Barreto**. São Paulo: Annablume, 2012.
- SCHÖTTKER, D. Arquitetura como Literatura - História e Teoria de um Dispositivo Estético. **Trama Interdisciplinar**, São Paulo, 2015.
- SCHWARCZ, L. M. Introdução - Lima Barreto: termômetro nervoso de uma frágil República. In: SCHWARCZ (ORG.), L. M. **Contos completos de Lima Barreto**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. p. 15-53.
- SCHWARCZ, L. M. **Nem preto nem branco, muito pelo contrário: cor e raça na sociabilidade brasileira**. São Paulo: Claro Enigma, 2012.
- SCHWARCZ, L. M. **Lima Barreto: triste visionário**. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.
- SEVCENKO, N. **Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República**. 2ª. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
- SILVA, A. **Imaginários urbanos**. São Paulo: Perspectiva, 2011.

- SILVA, M. L. P. A favela e o subúrbio: associações e dissociações na expansão suburbana da favela. In: OLIVEIRA, M. P.; FERNANDES, N. D. N.; [ORGS.] **150 anos de subúrbio carioca**. Rio de Janeiro: Lamparina; Faperj; EdUFF, 2010. p. 161-186.
- SISSON, R. **Espaço e poder**: os três centros do Rio de Janeiro e a chegada da Corte Portuguesa. Rio de Janeiro: Arco, 2008.
- SOARES, C. Lima Barreto: o psicólogo amargo das ruas cariocas. In: BARRETO, L. **Lima Barreto**: obra reunida. Volume I. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, v. I, 2018. p. 5-16.
- SOARES, L. **Rua do Ouvidor 110**: uma história da Livraria José Olympio. Rio de Janeiro: José Olympio / FBN, 2006.
- SOJA, E. W. **Geografias pós-modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.
- TAMEN, M. **Maneiras da Interpretação**: os fins do argumento nos estudos literários. Porto: Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1993.
- TEIXEIRA, I. Anatomia do crítico. **CULT**, São Paulo, n. 11, p. 36-41, Junho 1998. Disponível em: <[http://www.usp.br/cje/depaula/wp-content/uploads/2017/03/Ivan\\_Cult\\_Anatomia-do-Cr%C3%ADtico-ilovepdf-compressed.pdf](http://www.usp.br/cje/depaula/wp-content/uploads/2017/03/Ivan_Cult_Anatomia-do-Cr%C3%ADtico-ilovepdf-compressed.pdf)>.
- TEMPORADA LIVRE. Autor desconhecido. Os calçadões de Copacabana. **Temporada Livre**, 2016. Disponível em: <<https://www.temporadalivre.com/guia/guia-do-rio-de-janeiro/os-calcadoes-de-copacabana>>. Acesso em: Maio 2018.
- TERRA, C. G. **Paisagens construídas**: jardins, praças e parques do Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX. Rio de Janeiro: Rio Books, 2013.
- TEZZA, C. O Formalismo Russo. In: TEZZA, C. **Entre a prosa e a poesia**: Bakhtin e o Formalismo Russo. Curitiba: Tovo Textos, 2013. Disponível em: <<https://moisesnascimentoblog.files.wordpress.com/2017/03/o-formalismo-russo.pdf>>. Acesso em: 25 Abril 2018. Ebook não paginado.
- THIRY-CHERQUES, H. R. O primeiro estruturalismo: método de pesquisa para as ciências da gestão. **Revista de Administração Contemporânea**, Curitiba, v. 10, n. 2, p. 137-156, Junho 2006. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1415-6552006000200008#nt1](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-6552006000200008#nt1)>. Acesso em: Maio 2018.
- TODOROV, T. **As estruturas narrativas**. 2ª. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1970.
- TOMÁS, J. C. D. S. P. **A invisibilidade social, uma construção teórica**. Colóquio Internacional a Crise das Socializações. Braga, Portugal: Universidade do Minho. 2012.



TRIGUEIRO, E. B. F.; MEDEIROS, V. A. S. **Marginal heritage**: Studying effects of change in spatial integration over land-use patterns and architectural conservation in the old town centre of Natal, Brazil. Proceedings. 4th International Space Syntax Symposium London 2003. London: [s.n.]. 2003. p. 20.1-20.16.

UNESCO. Rio de Janeiro: Carioca Landscapes between the Mountain and the Sea. **World Heritage Convention. UNESCO**, 2012. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/en/list/1100/>>. Acesso em: Janeiro 2020.

VELHO, G. Metr pole, cultura e conflito. In: VELHO (ORG.), G. **Rio de Janeiro: cultura, política e conflito**. Rio de Janeiro: Zahar, 2007. p. 9-29.

VILLAC, M. I. Obras e discursos da cidade e o imaginário da cidade: a arte, o construtor, o poeta, o filsofo e o arquiteto. **I Seminário Arte e Cidade**, UFBA: Salvador, 2006.

WANDERLEY, A. C. T. O Palácio Monroe. **Brasiliana Fotográfica**, 2016. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/?tag=palacio-monroe>>. Acesso em: Janeiro 2020.

## **ANEXO I. Mapas Axiais da cidade do Rio de Janeiro de 1567 a 2017**

Esse anexo é composto por 30 mapas axiais da cidade do Rio de Janeiro, processados e analisados por meio dos programas *QGIS*® e *Depthmap*®. A fim de se comparar as modelagens e de se ter uma real apreensão do crescimento urbano e transformação da cidade, todas as modelagens são apresentados sobre uma mesma base georreferenciada. Por questões de visualização, a base escolhida foi a *MapSurfer OSM Roads Grayscale*, versão 0.19.10.1, desenvolvida pela *NextGIS*, disponível no *QGIS*® por meio do *plugin QuickMapServices*.

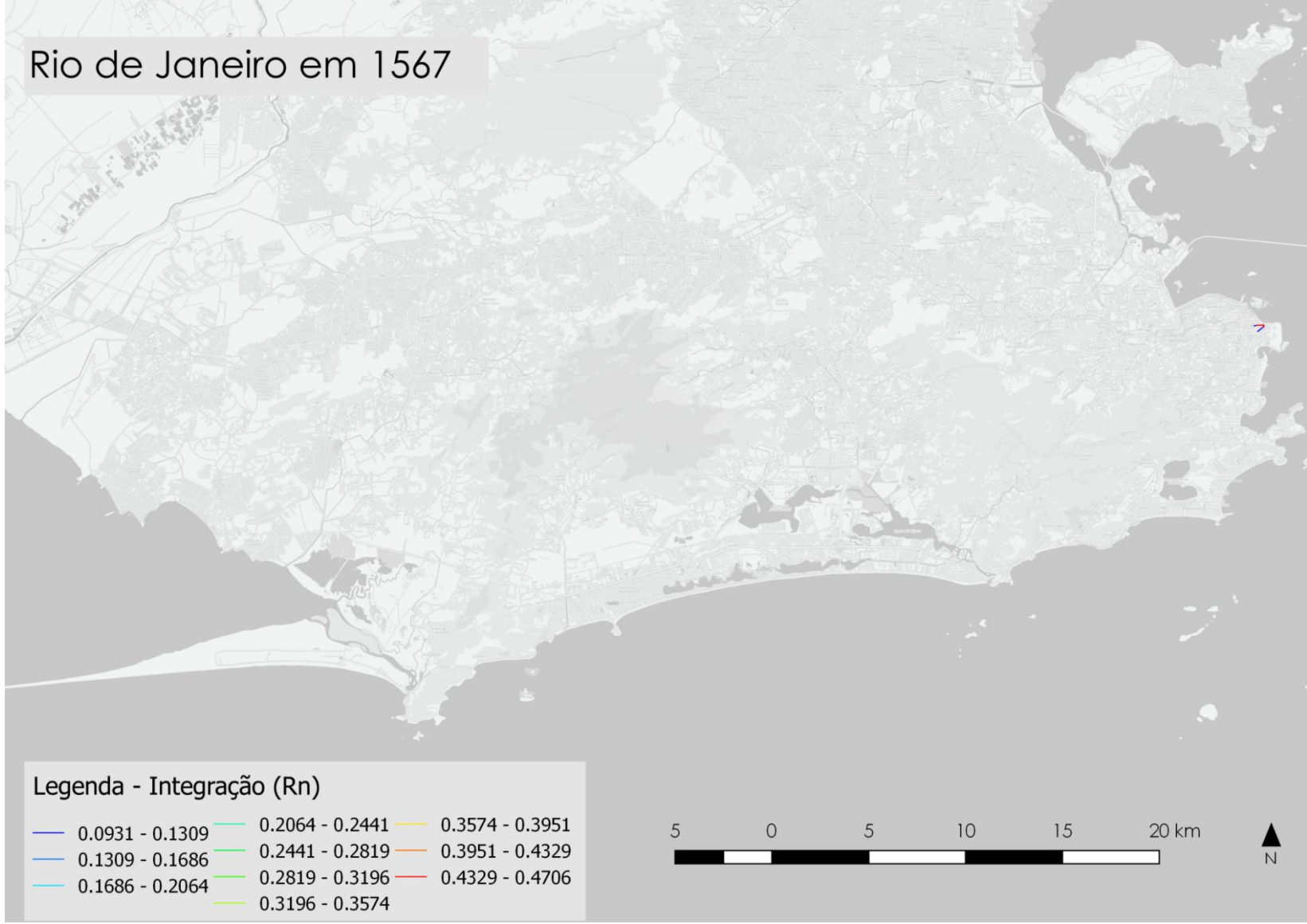


Figura 92: A cidade do Rio de Janeiro em 1567. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

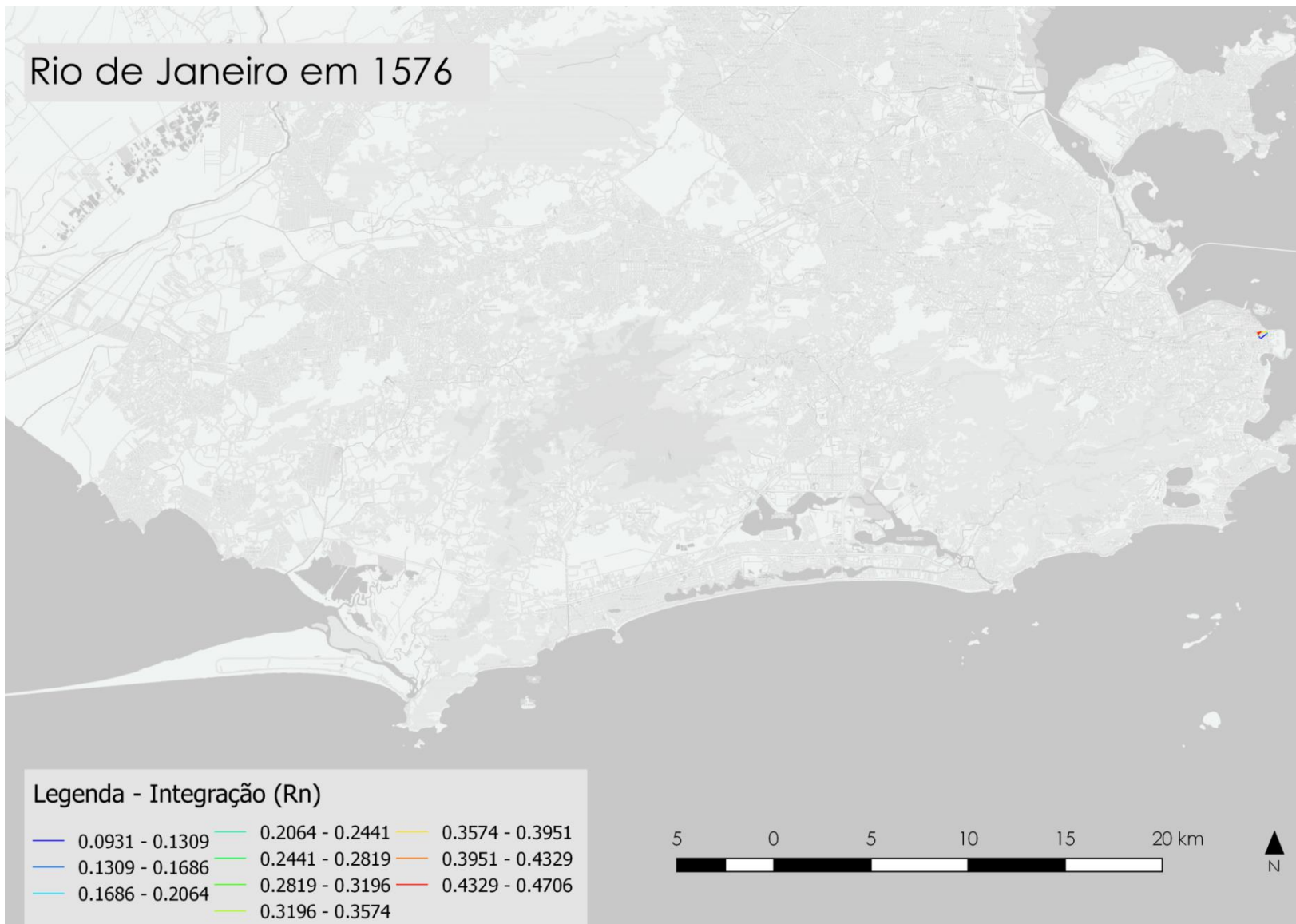


Figura 93: A cidade do Rio de Janeiro em 1576. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

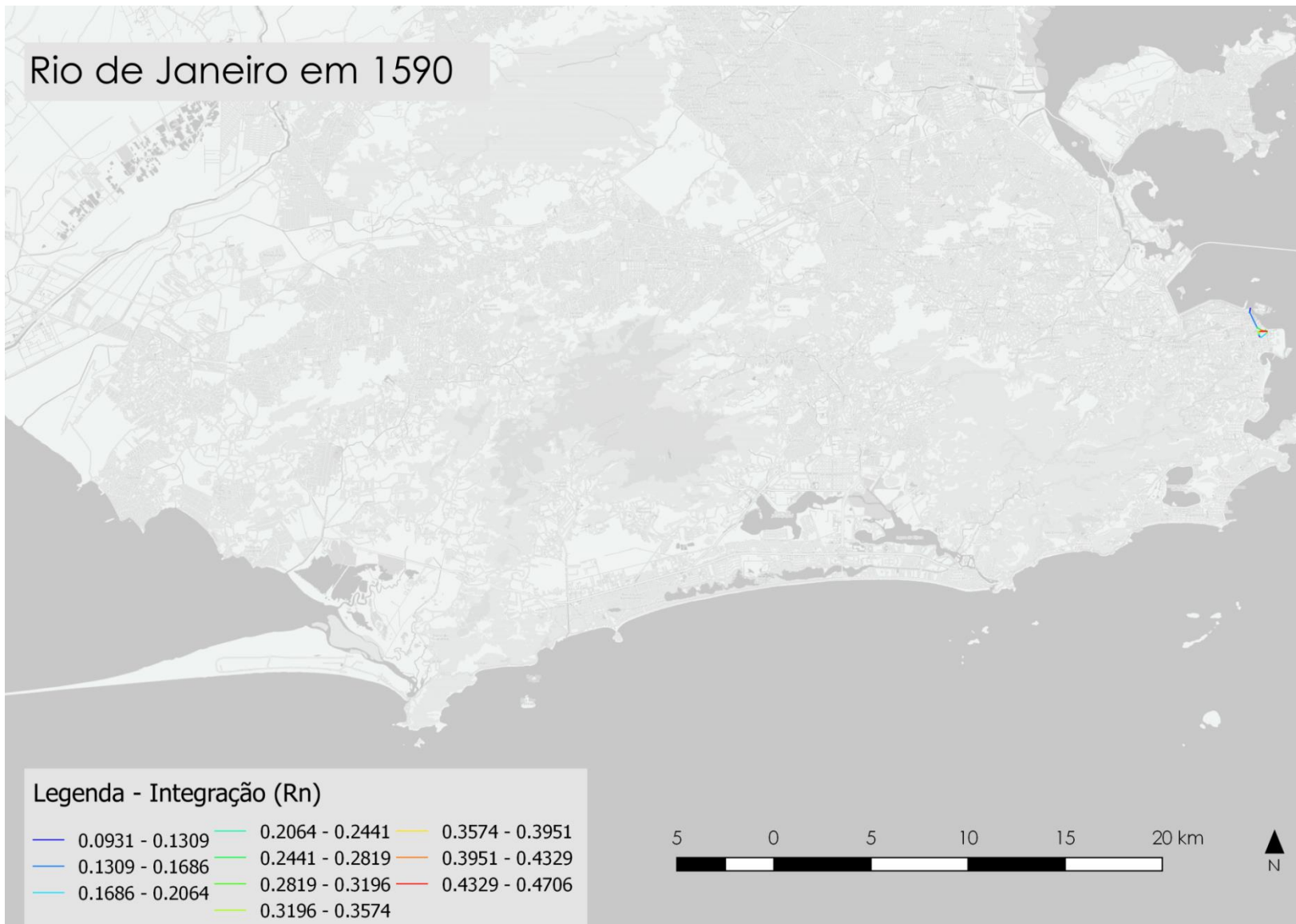


Figura 94: A cidade do Rio de Janeiro em 1590. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

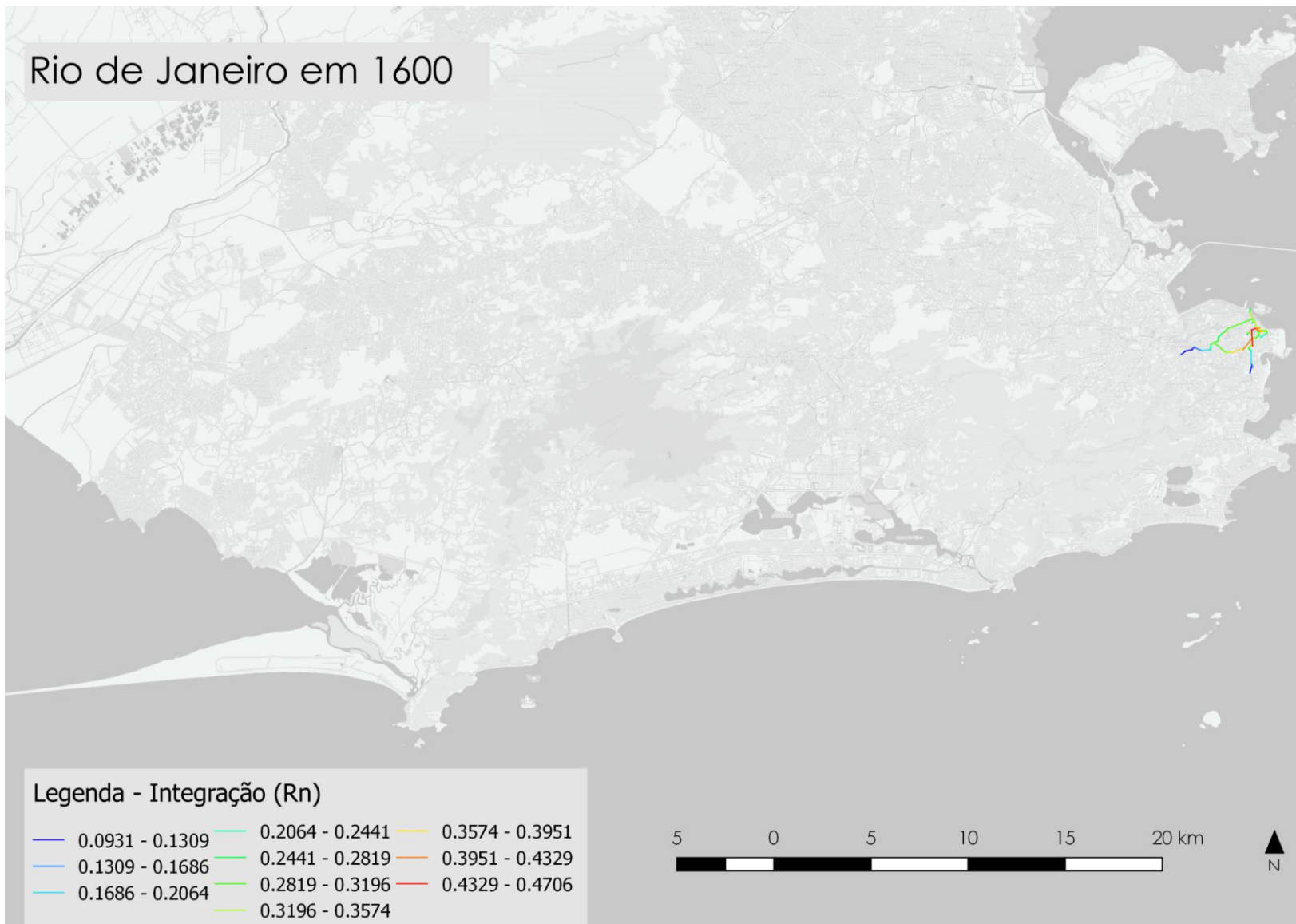


Figura 95: A cidade do Rio de Janeiro em 1600. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

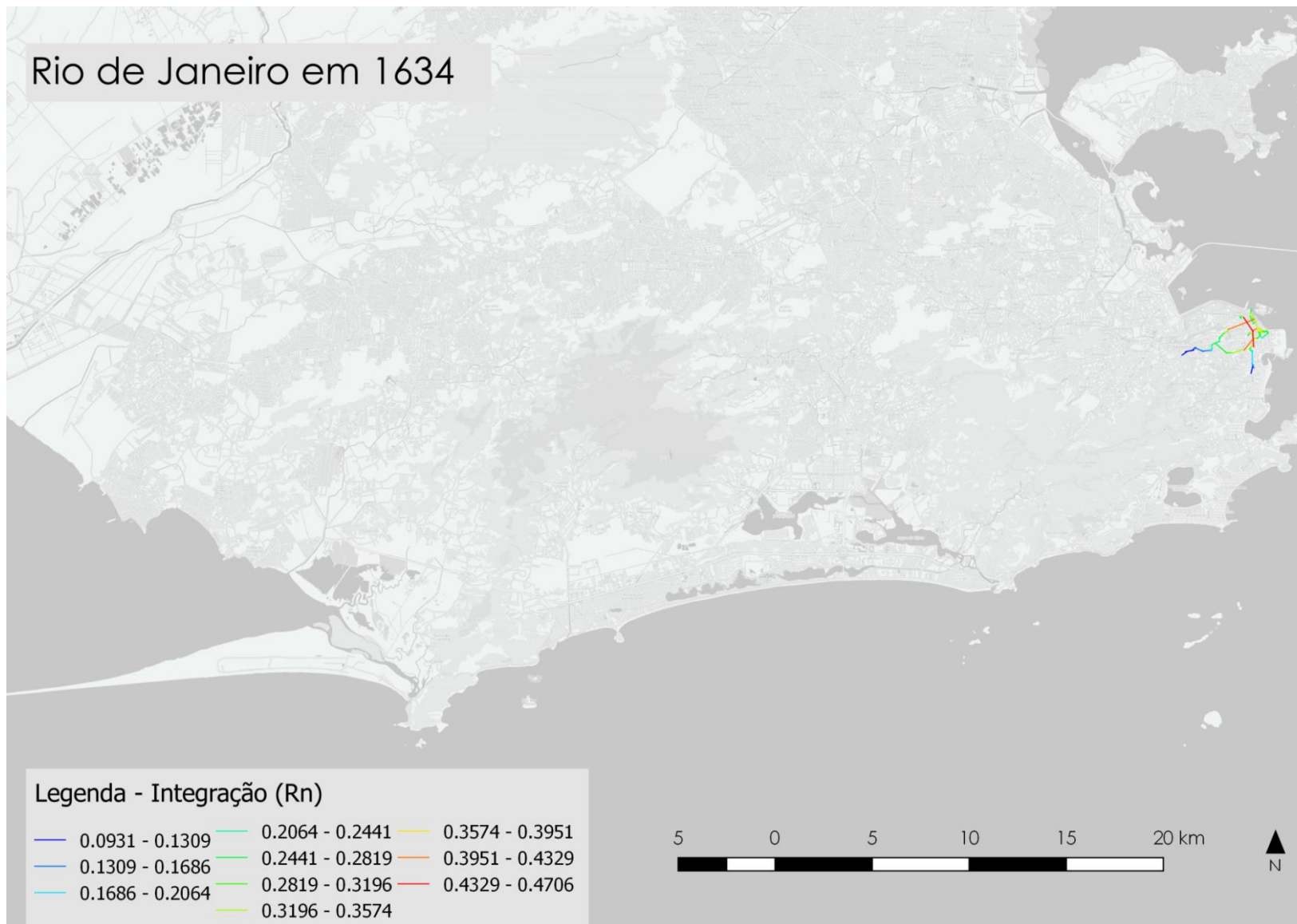


Figura 96: A cidade do Rio de Janeiro em 1634. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

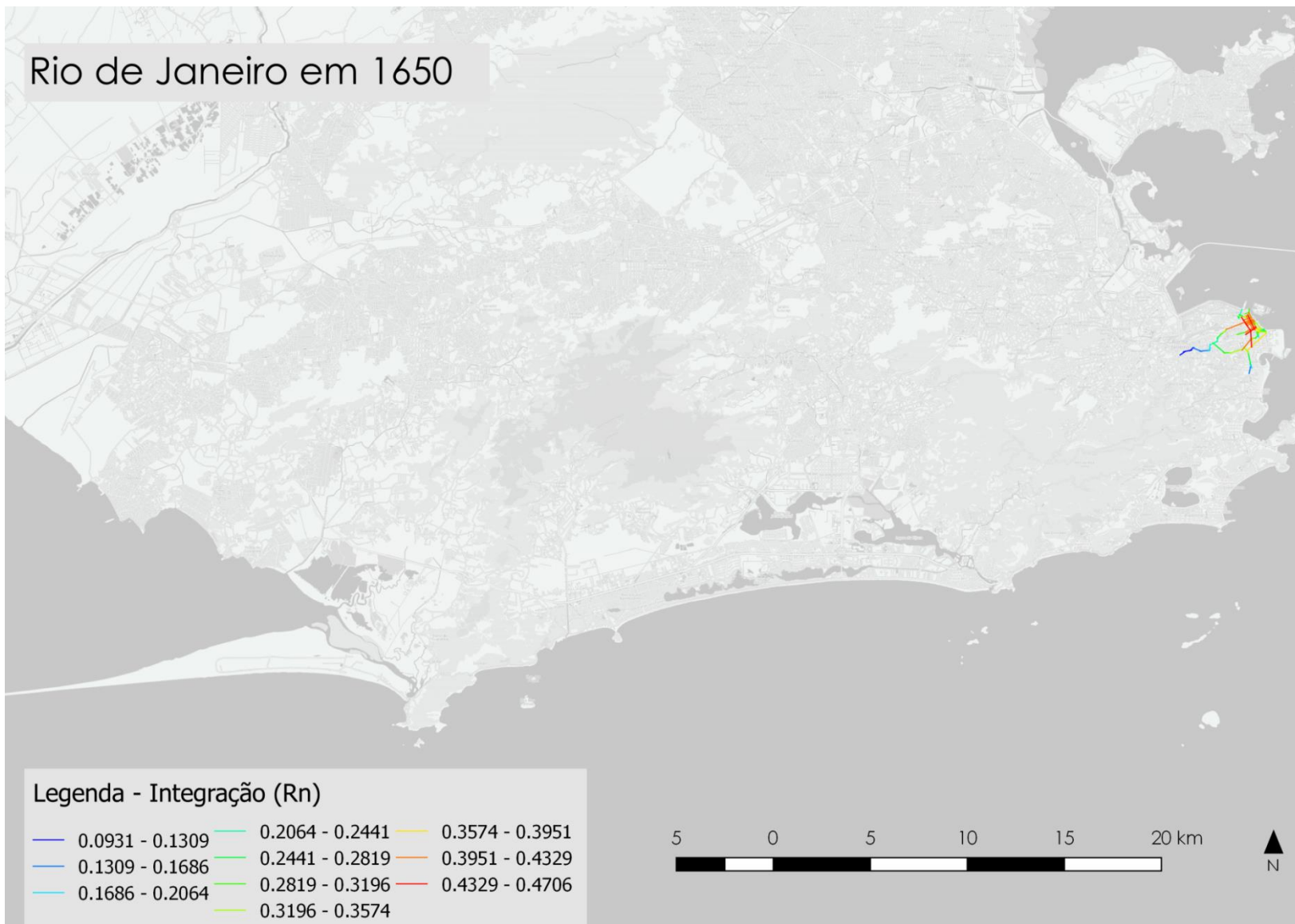


Figura 97: A cidade do Rio de Janeiro em 1650. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.



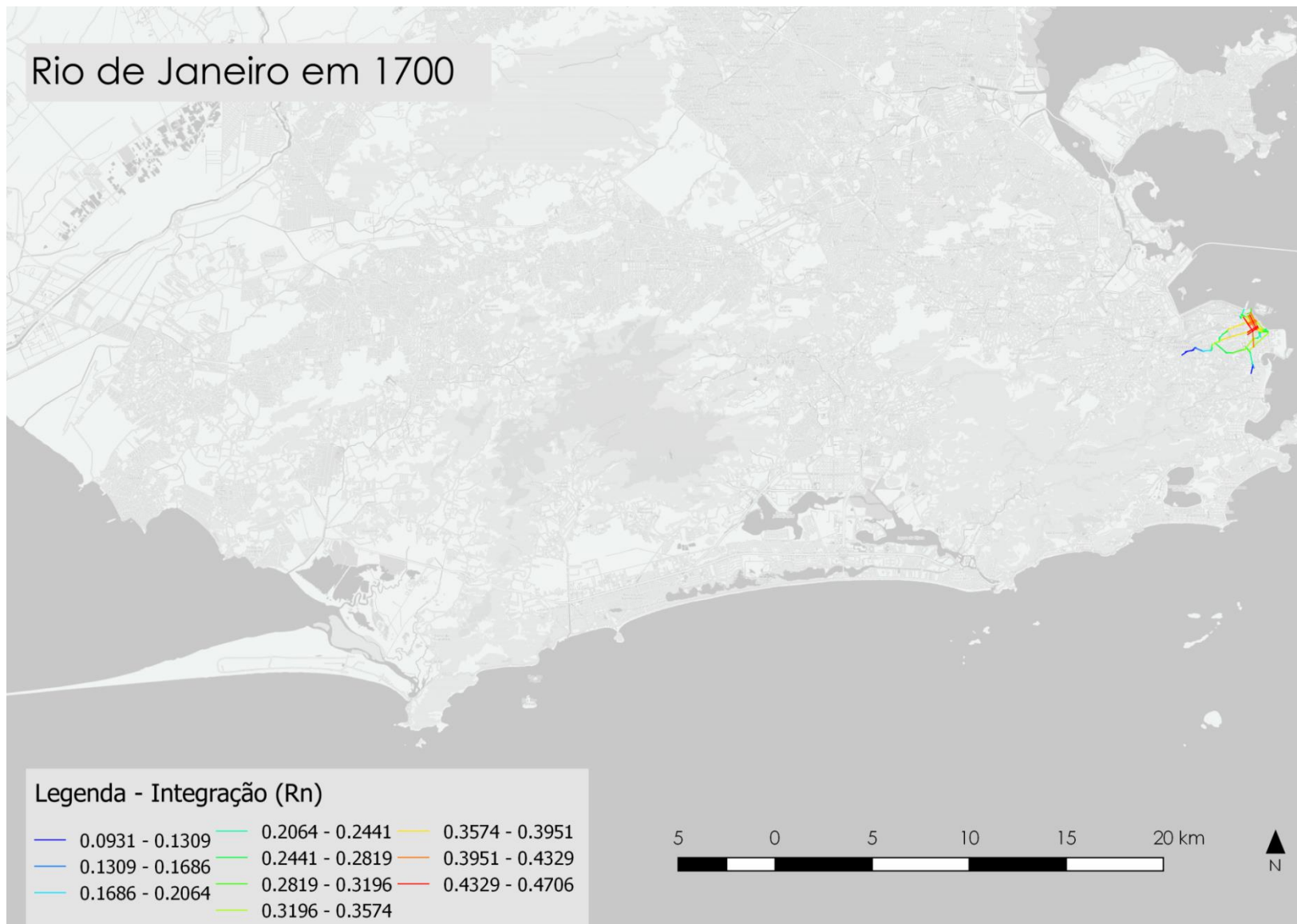


Figura 98: A cidade do Rio de Janeiro em 1700. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

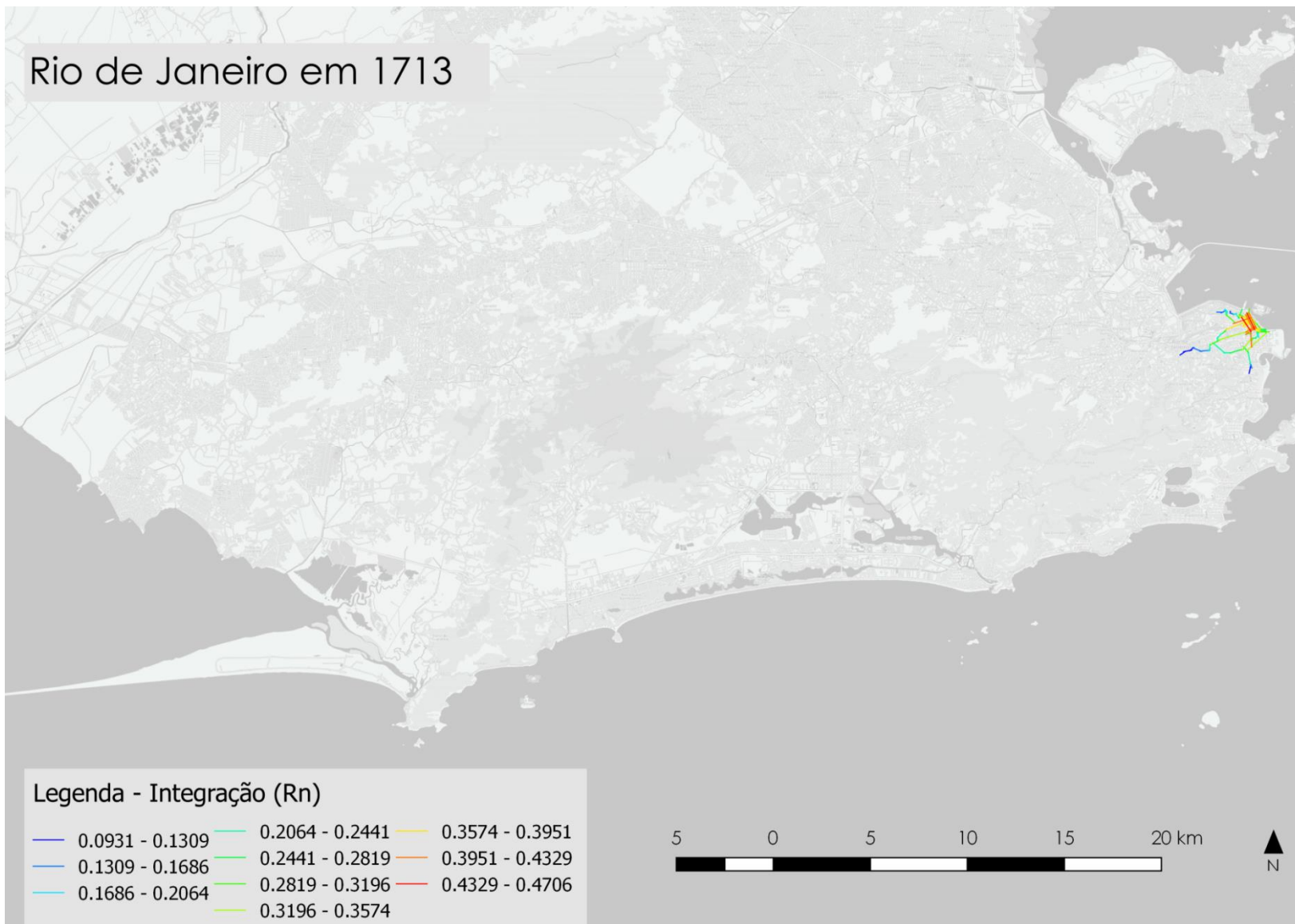


Figura 99: A cidade do Rio de Janeiro em 1713. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

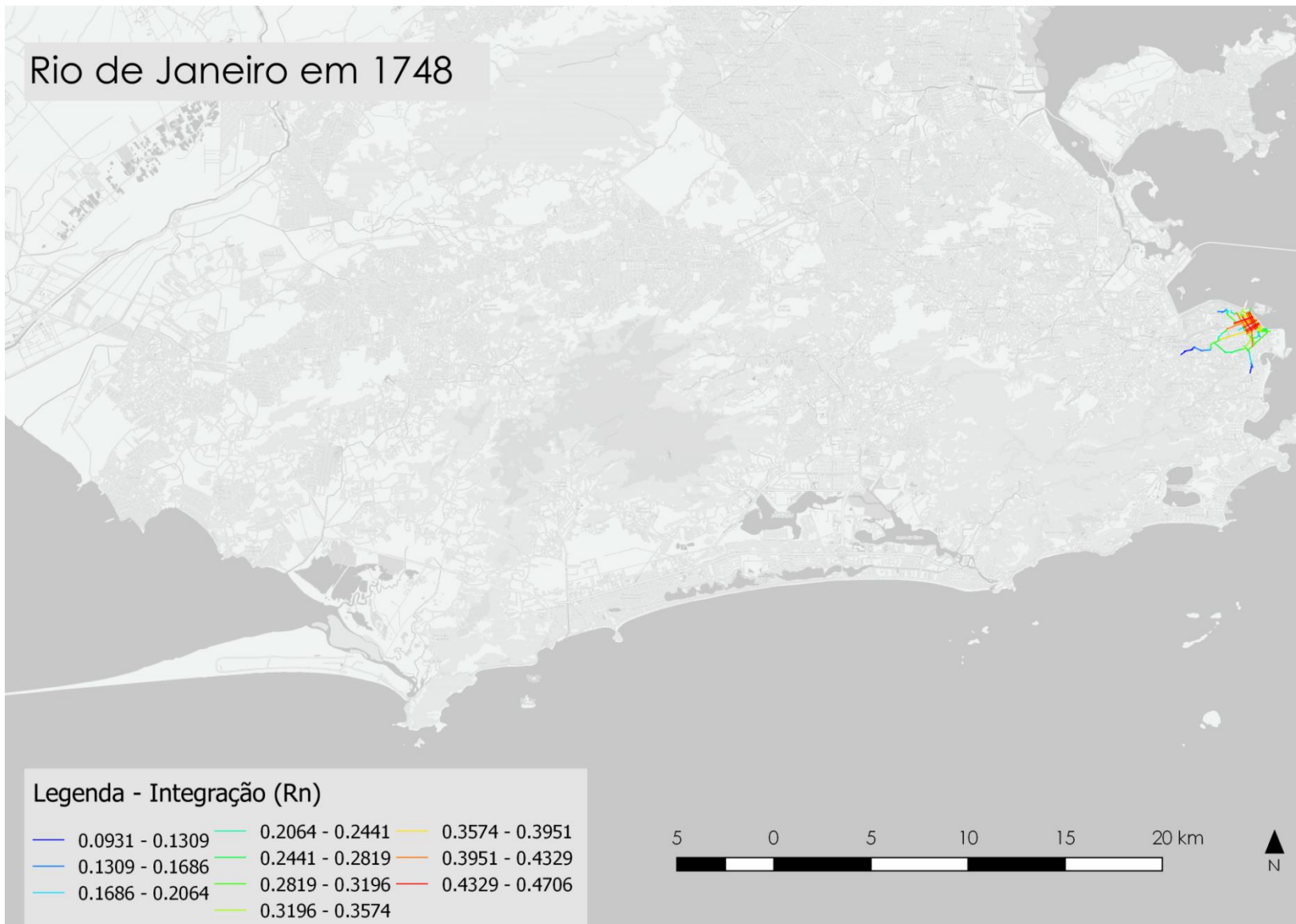


Figura 100: A cidade do Rio de Janeiro em 1748. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

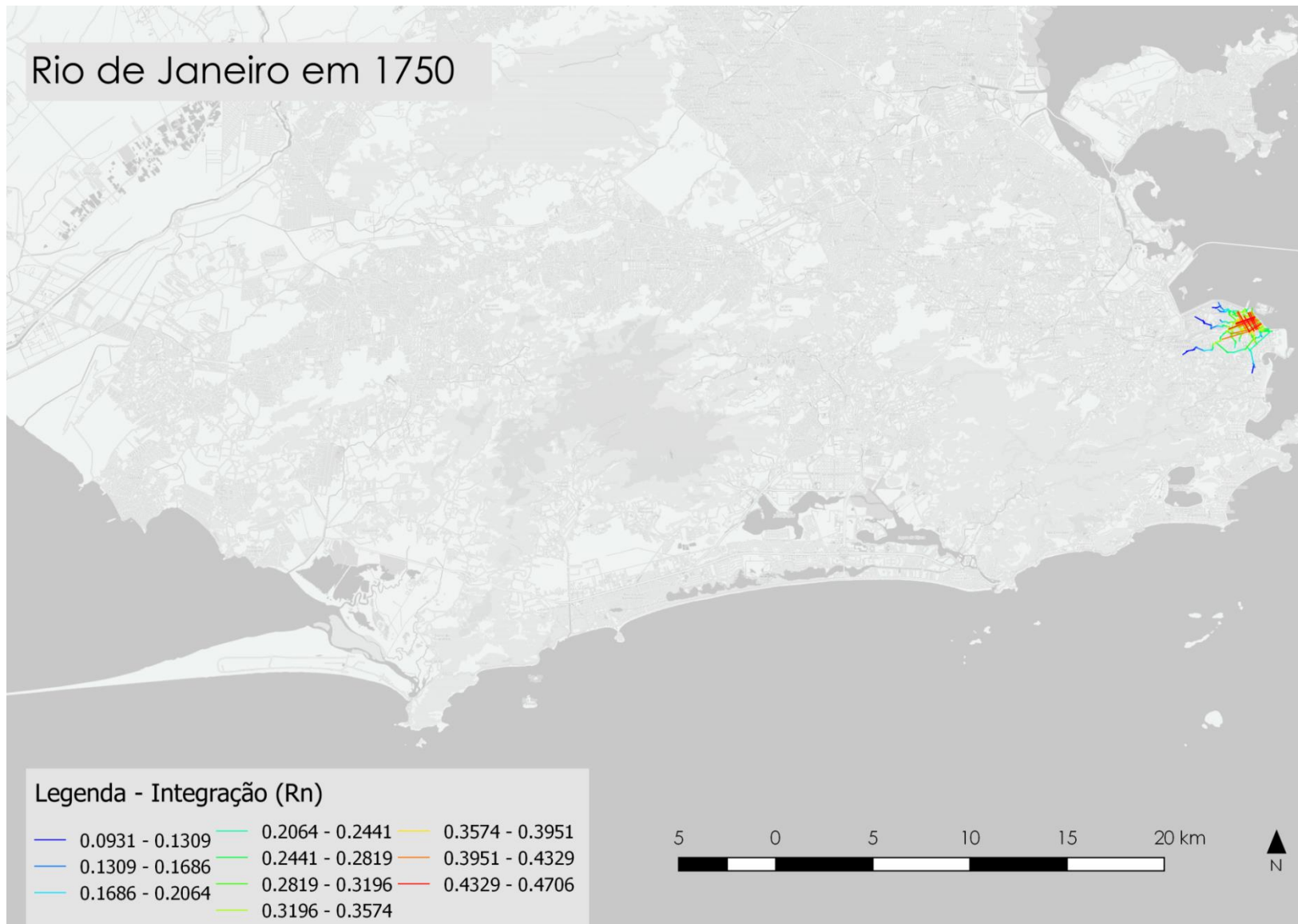


Figura 101: A cidade do Rio de Janeiro em 1750. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

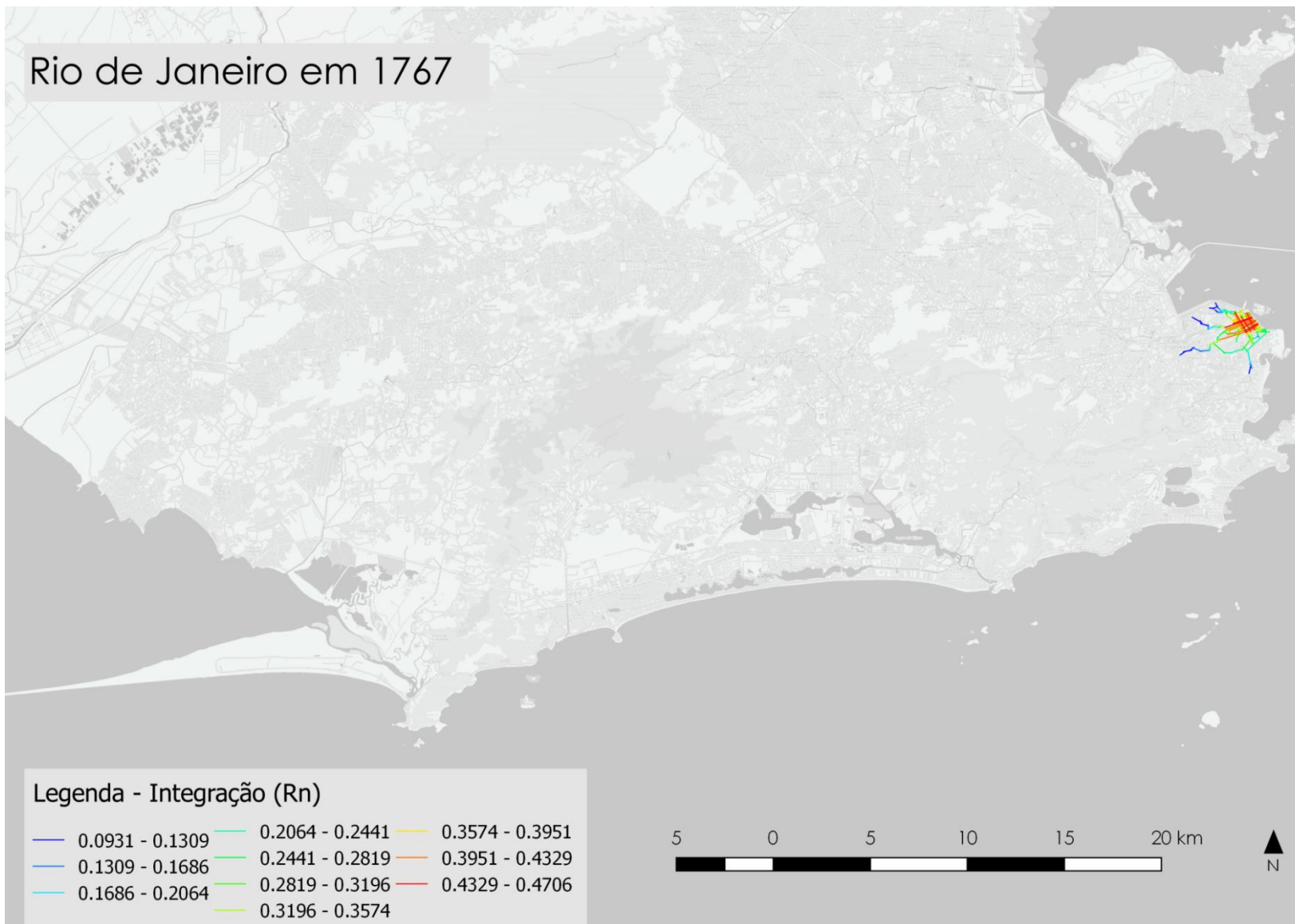


Figura 102: A cidade do Rio de Janeiro em 1767. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

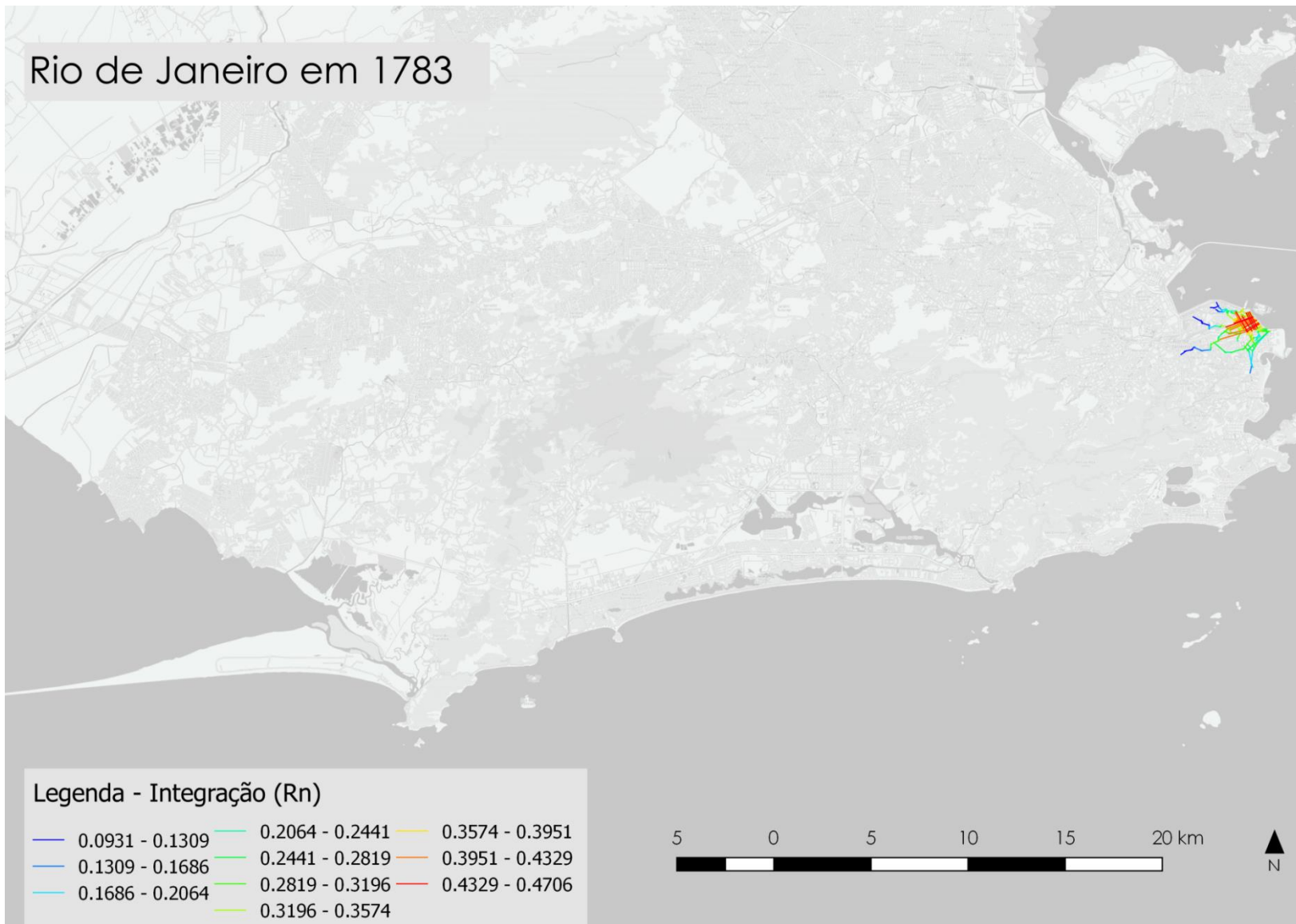


Figura 103: A cidade do Rio de Janeiro em 1783. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

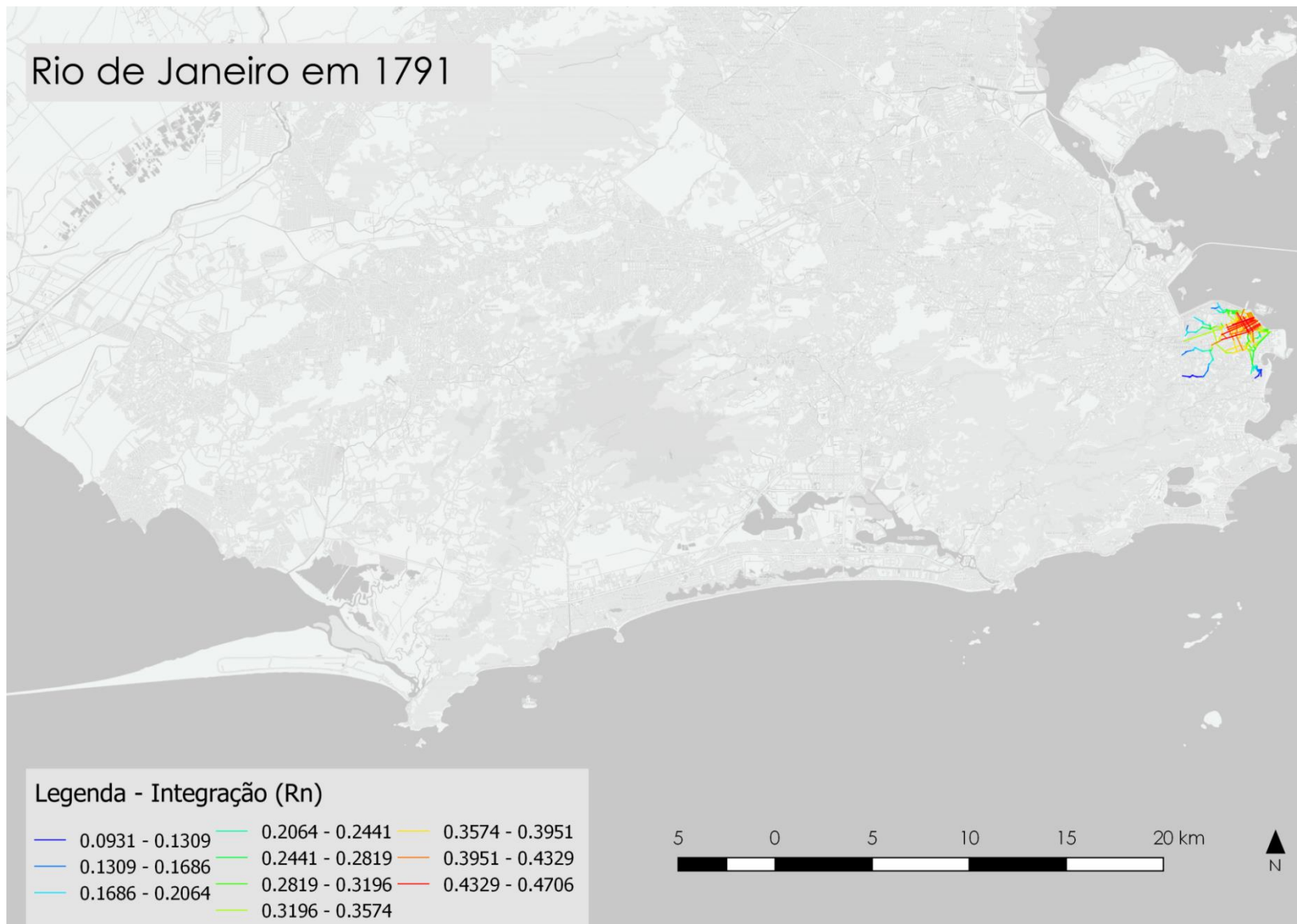


Figura 104: A cidade do Rio de Janeiro em 1791. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

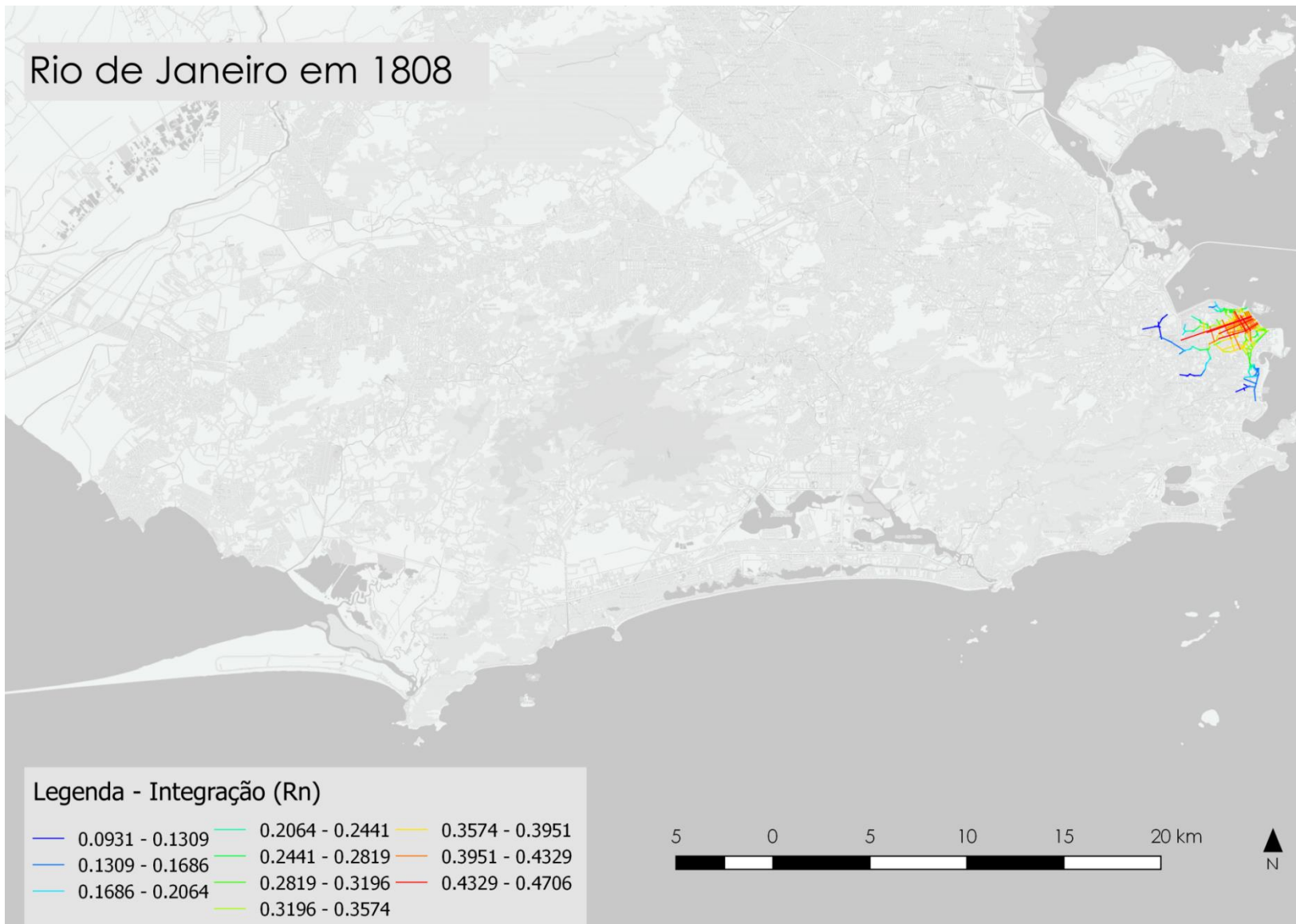


Figura 105: A cidade do Rio de Janeiro em 1808. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.



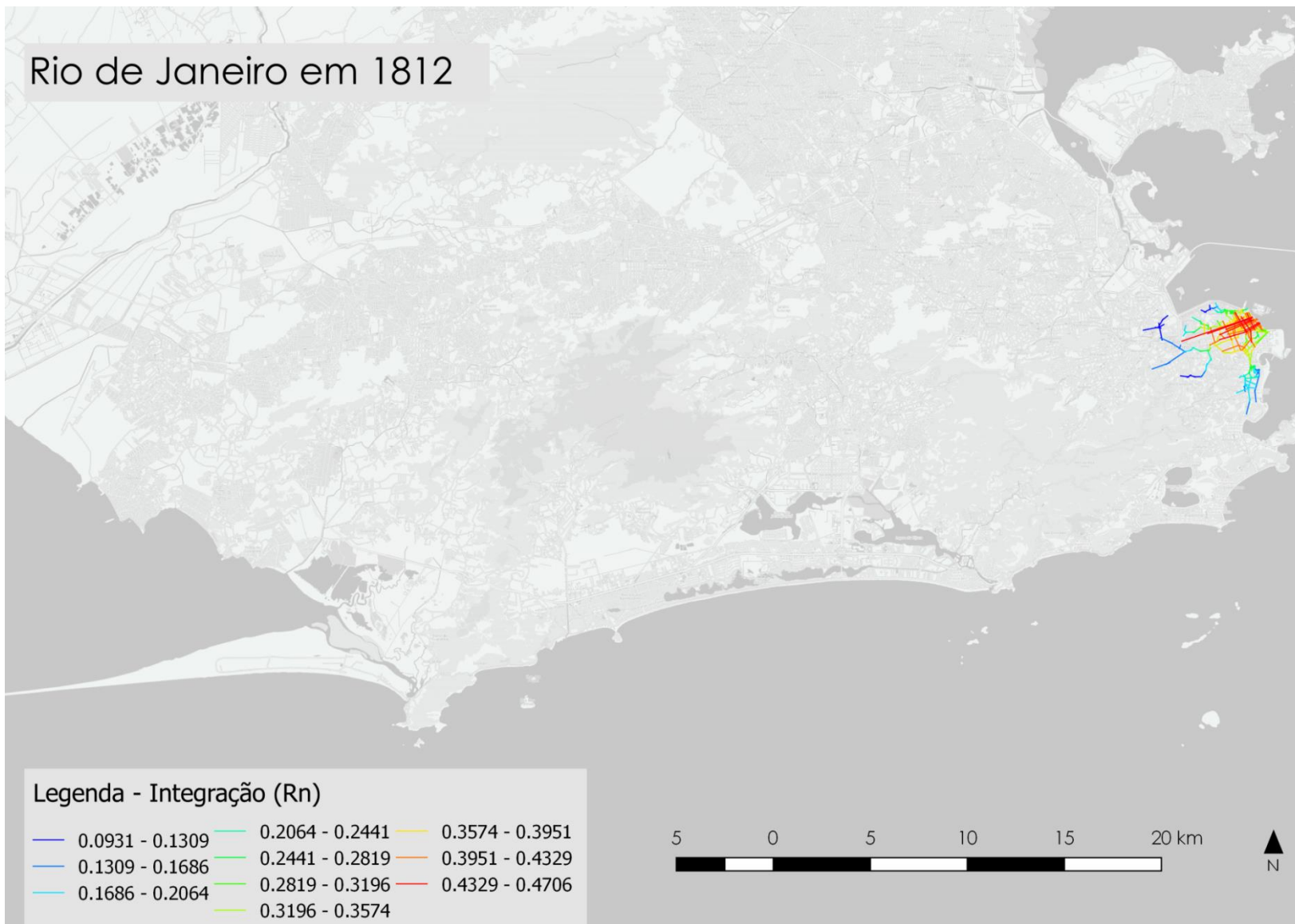


Figura 106: A cidade do Rio de Janeiro em 1812. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

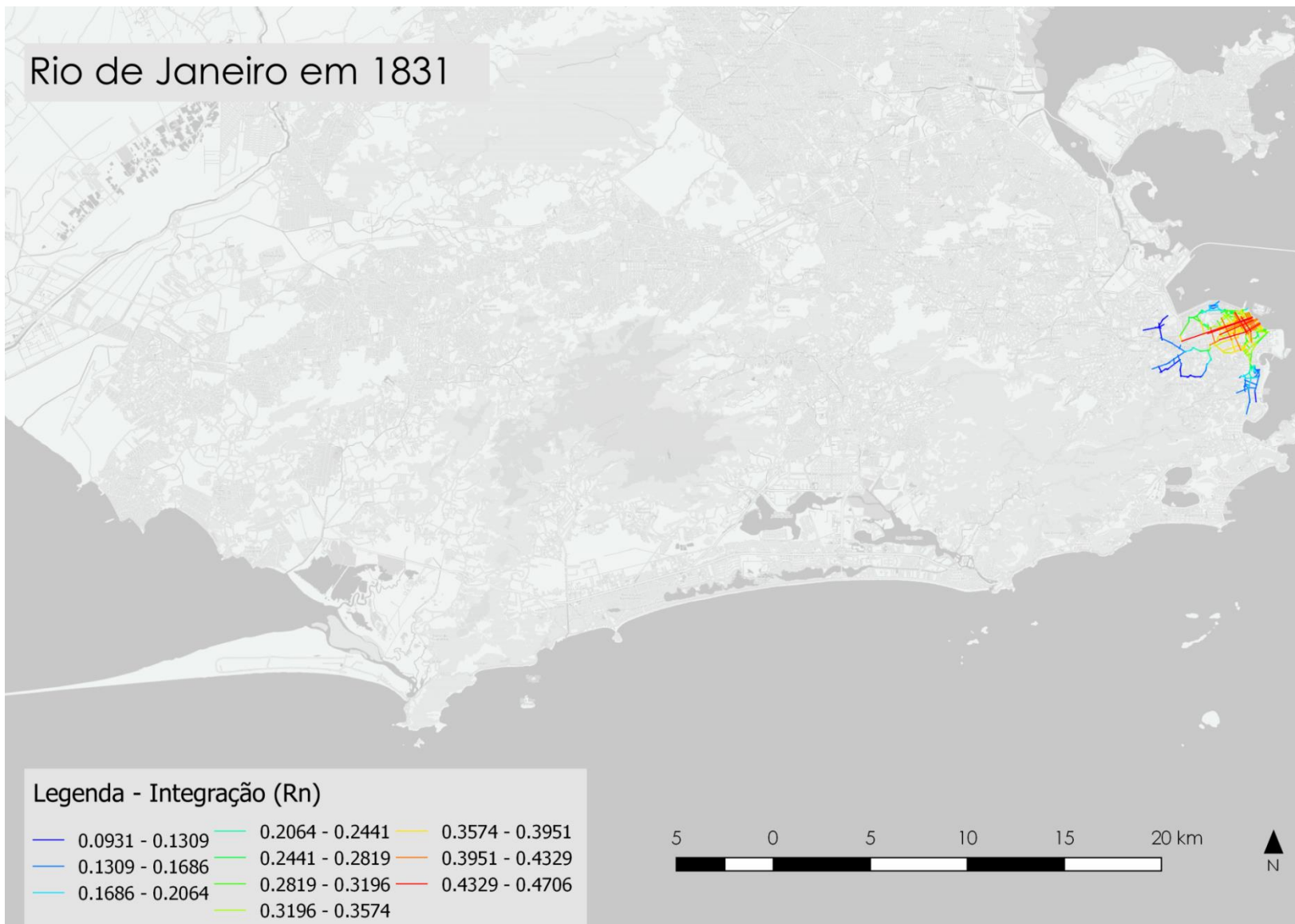


Figura 107: A cidade do Rio de Janeiro em 1831. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

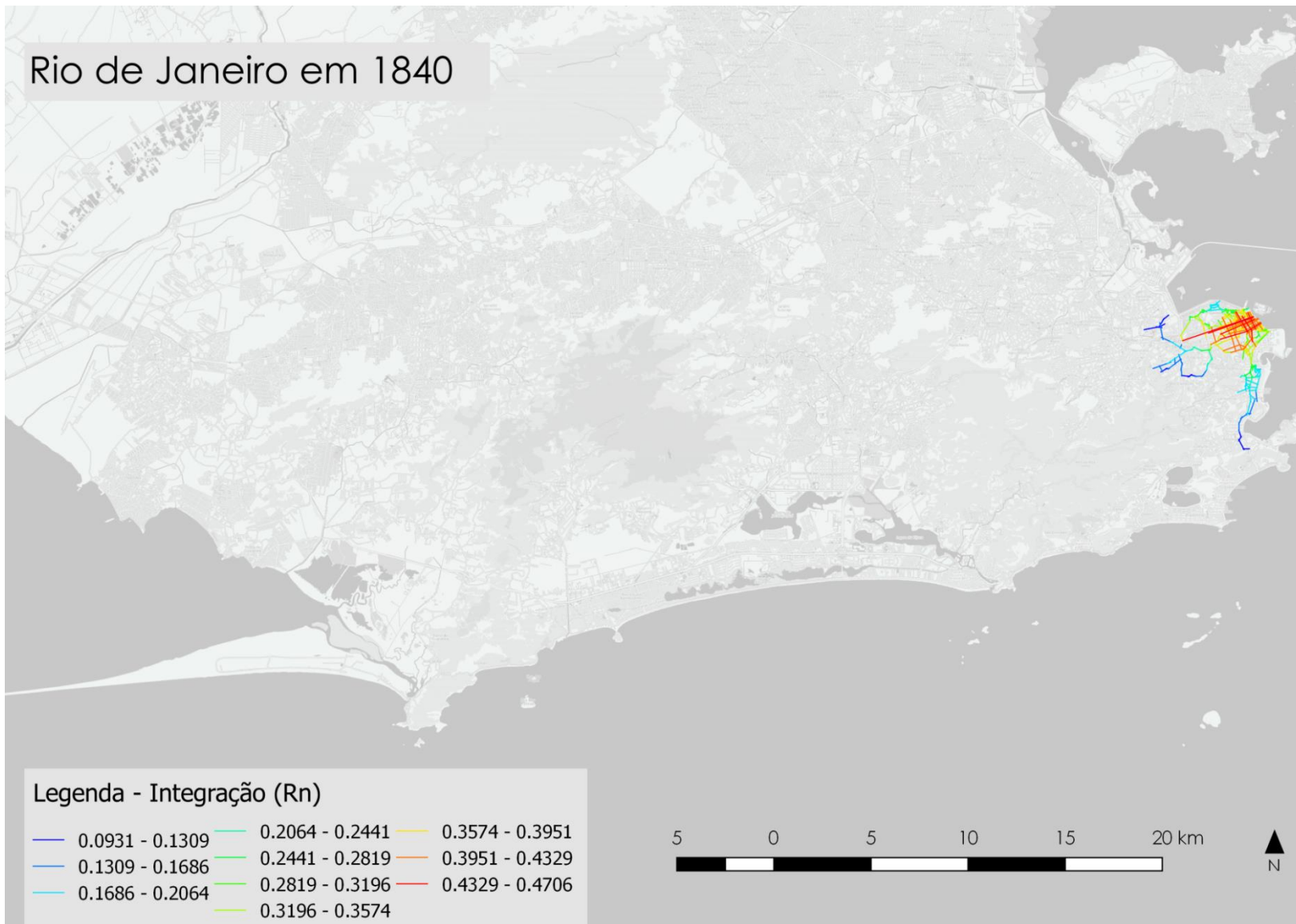


Figura 108: A cidade do Rio de Janeiro em 1840. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

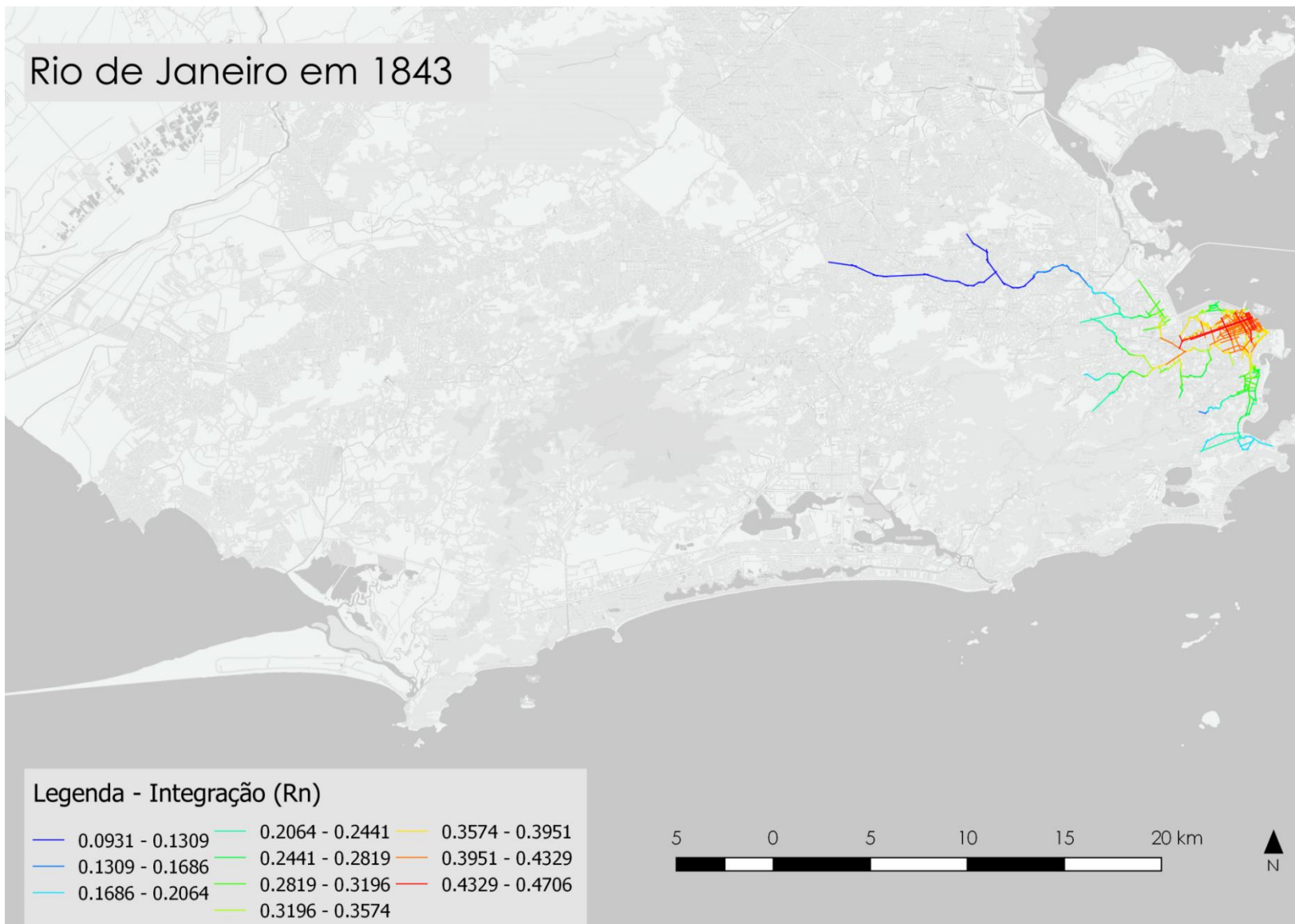


Figura 109: A cidade do Rio de Janeiro em 1843. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

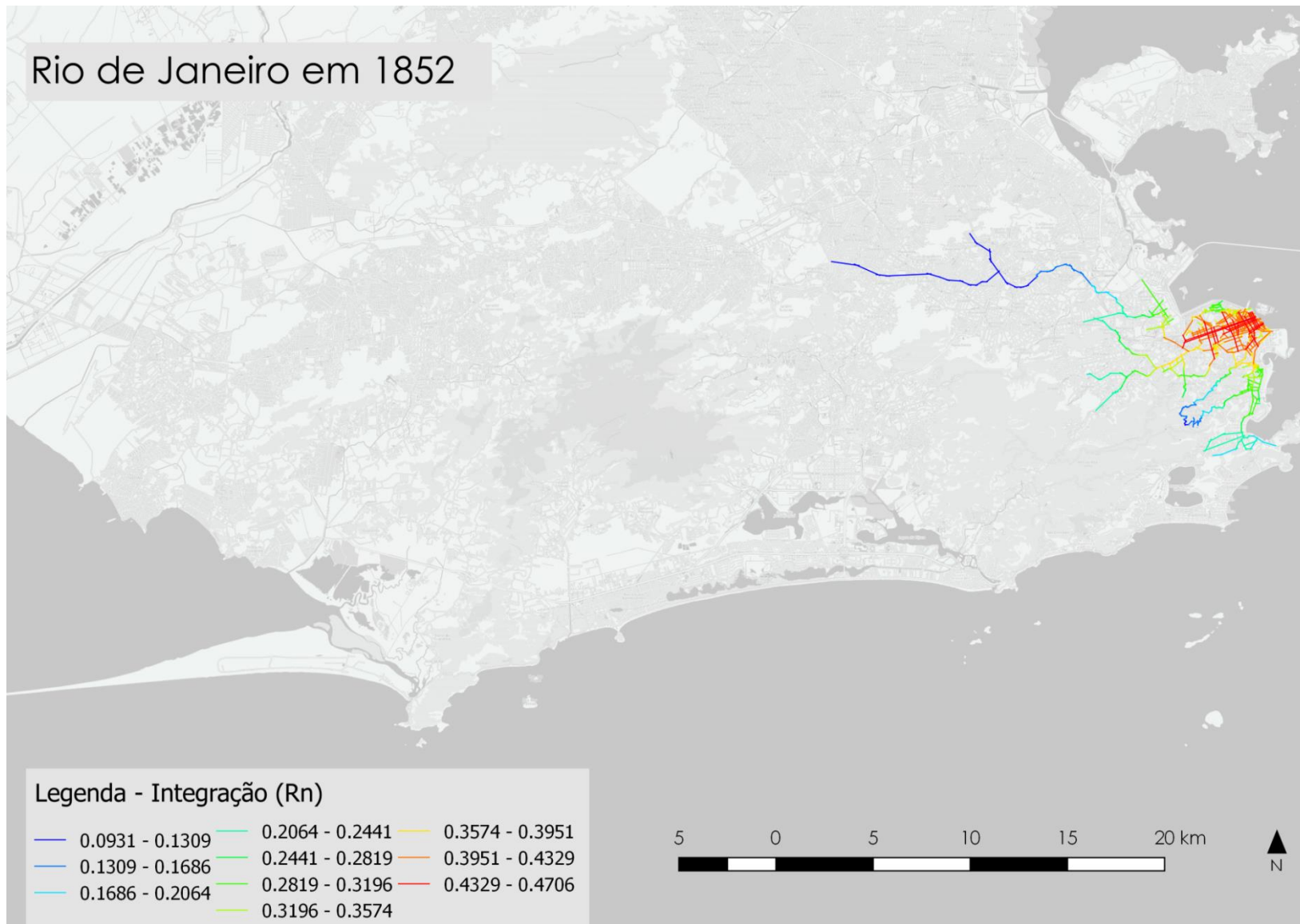


Figura 110: A cidade do Rio de Janeiro em 1852. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

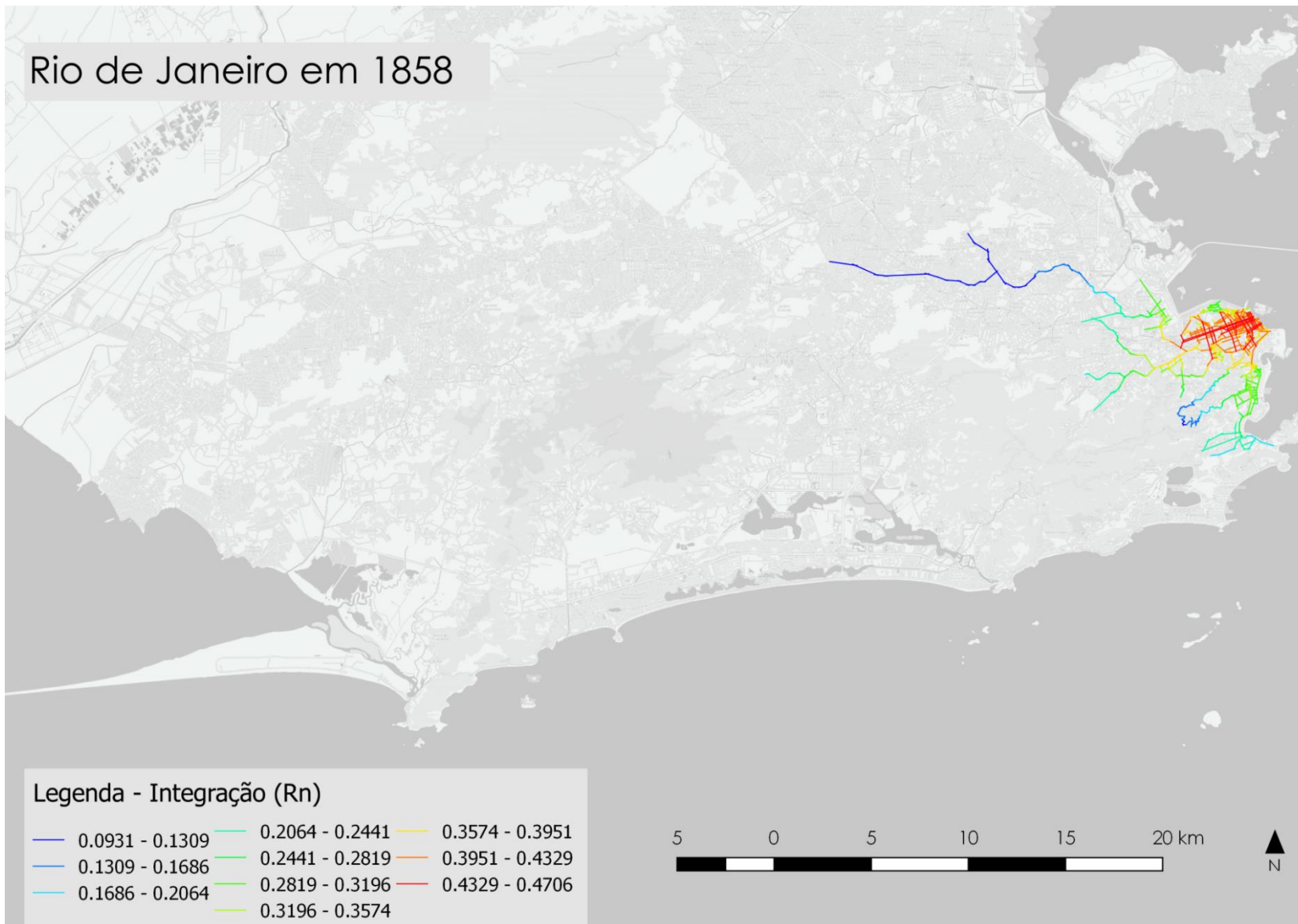


Figura 111: A cidade do Rio de Janeiro em 1858. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

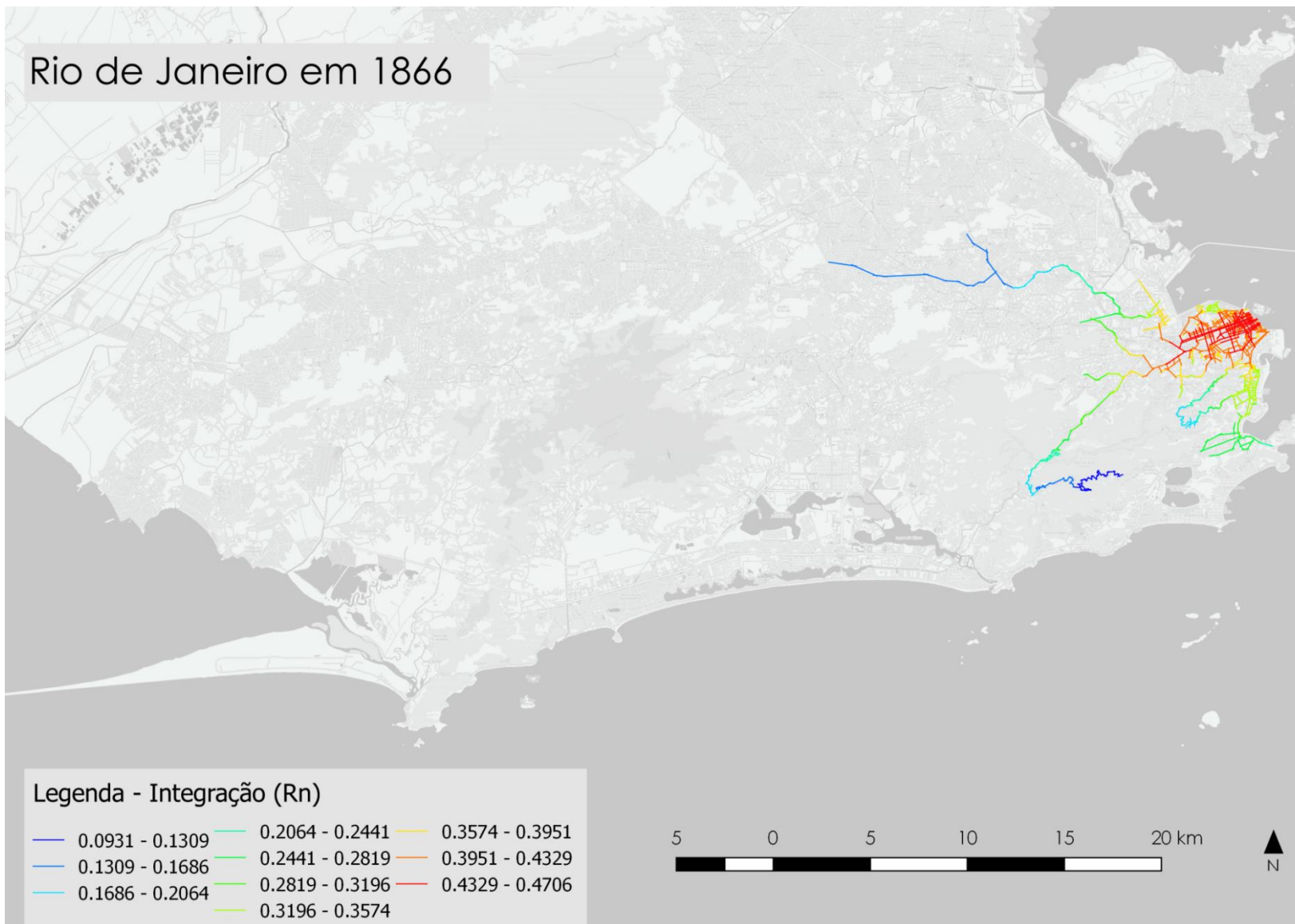


Figura 112: A cidade do Rio de Janeiro em 1866. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

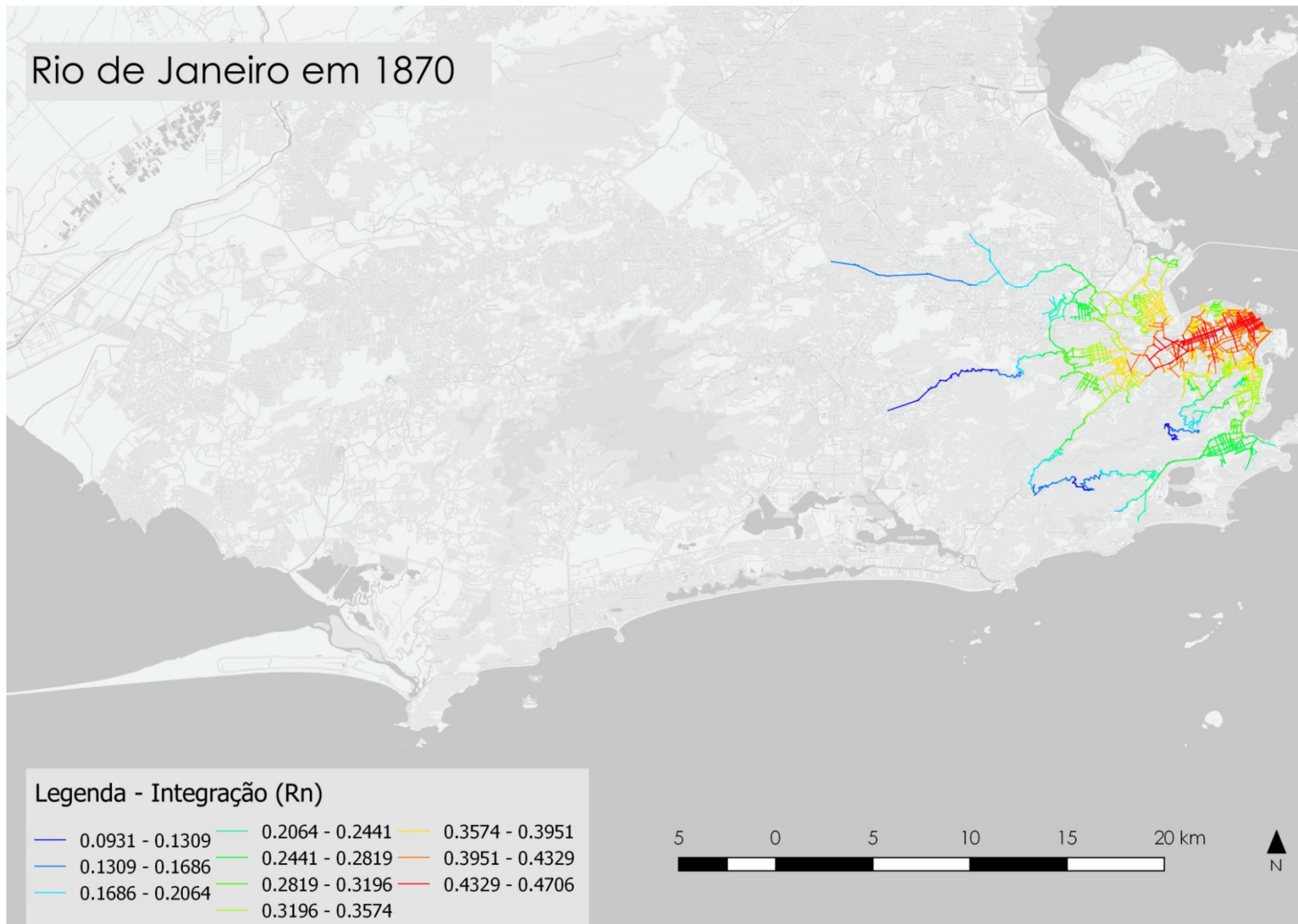


Figura 113: A cidade do Rio de Janeiro em 1870. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.



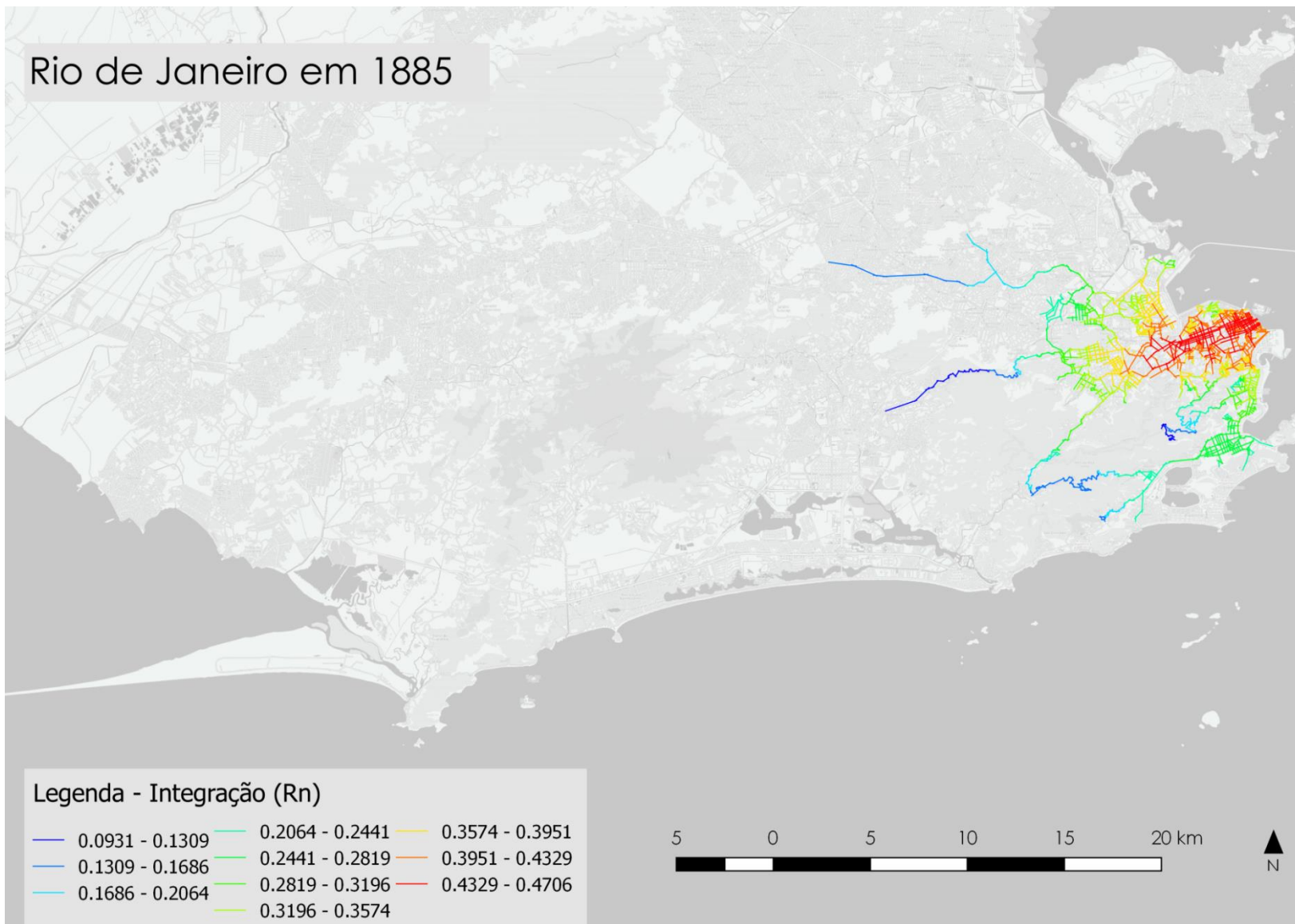


Figura 114: A cidade do Rio de Janeiro em 1885. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

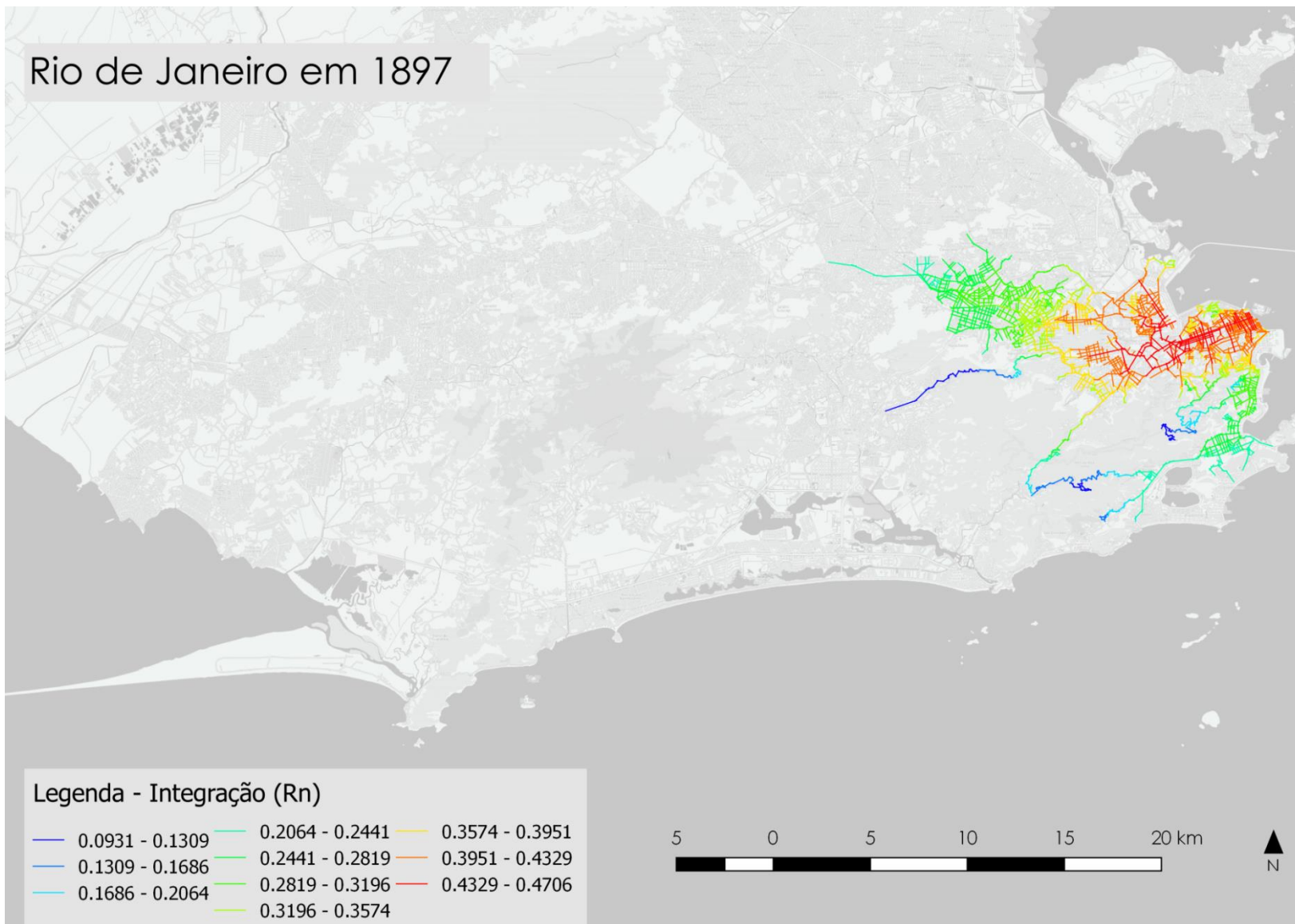


Figura 115: A cidade do Rio de Janeiro em 1897. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

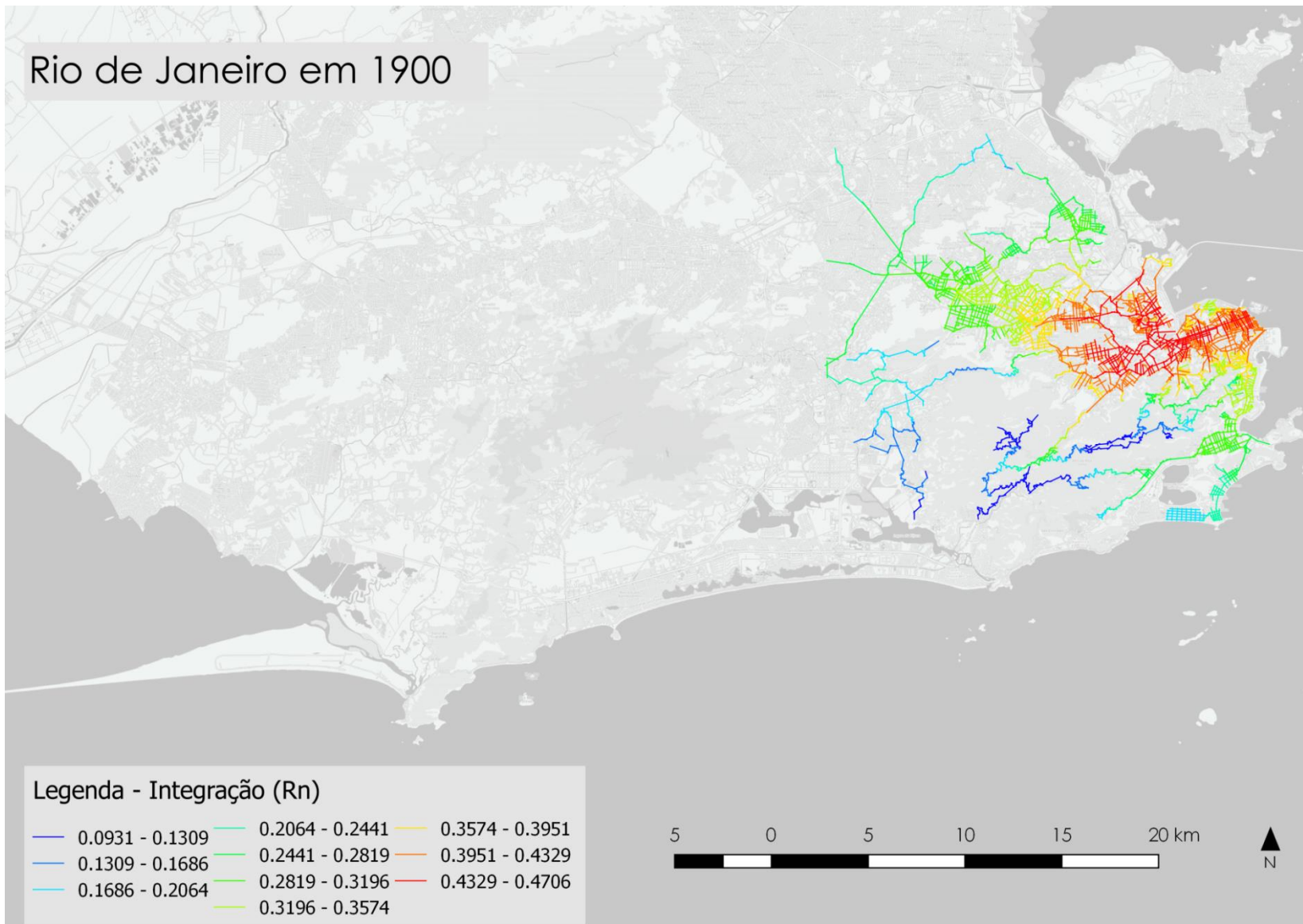


Figura 116: A cidade do Rio de Janeiro em 1900. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

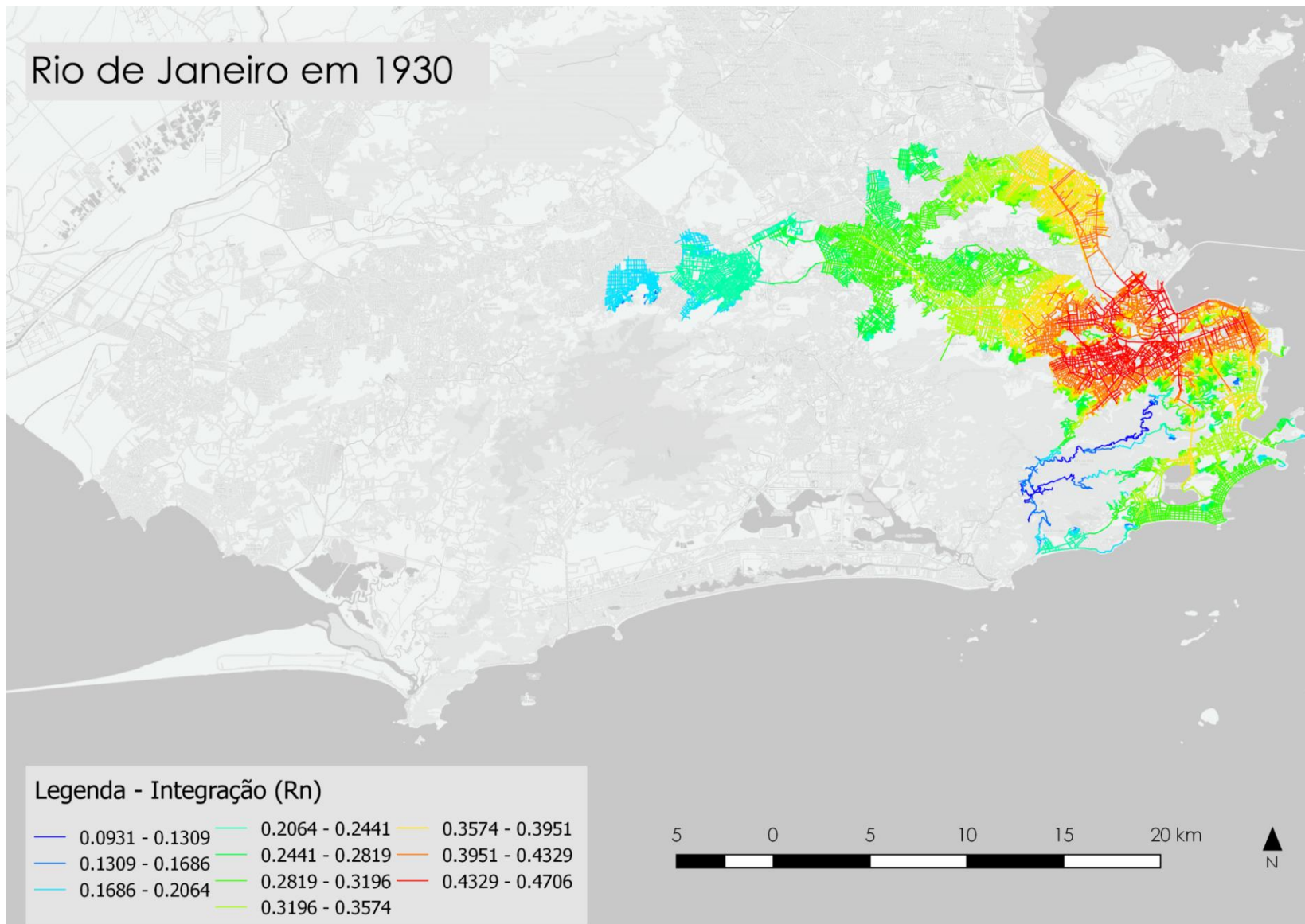


Figura 117: A cidade do Rio de Janeiro em 1930. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

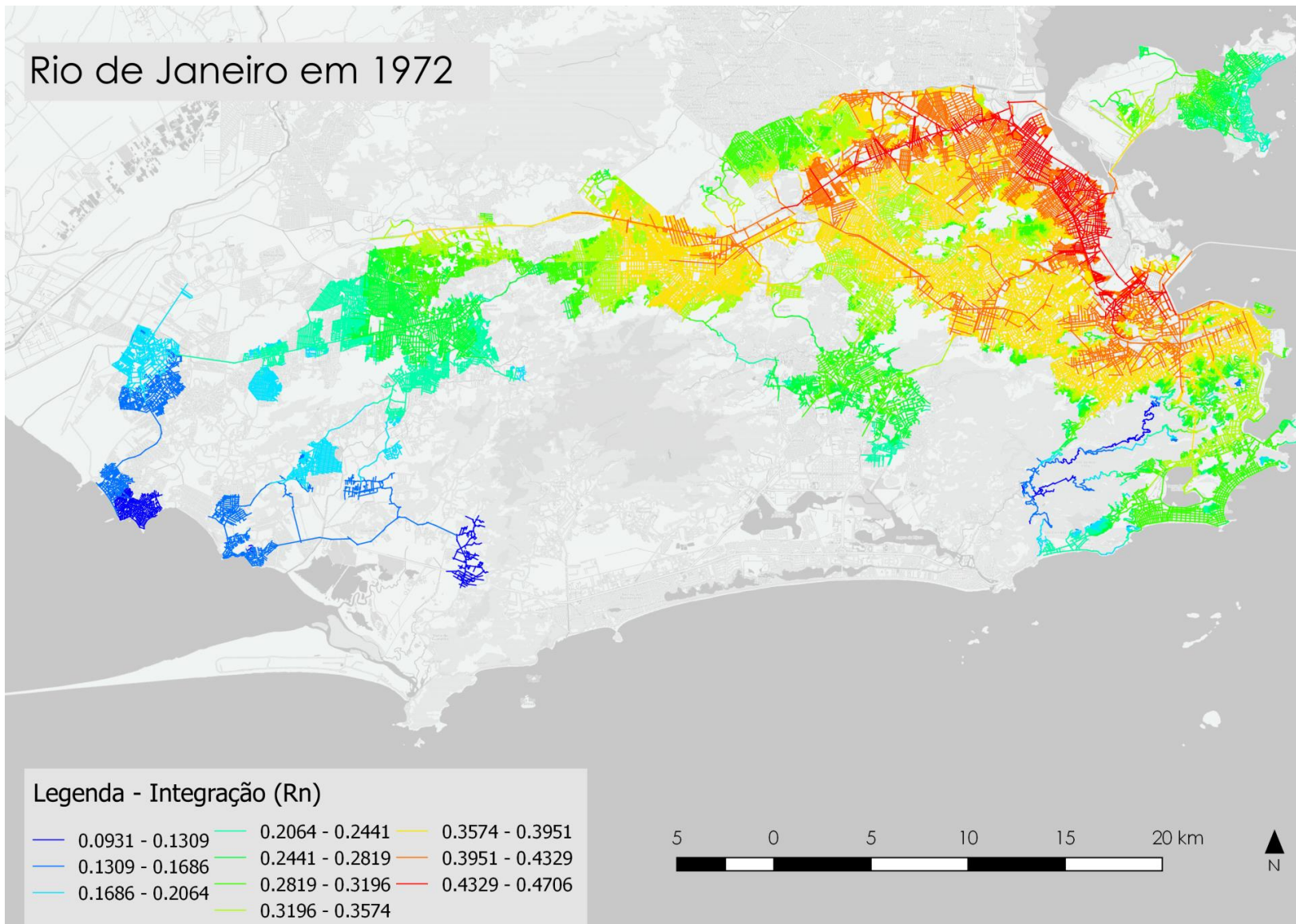


Figura 118: A cidade do Rio de Janeiro em 1972. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

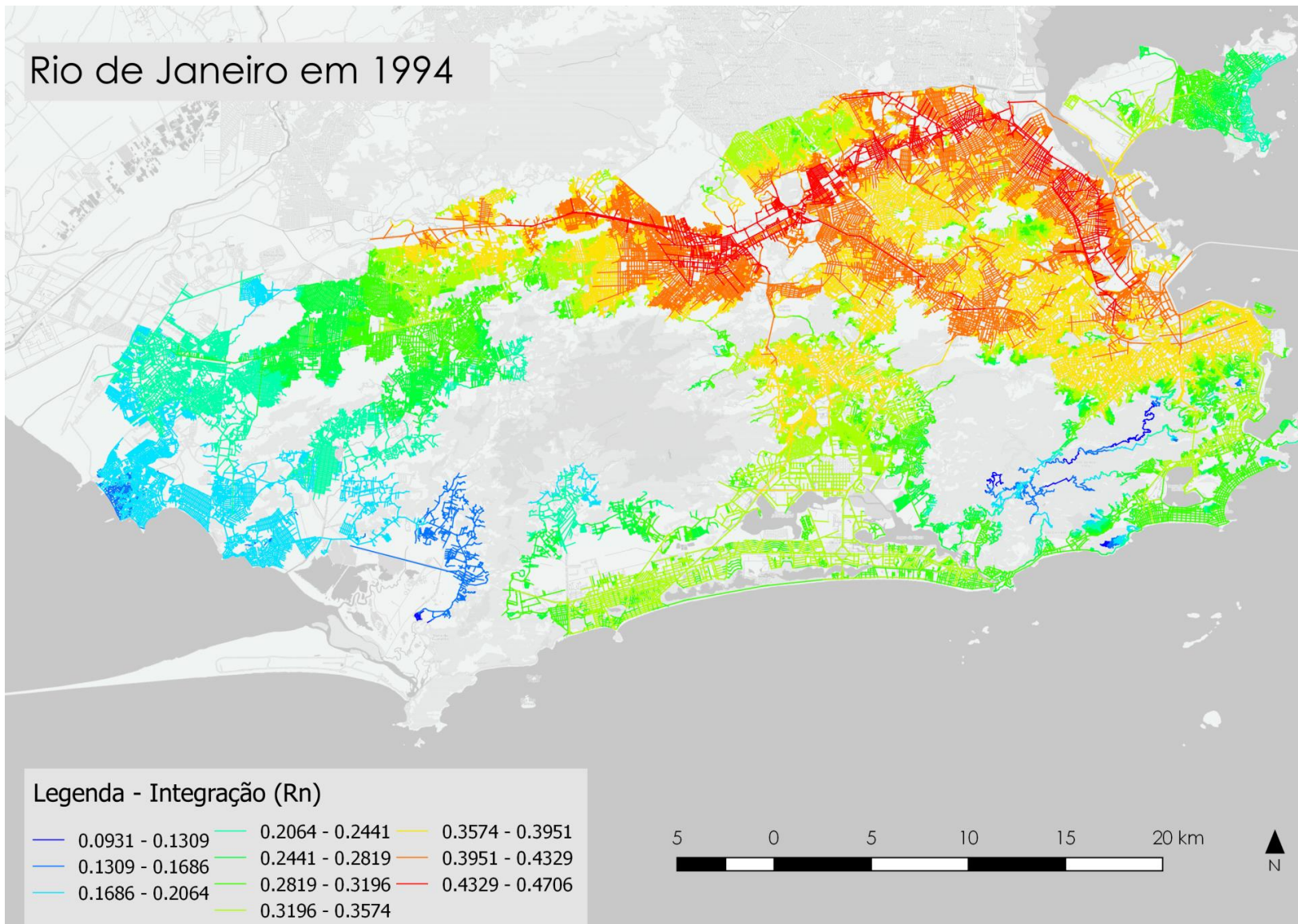


Figura 119: A cidade do Rio de Janeiro em 1994. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

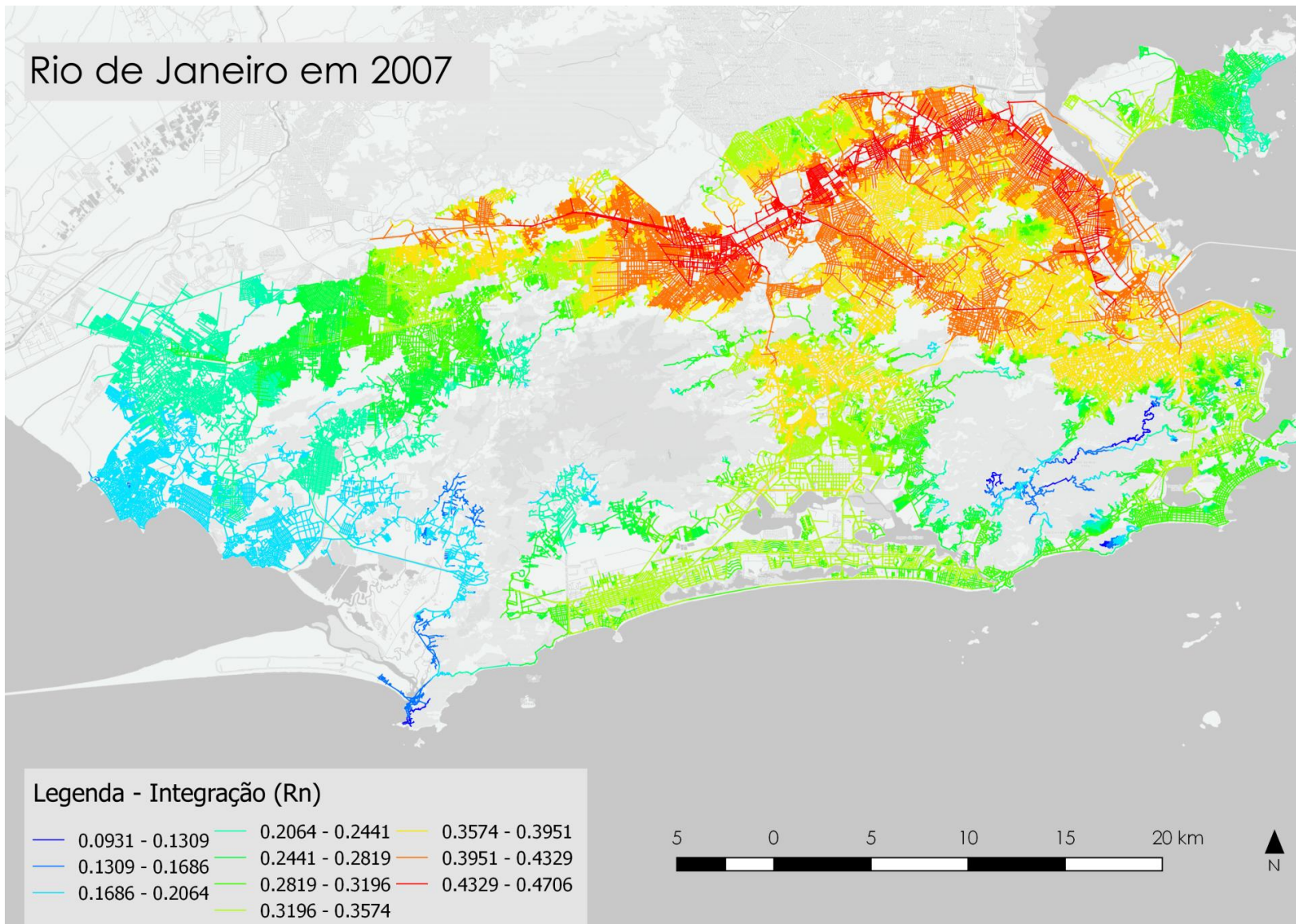


Figura 120: A cidade do Rio de Janeiro em 2007. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.

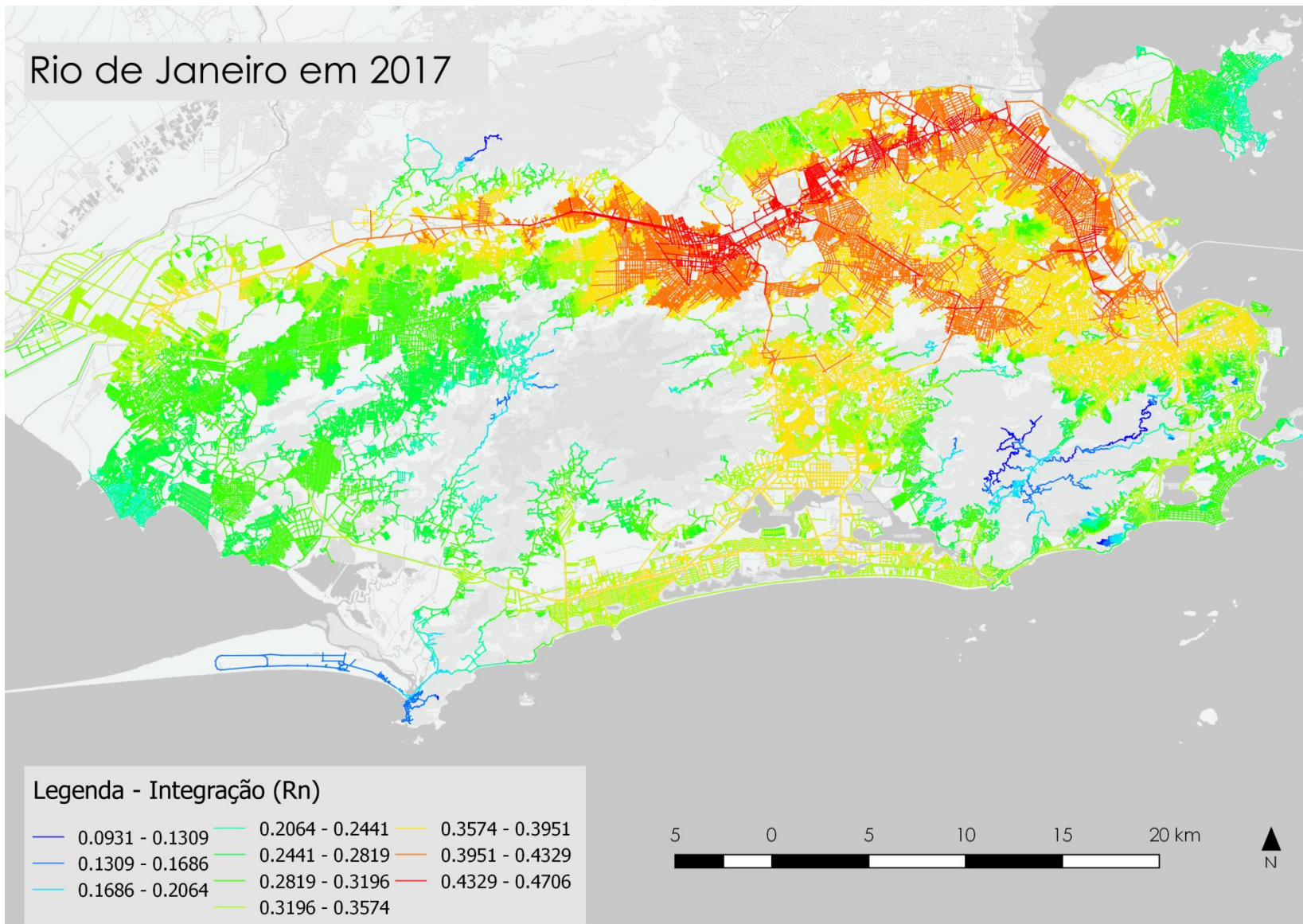


Figura 121: A cidade do Rio de Janeiro em 2017. Mapa axial de integração global (Rn). Fonte: autora.