

## **NOS TRILHOS CULTURAIS DE UMA CIDADE MESTIÇA: uma aventura férrea nas paisagens da cidade do Rio de Janeiro.**

*Márcia Pinto Bandeira*<sup>1</sup>

Resumo: Este estudo empreende uma revisão histórica sobre a presença da linha férrea na cidade do Rio de Janeiro como objeto material e simbólico de integração da vida urbana em suas dinâmicas espacial e temporal. Ela permitiu a visita e a interação de espaços separados, lisos e estriados, dentro de um processo cultural de longa duração de trocas, mediações e conflitos que modificou a paisagem urbana e, especificamente, elaborou novos matizes das relações sociais, construindo e articulando subjetividades, assim como produzindo a alteridade. Este processo resultou na formação e caracterização do Rio de Janeiro como uma *cidade mestiça*.  
Palavras chave: cultura; linha férrea; tempo; espaço liso e estriado; cidade *mestiça*.

Abstract: This study aims at making a historical review upon the presence of the railway line in the city of Rio de Janeiro as the symbolic and material object of the integration into urban life in its spatial and temporal dynamics. It allowed visiting and also the interaction between separate spaces either smooth or striated, within a long-lasting cultural process of exchanges, mediations and conflicts that has modified the urban landscape and specifically drew up new shades to the social bonds by constructing and connecting subjectivities as well as producing the alterity. In turn, such process resulted in the formation and characterization of Rio de Janeiro as a *mestizo city*.

Keywords: culture; railway line; time; smooth and striated space; *mestizo city*.

### **I - Introdução**

A cidade nasce nos fins do período medieval como símbolo e encarnação espacial de liberdade. O Rio de Janeiro ainda não existia, mas dentro dos olhos dos seus fundadores a cidade era um símbolo de paraíso terrestre.

---

<sup>1</sup> Professora do Departamento de História do Colégio Pedro II. Coordenadora Pedagógica de História do Campus SCIII. Membro do Laboratório de História do CSCIII. Prof<sup>a</sup> Supervisora do Programa Residência Docente. Doutora em Comunicação Social pela UFRJ. Mestre em Educação pela UERJ.

Naturalmente segura, por obra da natureza divina, com frutos e animais paradisíacos, e habitantes puros. O cronista Gandavo chegou a afirmar que quem habitar tal espaço não pode deixar de ser feliz.

Hoje, vejo o Rio de Janeiro como uma cidade mestiça, elemento de comunicação intercultural, onde os trilhos representam uma possibilidade de movimento, de comunicação, ligando pontos de uma cidade que possui dentro de si, símbolos, cenários e paisagens, que formam uma trama mestiça.

Cidade Mestiça, porque possui em seu território “destempos”, ou seja, um misto de paisagens simultâneas, de tempos distintos, mas que coexistem “harmoniosamente”, lidam de forma singular com os conflitos entre diferentes temporalidades. Portanto, é conveniente lembrarmos Carlos Lessa, quando esse afirma que: o Rio de Janeiro é uma espécie de aglutinados das variedades do país, uma síntese de características e potencialidades nacionais, espaço aberto a todos que aqui chegam.

O Rio de Janeiro, capital do Estado brasileiro por mais de um século, sempre pode ser compreendida como um espaço de mediações, um espaço de trocas tanto de bens simbólicos como materiais. Foi e é sem dúvida palco de inúmeras tentativas de se tornar uma cidade moderna, de ser reformulada para se enquadrar em uma fôrma já pré-estabelecida por arquitetos modernos, principalmente, europeus.

Seguindo uma tendência global, hoje as cidades se tornam zona de contato. O movimento migratório mundial ou global faz de cidades como New York ou Berlim ter fronteiras além do território de seu Estado Nação. O desenvolvimento dos meios de comunicação, sobretudo no século XX, permite

a formação de redes de um intercâmbio permanente de dinheiro, mensagens e imaginários, proporcionando à cidade uma reafirmação da sua característica de zona de contato, de espaço de mediações e de espaço multicultural, deixando de ser apenas um espaço de assentamento.

Chegamos enfim, a definição dos objetivos desse artigo. Na verdade, espero demonstrar e analisar o papel dos trilhos dessa cidade, mestiça, desse espaço de comunicação intercultural, que é a cidade do Rio de Janeiro. O papel desse meio de comunicação, responsável por oferecer mobilidade aos habitantes e personagens diversos dessa cidade. Já retratado em músicas como “Trem de Japeri”. Possibilitando a visita dos diferentes tipos culturais da cidade em espaço adversos. Representando de fato a possibilidade de Liberdade da cidade do Rio de Janeiro, que faz do carioca, não um status de naturalidade, mas uma construção cultural, de todos que aqui vivem e se identificam como a mestiçagem cultural existente nessa cidade.

## **II - O Rio como um espaço de mediações: a importância dos trilhos.**

Segundo Munford (1991), a metrópole histórica tem um papel potencialmente muito importante, como um centro mundial. O caminho estava sendo alcançado pela “acumulação de forças, funções e instituições, o que só pode ser realizado por uma reorganização radical”. Ainda com Munford, apesar da cidade ser reconhecida como um ponto de foco das atividades que, pela primeira vez, “estão pondo todas as tribos da espécie humana numa esfera comum de cooperação e intercâmbio”. Verificamos que nos grandes centros, se ajuntou

a diversidade e a variedade das culturas especiais: pelo menos em quantidades apreciáveis, todas as raças e culturas podem ali ser encontradas, juntamente com suas línguas, seus modos, seus costumes, suas cozinhas típicas; ali, os representantes da humanidade se encontram pela primeira vez frente a frente, em terreno neutro. (MUNFORD, 1991, p. 601)

Assim ele define a complexidade e a abrangência cultural da metrópole que abraça uma variedade enorme de culturas, e inconscientemente, “essas metrópoles estariam preparando a espécie humana para as associações e unificações maiores, que a moderna conquista do tempo e do espaço, tornarão inevitáveis” (Munford, 1991).

Percebemos que a cidade desde sua formação é um espaço de contato, de mediações e de mudanças. Interessante é podermos contrapor a ideia defendida por Munford com a de L. Wirth (1938), que apresenta a cidade como uma zona de contato, mas que resultaria em realidades diferentes das apresentadas por Munford.

Para Wirth, o desenvolvimento dos meios de transporte e de comunicação fazem da cidade, um elemento dominante na nossa civilização e também passa a estender o modo de vida urbano para além dos limites da própria cidade, o que sem dúvida a caracterizaria como uma zona de contato, reafirmada também pela ideia de heterogeneidade dos habitantes urbanos, ou seja, a existência de uma variedade de indivíduos socialmente heterogêneos, “(...) assim quanto mais densamente habitada, quanto mais heterogênea for a comunidade...” (Id., p. 105). Essa ideia da cidade de hoje de estender o seu modo de vida para fora dos seus limites, por meio do desenvolvimento tecnológico, vem de encontro ao pensamento de Beatriz Sarlo, quando expõe:

Hoje a cidade está presente no mundo rural não somente na ocasião da visita de um caudilho, um padre ou um mercador de folhetins, mas sempre e sincronicamente: o tempo da cidade e o espaço campestre, antes separados por distâncias semanalmente reduzidas pela estrada de ferro, os jornais e os livros agora são sincronizados. E dentro da cidade, o mesmo tempo circula pelo sistema linfático dos meios de massa para ricos e pobres, desempregados e membros da alta roda, idosos e jovens. (SARLO, 1997, p.102-103).

Compartilhando a idéia de zona de contato, verificamos Giddens (1992), quando esse afirma ter a cidade cada vez mais, por meio do desenvolvimento dos meios de transportes e de comunicação, assumido o papel não mais de simples zona de assentamento, mas cada vez mais, o de zona de contato.

Porém, que tipo de contato resulta dessa cidade? Podemos atentar a explosão de inventividade de Mumford (op.cit.), ou o controle e o tipo “*Blasé*” de Wirth (op.cit.). Para esse último, os contatos podem ser face a face, mas são impessoais, transitórios e segmentados (Idem, p.109). O superficialismo, o anonimato, e o caráter transitório das relações urbano-sociais explicariam a sofisticação e a racionalidade geralmente atribuída ao habitante da cidade, o que resultaria em uma atitude *blasé*. Wirth defende que:

Quanto maior o número de pessoas num estado de interação uma com as outras, tanto menor é o nível de comunicação e tanto maior é a tendência da comunicação preceder num nível elementar; isto é, na base daquelas coisas que se supõem serem comuns ou de interesse de todos. (Ibid., p.121)

Dentro desse raciocínio, a cidade seria uma zona de contato, porém, não seria espaço de mediações como defendemos. Para isso lançamos mão de autores como Mumford (op. cit.), Virilio (1996), Giddens (op.cit.), Deleuze e Guattari (1997), entre outros, para defendermos a existência de um espaço de mediação, a Praça.

A praça seria um espaço não segmentado, aberto ao cotidiano, um teatro sem atores e espectadores. Para Bakhtin, a praça é uma linguagem, um tipo particular de comunicação, sem vínculo ou construção especializados nas linguagens oficiais (Igreja, Estado...), ela passou a representar uma atmosfera de liberdade. Talvez aí conseguiremos justificar a presença de Deleuze e Guattari (op.cit.) pois a praça pode ser analisada como um espaço liso, um espaço nômade, sem delimitações, apresentando infinitas possibilidades, é um espaço aberto. A praça é um espaço liso, que não pode ser confundido com o homogêneo, já citado no exemplo de cidade moderna. Esse espaço informal abre possibilidades de contatos, mediações, e formando uma possibilidade de multiculturalismo devido ao próprio enfrentamento e intercâmbio existente nas relações entre as diversas culturas que formariam esse tecido liso. Podemos ainda nos reportar ao pensamento de Canevacci (1993), que com a sua cidade polifônica nos permite defender ser a praça o local onde as vozes se encontram, se enfrentam e se interagem, um local livre para comunicação urbana.

E a praça carioca, é a nossa Cinelândia. Nascida de um aterro, da Lagoa da Ajuda, de frente para um convento, a Cinelândia foi um espaço liso, um verdadeiro espaço de mediações um território livre que serviu de palco para acontecimentos variados. Ganha cara de metrópole com as reformas de Pereira Passos, e passa a ser o quarteirão ilustre: Câmara de Vereadores, Theatro Municipal, Biblioteca Nacional, Palácio da Justiça e o Obelisco ao fundo com o Palácio Monroe. Porém, a sua importância enquanto espaço de mediações estava apenas começando: abrigou durante décadas desfiles

cívicos, como os estudantis, como os do dia sete de setembro e como os dos pracinhas brasileiros em seu retorno da Segunda Grande Guerra. Abrigou ainda desfiles de Escolas de Samba, de Misses vitoriosas, de seleções de futebol campeãs. Espaço de lazer, com seus cinemas e teatros, hotéis, bares e restaurantes, foi símbolo de boemia e de efervescência cultural carioca.

De acordo com Martin-Barbero (2001), a praça tanto ontem como hoje, ainda é um espaço de mediações, assim como as ruas onde as trocas, as rebeliões e os movimentos têm seu palco. Nem o conflito, nem a repressão paralisam o intercâmbio, segundo Le Goff (1980), com o tempo a oposição dá lugar a um diálogo feito de “pressões e repressões, de empréstimos e resistência”. Mesmo quando temos a cidade contemporânea com seus espaços estriados, e privatizados, encontraremos dentro desses a praça, traduzida e relida para os dias atuais, em forma de shopping, em forma da antiga praça no centro de um condomínio, ou bairro fechado.

Esse fechamento e privatização para Baumam (1998) vem dos problemas da segurança e do medo, que fez aumentar as comunidades fechadas e seguras, e a vigilância nos espaços públicos, o que poderia ser simplesmente visto como uma forma de controle e de repressão. Porém o medo contemporâneo, o medo urbano, fez com que as muralhas outrora usadas para proteção dos inimigos externos fossem construídas no interior das cidades para proteção do inimigo, agora interno. Esses muros cortam as cidades originando espaços privatizados, mas que mesmo representando um isolamento e uma separação, possui dentro do seu bojo espaços de mediações, como a praça, as quadras, etc. Portanto, nos demonstra a existência de

espaços lisos dentro desses espaços estriados, possibilitando trocas, produção de subjetividade (GUATTARI & ROLNIK, 1986) e também de alteridade.

A cidade, então, seria o melhor órgão da memória que o homem já criou até hoje, pois nela encontramos paisagens, como Nilton Santos as definiu. A cidade para Aldo Rossi (1977) “é o lócus da memória”, pois ela, só pode ser definida quando referida precisamente ao espaço e ao tempo. Só assim podemos compreendê-la. Porém, também podemos vê-la como agente de discriminação e avaliação comparativa. De forma genérica, reportamo-nos as definições de espaço “liso ou estriado”, pois a cidade, principalmente a do nosso objeto de estudo, apresenta espaços lisos e estriados simultâneos, como Deleuze e Guattari enunciaram:

O espaço liso e o espaço estriado, - o espaço nômade e o espaço sedentário(...) não são da mesma natureza. Por vezes podemos marcar uma oposição simples entre os dois tipos de espaço. Outras vezes devemos indicar uma diferença muito mais complexa, que faz com que os termos sucessivos das oposições consideradas não coincidam inteiramente. Outras vezes ainda devemos lembrar que os dois espaços só existem de fato graças às misturas entre si: o espaço liso não para de ser traduzido, transvertido num espaço estriado; o espaço estriado é constantemente revertido, devolvido a um espaço liso. (...) as razões da mistura que de modo algum são simétricas, e que fazem com que ora se passe do liso ao estriado, ora do estriado ao liso, graças a movimentos inteiramente diferentes. (op. cit., p.180).

A partir dessas definições, olhamos para o Rio de Janeiro e vimos a possibilidade de verificar essa ideia e em uma atitude ousada demonstrá-la na nossa cidade objeto. A praia, por exemplo, identificamos nela dois espaços distintos que convivem. Não consideramos somente como espaço liso e nem consideramos esse um espaço como “homogêneo”, porém estriado.

Existem os defensores de que a praia seja um território livre, onde pessoas despojadas de seus signos de status passam a se ver de forma menos sectária, encontrando lá um local onde as diferenças sociais se amenizam. Para esses defensores chamamos a atenção de que essa área “livre” sofre divisões entre as tribos sociais que dividem esse espaço de forma a tornar esse antigo território “livre” em um lugar altamente estriado. Apesar da impossibilidade de policiamento no trânsito de entrada e saída da praia, alguns aspectos chamam a atenção: se por um lado às linhas de transporte coletivo (461,460) que ligam a estação de trem de São Cristóvão à Ipanema, podem oferecer uma democratização desse espaço, vimos que as pessoas que utilizam essas linhas são de uma forma explícita impostas a ficar em um lugar definido e delimitado nessa praia, cercada pelos *Bad Boys*, e pelos *gays*, ou seja, ficam restritos a um espaço a eles destinados.

Contudo, não concordamos que seja a praia um espaço homogêneo, pois apesar de alguns signos de *status* serem liberados, ainda existe com clareza marcas de diferenças sociais. Os próprios signos de status estão presentes na “moda de praia”, enfim, a marca que você usa, o local da praia que você frequenta já o distingue.

Ressaltamos então, o fato da existência desses dois tipos de espaços liso e estriado, coexistirem simultaneamente, permitindo ainda, identificarmos a praia como um dos locais da cidade que permite a verificação de processos de produção de subjetividades.

A subjetividade, a qual nos reportamos, deve ser compreendida, segundo Gattari e Rolnik (op.cit.), como a que envolve um sujeito diferente ao

da tradição filosófica e das ciências humanas, portanto, trabalha a subjetividade como não sendo inerente a natureza humana. Na verdade, o que nos chama atenção para esse conceito, é o fato dessa subjetividade ser produzida no social, por “máquinas mais territorializadas”, como corporações profissionais, etnias, entre outras, mas também, pelo fato de ser construída dentro do sistema capitalista na escala industrial e internacional. Portanto a subjetividade em relação à segunda forma de produção seria modelada por meio de representações enviadas por “equipamentos coletivos”, de onde destacamos a participação da mídia, dos meios de comunicação em massa, que como já dito anteriormente passaram e ainda passam por uma espécie de revolução, cada vez mais veloz, pelo advento da informática, quebrando barreiras antes fortes e delimitadas como a do tempo e a do espaço. Dessa forma, achamos pertinente observar que a mídia interferirá na visão de mundo de cada um, na forma de perceber e compreender o mundo, levando de fato a uma modelagem comportamental.

Assim, torna-se importante rever o que afirma Canevacci (op. cit., p.15-16.), quando considera a cidade o coração visível da comunicação. As classes sociais, os grupos étnicos, as identidades de gêneros ou de geração, estão em conflitos presentes na comunicação e são por ela reciclados. A cidade é polifônica, comunica-se com vozes diversas e co presentes. A cidade e a comunicação urbana podem ser comparadas a um “coro que canta com uma multiplicidade de vozes autônomas que se cruzam, que se relacionam, sobrepõem-se umas às outras, isolam-se ou se contrastam; e também designa uma determinada escolha metodológica de “dar voz a muitas vozes,

experimentando assim um enfoque polifônico(...)" (Id., p. 17) e para se elaborar uma metodologia razoável precisa-se de comunicação urbana, sendo necessário algumas condições "a de querer perder-se, de ter prazer nisso, de aceitar ser estrangeiro, desenraizado e isolado(...) permitem atingir novas possibilidades cognitivas e causais entre níveis racionais, perceptivos e emotivos, como unicamente a forma-cidade sabe conjugar".(Id., p. 15-16)

Comunicação urbana, definida pelo próprio Canevacci (1977), seria o "modo como uma determinada cidade comunica o seu estilo de vida particular, o seu ethos, o conjunto de valores, crenças, comportamentos explícitos e implícitos que os antropólogos costumam chamar de cultura(...)".

Afirmamos a ideia de modelagem de comportamento, não só concordando com Guattari, mas acreditamos e temos como paradigma de estudo a questão das representações sociais, de Moscovici, que nos respalda ao trabalharmos com "modelagem de comportamento". Segundo Jovchelovitch (1995), "as representações sociais não são agregados de representações individuais, do mesmo modo que o social é mais que um agregado de indivíduos". Para essa autora, ao analisar e compreender as representações sociais devemos analisar as *mediações sociais* (grifo nosso), uma mediação entre perspectivas diferentes que podem ser *apresentadas* (grifo nosso) pela mídia.

Contudo, para Guattari essa modelagem ainda se apresenta mais profunda, pois envolveria a modelagem de sensibilidade, de percepção, de memória, de imaginários e dimensões de desejos, o que resultaria na produção de subjetividade. Consideramos pertinente para melhor apresentar a relação

existente entre a produção da subjetividade com o nosso objeto de pesquisa, a cidade, transcrever o que Guattari descreve como elementos constitutivos da subjetividade:

Não existe subjetividade do tipo “recipiente” em que se colocariam coisas essencialmente, as quais interiorizadas. As tais “coisas” são elementos que intervêm na própria sintagmática da subjetivação inconsciente. São exemplos de “coisas” desse tipo: um certo jeito de utilizar a linguagem, de se articular ao semiotização coletiva (sobretudo da mídia); uma relação com o universo das tomadas elétricas, nas quais se pode ser eletrocutado; uma relação com o universo de circulação da cidade. Todos esses são elementos constitutivos da subjetividade. (op. cit., p. 34)

Assim como as representações sociais são construídas no campo do social, as subjetividades são fabricadas e modeladas no registro social. Isto ocorre pela mediação social, para nós veiculadas por máquinas territorializadas, como já ditas acima, e também pelos equipamentos coletivos, principalmente a mídia e o importante universo da cidade.

Como defendemos a ideia da cidade do Rio de Janeiro ser uma cidade mestiça, é possível vê-la como uma cidade onde os dois tipos de espaços coexistem e se misturam, interagindo de forma significativa e permanente, originando espaços de mediações e de produção de subjetividade (GUATTARI, op.cit.).

Não estamos de forma alguma, reconhecendo nessa cidade a existência de uma cidade privatizada, uma cidade descoletivizada, onde sem dúvida existe uma obstrução do movimento, como nos apontou Janice Caiafa (1997, p. 161): “... A privatização do espaço da cidade tende a fazer acontecer tudo no interior das casas familiares, ou em lugares já previstos para os encontros

e provavelmente também privados...”. Porém, ainda como a própria autora já enunciou, ainda existe uma produção de subjetividade: “Numa cidade todos esses componentes do cenário são forças ativas nos processos de subjetivação. A subjetividade está em circulação, e é cada vez mais crucial que se invista em sua potência de resistência” (Idem, p.169). Portanto, esse espaço estriado, obstruído, pode em alguns momentos apresentar-se de forma lisa, exterior, proporcionando uma troca, uma produção de subjetividade.

Porém, chamamos atenção ao fato de que a cidade do Rio de Janeiro apresentando os dois tipos de espaços, proporciona a produção que Guattari denominou de processo de singularidade, onde o indivíduo automodela, onde ele cria referências práticas e teóricas próprias, onde se tem “capacidade de ler sua própria situação e aquilo que se passa em torno dele” (op. cit., p. 46). Para Guattari, esse processo seria incompatível com a mídia, pois daria a possibilidade de criação ao indivíduo.

Verificamos e defendemos que a cidade do Rio de Janeiro é um espaço de mediação, de enfrentamentos e de intercâmbios, tornando possível tanto o processo de subjetividade como o processo de singularidade, e cada vez mais dinâmica a relação entre a cidade e o indivíduo. E agora me atenho a demonstrar a participação dos trilhos que percorrem esses espaços lisos e estriados e que possibilitam a comunicação urbana, as visitas e a coexistência desses espaços.

### **III - A aventura férrea nesse espaço de mediações**

São os trilhos que perpassam todos os espaços lisos e estriados dessa cidade, trilhos “cariocas”. Trilhos que levam os sujeitos da cidade que percorrem por diferentes motivações esses espaços que cortam essa cidade mestiça. Trilhos que levam nômades e sedentários da cidade, que proporcionam a visitação de diversas culturas, criando e aprofundando, representações sociais, nos cenários da cidade e na “Comunidade carioca”.

Para desvendar tal proposta convido o leitor a passear pela organização espacial da cidade do Rio de Janeiro, percorrendo cenários criados para atender a diferentes modelos de metrópole: da moderna à global.

A partir da mineração e principalmente a partir dos meados do século XIX, com o advento da cultura cafeeira, a cidade do Rio de Janeiro, aumenta a sua importância como porta de entrada e saída do Brasil, como mercado consumidor, produtor e distribuidor de bens e serviços necessários à modernização da economia brasileira. Adota o papel de grande centro político, administrativo, econômico e financeiro do Brasil.

Assim, a cidade do Rio de Janeiro, passa a viver um grande aumento populacional levando a uma ocupação territorial que culminou na criação de novas freguesias e paróquias na cidade.

A população se concentrava nas regiões centrais da cidade como a Candelária, nos meados do século XIX, a população mais rica já tomava o caminho de freguesias que se desmembravam originando bairros como: Glória, Catete, Laranjeiras e Botafogo. O mesmo ocorria em direção oposta:

São Cristóvão e Engenho Velho. Por meio de obras como escoamento de canais, a cidade crescia em território e em ocupação populacional. Em 1890, a cidade do Rio contava com duas grandes freguesias, as urbanas (cidade velha: Candelária, São José, Santa Rita, Sacramento e Glória – Cidade Nova: Santana e Santo Antônio – Arrebaldes: Engenho Velho, Lagoa, São Cristóvão, Gávea e Engenho Novo) e as suburbanas (Rurais: Irajá, Jacarepaguá, Inhaúma, Guaratiba, Campo Grande, Santa Cruz – Ilhas: Paquetá e Governador.) No início do século, pós a proclamação da República, o Rio passou a ser dividido em duas Zonas: Urbana e Suburbana que não mais recebiam denominações de paróquias ou freguesias. E, a partir do crescimento da cidade, as novas áreas passavam a ela ser incorporada pelos Bondes. Nasceram os trilhos da cidade.

#### **IV - Os trilhos e a cidade: no início ...século XIX.**

O Rio de Janeiro nasceu, cresceu e se tornou a capital e os trilhos levaram essa cidade a ocupação de territórios que ela mesma desconhecia.

A *Botanic Garden Railroad*, inaugurada em 1868, foi a pioneira em linhas de bondes, passou a ligar a Rua Gonçalves Dias ao Largo do Machado, depois vieram as linhas que serviam Botafogo e Jardim Botânico, e finalmente Laranjeiras, fechando a integração da chamada Zona Sul da cidade. Copacabana, só se integra com a abertura do Túnel Velho (1892) e somente em 1906, os carris elétricos chegam ao bairro via Túnel Novo.

A segunda concessionária de linha de carris, a Empresa Locomotora, já interligava outros pontos da cidade, a Estrada de Ferro D. Pedro II à áreas

comerciais onde se localizavam os antigos “Trapiches” como a Gamboa, Saúde e Saco dos Alferes.

Finalmente em 1870, a Companhia de Ferro Carril de São Cristóvão, servia aos arredores mais populosos e menos favorecidos economicamente. A essa companhia destinou-se a integração de bairros que constituíam a zona Norte da cidade: São Cristóvão, Rio Comprido, Catumbi, Estácio de Sá e Tijuca. Bairros como Vila Isabel tiveram sua ocupação facilitada pela presença de linhas de bondes. Assim como Andaraí Grande, Aldeia Campista e Engenho Novo, ocupados pela facilidade de linhas de bonde da Companhia Vila Isabel.

Em 1879, nascia a Companhia de Carris Urbanos, resultado da fusão das empresas Locomotora, Santa Teresa, Ferro Carril Fluminense e Carioca ao Riachuelo. Tal empresa era responsável por inúmeras linhas que cruzavam pontos importantes como: Estação D. Pedro II, as barcas, a alfândega e as ruas comerciais.

Os trilhos e carris expandiam a cidade, mas ainda não traziam a marca de interligar espaços de naturezas culturais distintas. Carris interligavam a Zona Sul ao centro, outros interligavam a Zona Norte ao centro e outros a zona comercial da cidade. A locomoção dos sujeitos era possível, mas, ainda não havia como característica a troca de culturas distintas e os espaços estriados eram bem explícitos. Sendo o centro da cidade, na época localizado entre os Morros do Castelo, Santo Antônio, Conceição e São Bento, cruzado por uma rede de carris. Mesmo assim, as linhas de bondes se tornaram responsáveis por integrar populações da periferia urbana que cresciam rapidamente.

Outras companhias foram sendo fundadas e em 1895, além da Jardim Botânico, São Cristóvão, Vila Isabel e Carris Urbanos, o Rio contava com a Companhia Ferro Carril Carioca, Vila Guarani, Santa Cruz-Sepetiba, Cachambi, Jacarepaguá e Paula Matos.

Quando a administração do serviço de bondes, em 1907, passou a ser centralizada pela *The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company Limited*, formou-se uma rede unificada pela a incorporação das linhas de São Cristóvão, de Carris urbanos e de Vila Isabel, tornando possível a integração da Zona Sul (Catete, Flamengo, Botafogo, Laranjeiras, Jardim Botânico, Gávea, Copacabana, Ipanema e Leblon), da Zona Norte (São Cristóvão, Catumbi, Rio Comprido, Andaraí, Vila Isabel e Tijuca. E, com as estradas de ferro a ocupação dos subúrbios tornou-se possível.

Motivada pelo surto cafeeiro a Rede Ferroviária foi criada, e, em 1858, o Governo implantou um trecho que ligava as estações do Campo Central a Queimados, originando estações como: Campo Central, São Cristóvão, Engenho Novo, Cascadura e Sapopemba, além dois ramais; o da Gamboa e o de Santa Cruz.

A cidade assim já contava com uma rede de trilhos que cortava e expandia a cidade, porém o custo das passagens não permitia que um trabalhador de baixa remuneração residisse longe do centro da cidade e fixasse residência nos subúrbios, pois o seu deslocamento para o centro da cidade representava um custo alto.

Trilhos que acomodavam carris de diferentes trações, da animada, a elétrica e a vapor, o preço das passagens era alto, o que inviabilizava a

passagens e a locomoção em “grandes distancias”, ou, podemos compreender como uma impossibilidade de mistura de espaços, de sujeitos culturais e seus relativos espaços.

Mas o transporte ferroviário continuou crescendo e junto com ele os subúrbios, em 1898, estações e paradas em Triagem, Del Castilho, Honório Gurgel e Cavalcanti. Com a Leopoldina Railway, que contava como estação inicial São Francisco Xavier, Inhaúma e Irajá cresciam, e outros pontos surgiam como Benfica, Amorim, Olaria, Quilômetro 10, Brás de Pina, Cordovil e Vigário Geral, ainda como simples paradas. Com um porto menor a Estação de Ferro Rio do Ouro, em 1883 ligava o Caju a represa Rio do Ouro e tinha ramais para Inhaúma, Engenho de Dentro e Olaria.

Verificamos então que conforme a cidade se expandia sua mobilidade estava ligada ao aperfeiçoamento do sistema de transporte que tinha nos trilhos sua grande modernidade.

Paisagens e cenários foram construídos como nos conta Lima Barreto (1949, p. 111) no texto abaixo:

O subúrbio propriamente dito é a longa de faixa de terra que se alonga, desde o Rocha ou São Francisco Xavier, até Sapopemba, tendo a linha ferres da Central (...). Há casas, casinhas, casebres, barracões, choças, por toda a parte onde se possa fincar quatro estacas de pau e uni-las por paredes divisórias. Todos o material para essas construções serve: são latas de fósforos distendidas, telhas velhas, folhas de zinco e, para nervuras das paredes de taipa, o bambu, que não é barato. Há verdadeiros aldeamentos dessas barracas nas covas dos morros, que as árvores e os bambuais escondem aos olhos dos transeuntes.

Mas ainda se percebe claramente que com os trilhos nasciam paisagens diversas que abrigavam seus personagens, característicos de espaços

culturais que ainda não conseguiam se misturar em uma cidade que apresentou desde sua formação sujeitos culturais distintos em espaços culturais característicos. Conforme os trilhos se expandiam, mais espaços e tempos culturais se misturavam.

O hábito de banhar-se ao mar, trazido por D. João VI, no início do século XIX, pode ser a característica que dá início as trocas entre personagens e sujeitos culturais distintos que com os trilhos passaram a visitar espaços fora dos seus de origem, possibilitando uma troca cultural ou uma comunicação entre espaços e sujeitos. Já no final do século XIX, os banhos de mar, antes um remédio prescrito pelos médicos para atacar doenças específicas, passou a se tornar um hábito de pessoas saudáveis que, antes das 07 horas da manhã, buscavam os banhos frios para ativar a circulação, restaurar a saúde da pele e praticar a natação, considerado um dos esportes mais completos, e passando a ser utilizado por pessoas que apenas desejassem manter a boa forma física. Casas de banho passaram a se proliferar, tais casas permitiam aos frequentadores trocar de roupa e se deliciar com o banho de mar. Praias como as de Botafogo e Flamengo já são as preferidas e Copacabana com suas areia e água límpida passa a ser vista como a ideal para os banhos.

Em 1855, um primeiro acesso urbanizado, onde hoje temos a Ladeira dos Tabajáras, foi aberto e logo as primeiras casas passaram a surgir. Em 1892, a construção do Túnel Velho possibilitou a chegada dos bondes. Assim sobre os trilhos iniciava-se a ocupação de Copacabana e sua visitação estava aberta a aqueles que desejassem apreciar sua beleza, e desfrutar do seu clima

esplêndido e salubre como era definido na época segundo Almeida Abreu (1987, p. 47-48).

Chegamos ao fim de uma discussão onde as linhas férreas da cidade ganham a característica de possibilitar encontros culturais, de ser um articulador de espaços e sujeitos distintos que fazem dessa cidade do Rio de Janeiro uma cidade mestiça.

### Referências

- ABREU, Mauricio de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO, Jorge Zahar Editor, 1987.
- BANDEIRA, Marcia Pinto. *O Turismo como elemento de comunicação intercultural: a inserção da cidade do Rio de Janeiro no universo multicultural*. UFRJ, 2005.
- BAUMAN, Zygmunt. *O mal estar da pós-modernidade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.
- \_\_\_\_\_. *Globalização*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.
- CAIAFA, Janice. Uma cidade, uma cena e alguns suvenires. In: *Subjetividade: questões contemporâneas*. São Paulo: Hucitec, 1997.
- CANEVACCI, Massimo. *A Cidade polifônica*. São Paulo: Nobel; 1993.
- DELEUZE, Gilles & GUATTARI, Félix. O Liso e o Estriado. *Mil Platôs*. Rio de Janeiro: Editora 34, 1997, vol. 5.
- GIDDENS, Anthony. *Consecuencias de la medernnidad*. Madri: Alianza, 1993.
- HOSLTON. James. *A cidade modernista - uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo: Cia das Letras, 1993.
- GUARESHI, Pedrinho. *Textos em Representações Sociais*. Petrópolis: Vozes, 1995
- GUATTARI, Félix e ROLNIK, Suely. *Micropolítica: cartografias do desejo*. Petrópolis: Vozes, 1986.
- LE GOFF, Jacques. *Por um novo conceito de Idade Média*. Lisboa: Estampa, 1980.
- LIMA, Barreto. *Clara dos Anjos*. Rio de Janeiro: México, 1949.
- LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARTIN-BARBERO, J. *Dos meios às Mediações. Comunicação, cultura e hegemonia*. 2 ed. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 2001.

MUNFORD, Lewis. *A cidade na história – suas origens, transformações e perspectivas*. 3 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

ROSSI, Aldo. *Arquitectura da Cidade*. Lisboa: Cosmos, 1977.

SARLO, Beatriz. *Cenas da vida pós-moderna*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1997.

VIRILIO, Paul. *Velocidade e Política*. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

WIRTH, Louis. *Urbanismo como modo de vida social* (1938). Apud VELHO, Gilberto (org.). *Fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1999.

\* \* \*

