

A Cidade do Rio de Janeiro do século XIX é, por excelência, o grande paradigma de cidade no Brasil. A partir da Cidade Rio, o poder imperial da família Bragança emanou com toda força, havia a vontade de construir um país moderno e civilizado. Este foi o grande impulsionador do projeto conservador do Estado iniciado em 1808, com a chegada da Família Real Portuguesa, entrecassando o Império do Brasil e a Primeira República e findando apenas no golpe civil e militar de 1930, no que nomeio de O longo século XIX brasileiro.

A VILA OPERÁRIA E A ESTRADA DE FERRO NO ENTRE-LUGAR DAS TERRITORIALIDADES DA CIDADE RIO (1889-1917)

Paulo Reis

A VILA OPERÁRIA E A ESTRADA DE FERRO: NO ENTRE-LUGAR DAS TERRITORIALIDADES DA CIDADE RIO (1889-1917)

Paulo Reis

A Cidade do Rio de Janeiro do século XIX é, por excelência, o grande paradigma de cidade no Brasil. A partir da Cidade Rio, o poder imperial da família Bragança emanou com toda força, havia a vontade de construir um país moderno e civilizado. Este foi o grande impulsionador do projeto conservador do Estado iniciado em 1808, com a chegada da Família Real Portuguesa, ultrapassando o Império do Brasil e a Primeira República e findando apenas no golpe civil e militar de 1930, no que nomeio de *O longo século XIX brasileiro*.

Projeto este que está balizado na superação da sociedade pré-capitalista, cujos fundamentos encontram-se hegemonicamente na produção agrícola exportadora e nas relações senhoriais em todos os sentidos, da matriz de trabalho à organização da sociedade. A formação de uma classe dominante ou senhorial foi crucial para o sucesso deste projeto, a partir da cooptação das elites senhoriais regionais que formaram a Corte brasileira, base do empresariado nacional e da elite política e cultural.

A Vila Operária de Bangu pode ser colocada como um *topos* deste projeto de modernização conservadora que se operou neste longo século XIX. Portanto, cumpre-se neste texto, a tarefa de analisar a Vila Operária de Bangu em consonância com o projeto de estruturação do Estado Brasileiro, que colocou a modernização das relações econômicas, políticas, jurídicas, sociais e culturais como fator preponderante desta jovem Nação que emerge das estruturas de dominação do Império Atlântico Português.

A Companhia Progresso Industrial do Brasil (CPIB) mais conhecida como Fábrica Bangu fôra construída às margens de um dos ramais da Estrada de Ferro D. Pedro II (EFDPII), dando características específicas para esta indústria que nasceu nacional em uníssono ao discurso da Modernização Conservadora do Estado: ordem e progresso.

O sítio escolhido para a instalação da Fábrica foi cuidadosamente pensado, desde a questão da abundância de água, vital para o empreendimento, passando pelo valor baixo dos terrenos e a questão da logística de acesso,

visto que a ferrovia era o meio mais rápido e econômico para o deslocamento dos produtos e das pessoas até o Porto da Cidade Rio, passando por diversos bairros do subúrbio carioca. Do Porto seguia para Europa e EUA, importantes mercados dos tecidos produzidos pela CPIB. O mercado nacional também absorvia parte considerável da produção como pode ser atestado nos balanços financeiros da CPIB.

A escolha da região da Fazenda Bangu torna claro o projeto da CPIB, que seguiu um modelo bastante interessante que previa uma autossuficiência em todos os sentidos, dos insumos da produção, passando pela assistência ampla ao operário da Fábrica, no que Marcio Piñon de OLIVEIRA conceituou de fábrica-fazenda.¹

O ideal fabril da CPIB deu conta de um assistencialismo social que ajudou a estruturar certas formas de controle econômico, social, político e cultural que foi exercido nesta microterritorialidade, uma verdadeira microfísica do poder.² Este isolacionismo da Vila e da Fábrica criou certas características que ajudam a entender um tipo de fenômeno fabril diferente na Cidade Capital. A CPIB foi um laboratório sociológico, político e cultural, tendo em vista sua relativa distância com a cidade “velha” do Rio de Janeiro. OLIVEIRA (2006) chamou atenção para três fases de constituição desta microterritorialidade que abarca a Fábrica, as fazendas e a Vila Operária.³

As relações sociais que foram criadas neste ambiente dão conta de um tipo de vida diferente e atraente. Morar em Bangu era algo desejável, não por acaso cunhou-se o adjetivo pátrio banguense, um dos poucos na cidade do Rio de Janeiro.

Segundo OLIVEIRA, para dar-se conta do projeto de autossuficiência da CPIB, em todos os sentidos, foi adquirida uma área de 3.600 hectares (36.000

1Cf. OLIVEIRA, Márcio Piñon de. *Quando a fábrica cria o bairro: estratégias do capital industrial e produção do espaço metropolitano no Rio de Janeiro*. In: Revista Eletrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Vol X, nº 218, 1 de agosto de 2006.

2 Cf. FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. Organização e tradução de Roberto Machado. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.

3 A primeira fase Fábrica Fazenda: priorizando a autossuficiência da fábrica com produção de insumos (algodão) e gêneros alimentícios que eram negociados diretamente entre produtores (meeiros) e os moradores da Vila através de uma feira semana. Segunda fase Cidade Fábrica: Ainda com uma concepção condominial ou comunitarista, espaço fechado, privado e controlado pela direção da Fábrica e Terceira fase Fábrica na Cidade: Nesta última fase a Vila e seu entorno são municipalizados, transformando-se de fato em bairro. Cf. OLIVEIRA: 2006.

Km²) que englobava a Fazenda do Bangu, Fazenda do Retiro, Sítio do Agostinho e Sítio dos Amaraes. Estas terras foram adquiridas pela quantia de Rs. 132:137\$910 (Cento e trinta e dois Contos e cento e trinta e sete mil e novecentos e dez Réis).

O edifício da sede foi erguido em uma parte da Fazenda do Bangu, ocupando 18.649m² de área construída. O projeto arquitetônico foi concebido pelo engenheiro Anglo-brasileiro Henrique Morgan Snell, a partir do estilo Britânico Manchesteriano de Fábrica, com fachada sóbria de tijolos aparentes, vigamento de ferro fundido, linhas simétricas e a máxima racionalização possível do espaço, seguindo o padrão inglês de indústria moderna.

Cabe salientar que foi construída uma olaria para dar conta da produção de material necessário para edificação da fábrica e dos demais prédios que faziam parte deste complexo fabril, incluindo as primeiras casas da Vila Operária. Não havia olarias equipadas no Rio de Janeiro para produzir tijolos de alta densidade, necessários para a construção dos edifícios fabris (SILVA: 1989).

Cumpre ressaltar a inclusão da Vila Operária ao complexo fabril assim como a Igreja e o Cassino, todos mantendo a mesma estética construtiva, dando uma conotação de conjunto, formando uma *communitas* capitalista, que por sua vez produz uma identidade que traz um sentido de pertencimento ao lugar: espaço do trabalho, da moradia, do lazer e da vida como um todo. Ao pensarmos nos *corpus fabris*, nas corporações de ofício este *topos* torna-se essencial para o desenvolvimento do empreendimento fabril, em um país que acabou de abolir a escravatura e proclamar sua República.

Henrique Morgan Snell foi o grande artífice do projeto da Fábrica, que foi concebida para ser a maior do Brasil com 1.200 teares, máquinas de alvejar, tinturaria e estamperia, com motores do tipo “compound” britânicos, num total de 1.900 cavalos-força, e com capacidade para empregar até 1.600 operários.⁴ Todo maquinário da Fábrica era movido por energia à vapor, os mais modernos e eficientes da época (OLIVEIRA: 2006).

Como veremos com detalhes mais adiante, as políticas sociais da CPIB justificam-se a partir do ideal de conservação do bom ambiente de trabalho, através de benesses ao trabalhador. O espaço da Fábrica e a Vila Operária

4 Op.Cit.; OLIVEIRA: 2006.

foram moldados e controlados a partir deste ideal, o bem-estar como forma de controle social, político e cultural, evitando-se sublevações e contestações de toda ordem.

Mesmo com todo este esforço houve alguns momentos de violência no chão da fábrica e na Vila como coloca SEVERINO (2015) a partir de pesquisa realizada em jornais da época. Brigas de faca, piquetes em período de greve, disputas entre vizinhos da Vila entre outros acontecimentos violentos que recheiam a história desta *communitas* fabril.

Assim também se deu a chamada reforma urbana implementada por Pereira Passos no início da República no Rio de Janeiro, ao instituir uma política de socioespacialização⁵ da urbe, em que pesem os investimentos na região portuária e central.

A primeira fase de constituição da Fábrica e implantação da mesma durou 25 anos. Neste período, a Vila Operária de Bangu desenvolveu-se com base em uma política assistencialista interessante como já observado e que, de certa forma, refletiu-se na produtividade da fábrica e nas características dos tecidos que ganharam notoriedade internacional, virando sinônimo de qualidade: tecidos Bangu.

Cabe destaque para a criação do Clube de Futebol Bangu ou *Athletic Club* Bangu em 1904. Formado por operários da fábrica, muitos vindos da Inglaterra, que trouxeram bolas e demais equipamentos para o exercício (de forma recreativa) do esporte bretão, que foi largamente praticado na Vila Operária desde, pelo menos, 1893. Salienta-se ainda, que o *Athletic Club* Bangu foi o primeiro campeão da Liga do Rio de Janeiro em 1933 e o primeiro a admitir negros em sua equipe.

Dentro desta política de assistência ao trabalhador, foi inaugurada em 1905, uma escola e uma creche para os filhos dos operários. Neste mesmo ano, foi realizada a iluminação pública⁶ da Vila, através de dínamos que inici-

⁵ Este conceito foi cunhado por Maurício Abreu acerca da política pública de investimento em obras estruturantes na cidade, a partir da escolha de determinados espaços e levando-se em conta questões de ordem econômica: as zonas central e sul foram privilegiadas em detrimento das regiões norte e oeste. Cf. ABREU, M. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 2013.

⁶A primeira experiência de eletrificação na cidade do Rio de Janeiro foi realizada na região central em 1904. Portanto a direção da CPIB disponibilizou luz elétrica para as casas da Vila no

almente atendiam a Fábrica, e passou a utilizar energia elétrica para mover suas máquinas (SILVA: 1989), confirmando assim a política de modernização constante do processo produtivo e da assistência ao trabalhador, habitante da Vila.

Mediante o pagamento de uma taxa simbólica, os operários tiveram suas casas igualmente eletrificadas. Cabe salientar que houve um programa de saneamento básico implementado pela direção da Fábrica, que mandou construir fossas do tipo italiana em cada casa da Vila Operária, além da rede de distribuição de água limpa. Construiu-se uma clínica médica para o pronto atendimento dos operários e um serviço de ambulância para o transporte dos doentes para hospitais maiores e melhor equipados.

Foram criadas também oficinas voltadas para a formação de mão de obra qualificada, principalmente nas áreas de criação de estampas artísticas. Estes deram mais fama aos produtos da Fábrica Bangu e atendiam aos gostos mais finos da sociedade carioca, brasileira, europeia e estadunidense.

Foram realizados desfiles de moda com grandes costureiros nacionais e internacionais que utilizaram o tecido Bangu em suas coleções. Um dos cenários destes eventos foi o Copacabana Palace e um dos costureiros que criaram vestidos usados pela elite carioca foi Hubert de Givenchy, como atesta documentário realizado por Jean Manzon em 1954. Comumente, estes desfiles eram realizados no Estádio Moça Bonita, que ganhou este nome mediante a realização dos concursos Garota Bangu.

Cabe ainda salientar a Praça Guilherme da Silveira e a Igreja de São Sebastião e Santa Cecília que foram construídas na Vila, além do Cassino Bangu, pontos de encontro social desta comunidade e de legitimação do ideal de vida condominial que de certa forma era gerenciada/controlada pela direção da Fábrica.

Estas políticas inovadoras promovidas pela direção da Fábrica geraram uma efervescência cultural interessante. Havia todo um discurso de modernidade, que fazia desta experiência algo novo e positivo em consonância com as políticas de modernização do Brasil. As pessoas sentiam orgulho de trabalhar e morar em Bangu.

ano seguinte, comprovando a política de modernização através do emprego de tecnologia nesta *microterritorialidade*.

A partir destas ações inovadoras e constituidoras emerge uma cultura estruturadora da *communitas* banguense. Esta identidade local reforçada pelo isolacionismo inicial da Fábrica Fazenda cria o tipo social que se ligou à Fábrica, à Vila, à comunidade, compondo a territorialidade em tela.

Como exemplo deste discurso que serve tanto para dentro quanto para fora, a participação da CPIB na Exposição Nacional da Indústria de 1908 é fundamental. Nesta exposição, realizada no bairro da Urca, em comemoração ao Primeiro Centenário da Abertura dos Portos do Brasil às nações amigas, a CPIB ganhou um belíssimo pavilhão para expor sua produção,⁷ demonstrando assim a importância desta empresa e de seus produtos no cenário nacional e internacional. Esta participação na exposição reforça a ideia da importância do projeto fabril, social, político e cultural da CPIB no contexto da legitimação do Estado Brasileiro que se encontrava em disputa pelas oligarquias regionais.

A Primeira República encontrava-se em um momento de afirmação e legitimação de seu poder de mando diante, ainda, de alguns resquícios do antigo Império. Todo o discurso de modernidade foi absorvido pelos republicanos que, ao mesmo tempo, estavam presos aos seus interesses regionais que impediam o dito “progresso” ordenado no lema positivista que foi estampado na bandeira do Brasil. Deste discurso emana, sobremaneira, a participação neste evento ufanista da exaltação da cultura, sociedade e história do Brasil. A CPIB não poderia ficar de fora deste vultoso acontecimento.

Nestas reflexões preliminares percebe-se a existência de um discurso afinado de modernização do Estado e da Fábrica Bangu, discurso sincrônico e ideologicamente uníssono, envolvendo o povo/operário neste projeto de modernização, através de determinados ganhos sociais pontuais. Não há, efetivamente, uma melhoria das condições de vida para o conjunto da sociedade, e sim alguns ganhos pontuais para uns poucos e disciplinados operários que se adaptaram, com pouca ou nenhuma crítica, a disciplina do trabalho fabril.

Como foi apontado ao longo do texto a Vila não foi construída para todos

⁷ Esta exposição retrata o ufanismo brasileiro de início do século XX. A nova cidade reestruturada pelo prefeito Pereira Passos e o médico sanitarista Oswaldo Cruz emerge em um Brasil que almeja a igualdade junto aos países mais modernos e dinâmicos do ponto de vista econômico e cultural. Era comum neste período, as nações mais modernas realizarem exposições para mostrar ao mundo suas riquezas e capacidades inventivas e produtivas. Cf. PEREIRA, M. S. *A exposição de 1908 ou o Brasil visto por dentro*. Revista Arquitecto, nº 16., pp. 6-27.

os operários, somente os mais graduados/técnicos conseguiram moradia. Assim sendo, a Vila foi concebida para uma parcela privilegiada de operários, tais quais as políticas de modernização do Estado, que só atendiam a poucos privilegiados, não transformando a vida do conjunto do povo brasileiro. Contudo, davam esperanças às multidões de desempregados, desqualificados e desclassificados que orbitavam o entorno da Fábrica em busca de emprego/identidade. Assim como orbitavam o entorno do Estado em busca de uma identidade ou melhor, de uma forma de inclusão nesta *res publica*.

O trem, ou melhor, colocando o ramal da EFDPII que passava por Bangu, foi um importante mecanismo de amálgama desta experiência de vida controlada da Vila, ao quebrar o isolacionismo espacial proposto neste projeto de fábrica, ligando esta comunidade ao restante da cidade. A EFDPII cumpriu papel de grande importância ao ser o principal meio de transporte dos operários que não habitavam na Vila. Estes operários circulavam pela Vila, propriedade privada, sonhando em um dia fazer parte desta comunidade idílica e condominial.

Por ser uma propriedade privada/controlada, a Vila exercia certo fetiche no imaginário dos operários não habitantes, pois os discursos ufanistas dos moradores da Vila arrebatavam suas mentes e seus corações ao perceberem um mundo ideal tangível, ao alcance de suas mãos. Para tanto bastava ser um bom operário.

Eva BLAY (1985), em tese de doutoramento, trabalhou com esta ideia-força ao colocar a perspectiva dos ganhos prometidos pela Vila Operária. O desejo do trabalhador em possuir uma vida estável diante do grande problema das maiores cidades do Brasil: a falta de habitação popular.

As políticas de habitação do Estado eram pífias, desarticuladas e sazonais. A Vila Operária abriu uma nova perspectiva de vida para os trabalhadores, pois algumas fábricas custeavam a construção das casas mediante financiamentos próprios através de descontos diretos na folha de pagamento para compra ou aluguel destes imóveis novos que não corriam risco imediato de desalojamento.

Principalmente no cenário carioca, havia no imaginário popular o terror do desalojamento mediante as reformas urbanas implementadas a partir de 1870 na política que ficou conhecida como Bota Abaixo (BENCHIMOL, 1992).

O Estado na Primeira República foi altamente repressor das autoconstruções e das aglomerações de pobres: negros, prostitutas, malandros e toda sorte de pessoas ditas 'desclassificadas' que circulavam por algumas regiões da cidade e que foram cada vez mais jogadas para os arrabaldes da cidade ou subúrbio.

Criaram-se a partir desta lógica, dois grandes grupos de operários no interior da fábrica: os que habitavam a Vila e possuíam a segurança deste território controlado e os demais que moravam em lugares ao longo da EFDPII e que viviam sob os algures da ausência de habitação segura, pois a especulação imobiliária na Cidade Rio possuía um caráter seletivo e depredador que expulsava os elementos mais pobres da cidade para regiões mais distantes e de difícil acesso.

Os novos loteamentos da Vila eram disputados entre os 'melhores' operários, aqueles mais produtivos e mais 'comportados'. Como afirmou BLAY (1985), a moradia operária exerce certo fascínio e um sentimento de inclusão do trabalhador em um mundo idealizado, acrescento a perspectiva do fetichismo cristão do lugar idílico, o paraíso terreal onde o operário poderá criar seus filhos gozando de todos os serviços sociais, esportivos e culturais.

Para além do ir e vir diário do trem da fábrica para a cidade, este meio de transporte pode ser visto também como condutor de esperanças de uma vida melhor, de um mundo controlado, medido e seletivo. Percebe-se o encontro de camadas ou espaços sociais que são ligadas pela linha férrea a Vila. Pelo menos até 1917 a Vila Operária de Bangu foi uma microterritorialidade na Cidade Rio, que pode ser compreendida como um lugar fora do lugar comum, no entre-lugar. Território distinto que deve ser analisado em sua totalidade epistêmica.

A linha férrea torna-se o fio condutor do discurso da modernização conservadora ao ligar pontos distintos da Cidade, formando uma rede de trocas simbólicas que fazem circular, por diversos microterritórios, uma ideologia salucionista do capitalismo industrial, isto é, somente pela organização racional do espaço fabril podemos alcançar o verdadeiro progresso social. Esta ideologia reverberou pela região suburbana da Cidade Rio amalgamando o discurso ufanista do Estado Nacional brasileiro que vivia seus primeiros anos republicanos.

No entre-lugar da Vila e da Linha Férrea, a classe dominante em sua fração burocratizada constrói uma política de consolidação desta ideologia capitalista industrial através de ações de governo que facilitaram a ocupação destes microterritórios que se estendem ao longo da EFDPII. O discurso do subúrbio como um lugar bom para se viver é fortalecido pela Fábrica e pela Vila. Lugares da disciplina, do progresso e da ordem que se irmanam criando um ideal de vida invejado. Será também o lugar dos experimentos sociais e culturais, berço do samba e da cultura popular carioca.

Bibliografia

- ABREU, M. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 2013.
- BLAY, Eva. *Eu não tenho onde morar: Vilas Operárias na Cidade de São Paulo*. São Paulo: Editora Nobel, 1985.
- BENCHIMOL, J. *Pereira Passos um Haussmann Tropical*. Rio de Janeiro: Biblioteca carioca, 1992.
- CARVALHO, Maria Alice Rezende de. *Quatro vezes cidade*. Rio de Janeiro, Sette Letras, 1994.
- DEAN, Warren. A industrialização durante a República Velha. In FAUSTO, B. (dir) *O Brasil Republicano-Estrutura de poder e economia (1889-1930)*. São Paulo: DIFEL, 1985.
- FARIA, Fernando Antônio. *Três apitos - Estudo sobre a gênese e expansão da Companhia Progresso Industrial do Brasil (1889-1930)*. Tese de Mestrado. História /UFF, 1985.
- FERNANDES, Nelson da Nóbrega. *O Rapto Ideológico da Categoria Sub: Rio de Janeiro (1858-1945)*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011.
- GIULIO, Carlo Argan. *História da Arte Italiana*. trad, de Vilma de Katinsky, São Paulo, Cosac & Naify, 2003, II vol.
- FRIDMAN, Fania. *Donos do Rio em Nome do Rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro*. 2. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor e Editora Garamond, 1999.
- FRIDMAN, F. e HAESBAERT, R. (Org.). *Maurício Abreu. Escritos sobre espaço e história*. 1. ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2014.
- LAMARÃO, S.T.N. *Dos trapiches ao porto*. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca Carioca, 2006.
- LEFEBVRE, Henri. *A Re-produção das relações de produção*. Porto: Publicações Escorpião, 1973.
- LOBO, Eulalia Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. 2 vol. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.
- MOORE, JUNIOR. B. *As origens sociais da ditadura e da democracia: senhores e camponeses na construção do mundo moderno*. São Paulo: Martins Fontes, 1975.
- MUMFORD, A. *Cidade na História – suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes, 2004.
- NORONHA SANTOS, Francisco Agenor. *Meios de transporte no Rio de Janeiro. História e legislação*. Rio de Janeiro: TYP. Do Jornal do Comércio Rodrigues &C., 1934.
- NORONHA SANTOS, Francisco Agenor. *As freguesias do Rio antigo*. Rio de Janeiro: Edições O Cruzeiro, 1965.
- PECHMAN, Robert Moses. *A Gênese do mercado urbano de terras, a produção de moradias e a formação dos subúrbios no Rio de Janeiro*. (Dissertação de Mestrado). UFRJ/IPPUR, 1985.

OLIVEIRA, Lucia Lippi (Org). *Cidade: História e Desafios*. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

OLIVEIRA, Márcio Piñon de. Quando a fábrica cria o bairro: estratégias do capital industrial e produção do espaço metropolitano no Rio de Janeiro. In: *Revista Eletrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Vol X, nº 218, 1 de agosto de 2006.

SILVA, Lúcia. *Memórias do Urbanismo na Cidade do Rio de Janeiro (1778-1878)*. Estado, Administração e Práticas de Poder. Rio de Janeiro: E-Papers, 2012.

SIMONSEN, Roberto. *Evolução industrial do Brasil e outros ensaios*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, Editora da Universidade de São Paulo, 1973.

STEIN, Stanley J., *Grandeza e Decadência do Café no vale do Paraíba*. São Paulo: Brasiliense, 1961.