



# Morfologia da favela na Zona Norte no Rio de Janeiro: a relação entre a urbanização formal e a forma de crescimento da informalidade

Fabiana Generoso de Izaga<sup>a</sup>, Rodrigo d'Avila<sup>b</sup>, Pérola Viegas Barbosa<sup>c</sup>, Gabrielle Salaman Rodrigues<sup>d</sup>, Renata Guimarães Pougy<sup>e</sup>, Laura Martins Ruiz<sup>f</sup>, Maria Eduarda de Sousa Paulo<sup>g</sup>

<sup>a</sup> PROURB/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.  
E-mail: fabizaga@fau.ufrj.br

<sup>b</sup> FAU/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.  
E-mail: rodrigo.almeida@fau.ufrj.br

<sup>c</sup> PROURB/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.  
E-mail: perola.barbosa@fau.ufrj.br

<sup>d</sup> FAU/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil. País.  
E-mail: gabrielle.rodrigues@fau.ufrj.br

<sup>e</sup> FAU/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.  
E-mail: renata.pougy@fau.ufrj.br

<sup>f</sup> FAU/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.  
E-mail: laura.ruiz@fau.ufrj.br

<sup>g</sup> FAU/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.  
E-mail: maria.paulo@fau.ufrj.br

Submetido em 7 de março de 2023. Aceito em 26 de março de 2023.  
<https://doi.org/10.47235/rmu.v11i1.294>

---

**Resumo.** A partir de uma matriz de análise desenvolvida em estudos anteriores que identificou quatro tipomorfologias das favelas na cidade do Rio de Janeiro – enclave, linha, quadra e malha – este artigo busca aprofundar o seu estudo em cinco momentos, ao longo de 100 anos, de 1922 a 2022, em quatro comunidades da Área de Planejamento 3 (AP3), a Zona Norte, na Cidade do Rio de Janeiro. A abordagem apoia-se em estudos sobre a morfologia urbana da cidade contemporânea onde o entendimento da tipomorfologia se estabelece como matriz síntese das relações entre os processos de urbanização e a conformação do tecido urbano. A metodologia empregada nas análises, que sobrepõe enfoque formal e temporal, se apoia na interpretação das alterações do tecido urbano a partir de mapas oriundos da cartografia oficial da Cidade do Rio de Janeiro e de imagens de satélite disponíveis pela Google. Nas considerações finais argumentamos acerca da relação híbrida que se estabelece entre a urbanização formal e a forma de crescimento da informalidade e verificamos a validade das categorias tipomorfológicas como aproximação sintética e diagramática do fenômeno da favela carioca.

**Palavras-chave.** Tipomorfologia, favela, informalidade, tecido urbano, Rio de Janeiro

---

## **Introdução**

O processo de urbanização da Cidade do Rio de Janeiro tem na conformação das favelas um elemento fundamental para a compreensão dos movimentos e das forças que criaram, expandiram, diversificaram e transformaram o seu espaço urbano. A forma edificada das cidades tem nos traçados, a composição espacial das estruturas urbanas e dos espaços abertos a expressão de um processo temporal complexo, materializado em formas que embora estáticas, encontram-se em permanente processo de mudança.

A informalidade, outrora associada exclusivamente aos assentamentos precários, vem sendo considerada como um modo generalizado de urbanização metropolitana sobretudo nas partes do mundo em desenvolvimento (Roy, 2005). Como desdobramento desta condição urbana contemporânea, emerge a necessidade de se aprender a lidar com o “não planejado” e o que foge às regras do ordenamento do território; o que no caso da urbanização brasileira vem se tornando de caráter majoritário (Pasternak e Bógus, 2022).

No Brasil, dados abrangentes vêm sendo elaborados (IBGE, 2011) sobre os aglomerados subnormais, onde se incluem as favelas. Neles habitam 6% da população (11,4 milhões), sendo que quase a metade desse contingente encontra-se no Sudeste. Estimativas para o Censo 2020 (IBGE, 2020) preveem um aumento expressivo das áreas de urbanização precária no país, colocando grandes desafios às práticas de planejamento e projeto urbanos comprometidos com a justiça distributiva e o enfrentamento das desigualdades.

Ao dirigir atenção à favela no Rio de Janeiro, uma área de urbanização precária de grande diversidade socioespacial, buscamos desvendar não somente a conjunção de formas e a justaposição de tecidos e tramas urbanas informais com as formais, no tempo. Interessa-nos, também, o entendimento dessa informalidade para o projeto urbanístico desses espaços. Com isto, pretendemos reiterar o valor da permanência do espaço da favela, e a sua urbanização, como condição para trazer as próprias cidades aos padrões ambientais impostos pela contemporaneidade.

Ao mesmo tempo, esperamos reforçar contraposição a uma política indiscriminada de remoção ocorrida no passado e que vimos retornar, malfadadamente, sob pretextos de ordem de risco geotécnico e ambiental, em momentos mais recentes. A favela, como espaço socialmente vulnerável que existe há mais de cem anos, é também rica de valores culturais e artísticos, interpretados como “potência” (Silva, 2018), e como local de produção de conhecimento.

A partir de uma matriz de análise morfológica desenvolvida em estudos anteriores (Izaga et al., 2022) que identificou quatro tipomorfologias das favelas na cidade do Rio de Janeiro – enclave, linha, quadra e malha – este artigo busca aprofundar o estudo desses exemplos tipo (Panerai, 2006, p.135) em cinco momentos, ao longo de 100 anos, de 1922 a 2022. Quatro comunidades da Área de Planejamento 3 (AP3), a Zona Norte, apresentam-se como referenciais por apresentarem configurações que sintetizam aspectos de conformação marcantes das tipomorfologias, as quais estão presentes de forma dispersa em toda essa extensa região.

A abordagem apoia-se em estudos sobre a morfologia urbana da cidade contemporânea (Panerai, 2006; Solà-Morales, 1997; Noguera, 1998; Viganò, 2012), onde o entendimento da tipomorfologia se estabelece como matriz síntese das relações entre os processos de urbanização e a conformação do tecido urbano. Alinha-se, desta forma, com um viés da morfologia urbana como meio para buscar “... uma forma específica de análise para projetar a cidade” (Solà-Morales, 1997, p. 13), para além de colher aportes da geografia humana e social, as classificações tipológicas e as explicações da história econômica. A morfologia urbana das favelas é compreendida por meio da identificação da diversidade das formas visíveis e por meio do aspecto dinâmico da sociedade que produz e altera a paisagem urbana. Referimo-nos, dessa forma, a uma abordagem que busca evidenciar a análise formal e a análise temporal.

Este artigo se organiza em três partes, além desta introdução e das considerações finais. A primeira busca traçar um panorama histórico da evolução do fenômeno da favela na urbanização da Cidade do Rio de Janeiro, e em especial na Zona Norte. A segunda parte

apresenta a metodologia empregada nas análises, que sobrepõe enfoque formal e temporal, o qual se apoia na interpretação das alterações do tecido urbano a partir de mapas oriundos da cartografia oficial da Cidade do Rio de Janeiro e de imagens de satélite disponíveis pela Google, em 5 momentos: 1922, 1942, 1974, 2002 e 2022. A partir dos quatro casos referências, na terceira parte são empreendidas análises de quatro comunidades distribuídas em várias regiões da Zona Norte. Nas considerações finais argumentamos acerca da relação de sobreposição que se estabelece entre a urbanização formal e a forma de crescimento da informalidade e verificamos a validade das categorias tipomorfológicas como aproximação sintética e diagramática ao fenômeno da favela carioca.

### **Mais de um século de favela no Rio de Janeiro**

A guinada do Rio de Janeiro de burgo colonial em grande metrópole se daria a partir de meados do século XIX, quando além de ser a capital político-administrativa do país, passa a desempenhar o papel de porto e capital econômica e financeira (Bernardes, 1961; Abreu, 1987). A partir desse momento surgem numerosos bairros e a construção das primeiras ferrovias dão origem ao desenvolvimento de núcleos suburbanos em torno das estações, cujas centralidades progressivamente se emendam para constituir a extensa zona suburbana, hoje denominada de Zona Norte. Nas periferias desses núcleos, com menos infraestrutura viária, encontram-se casas isoladas, em meio a terrenos amplos. Acompanhando as ferrovias, a urbanização vai se ampliando a partir do início do século XX mantendo, contudo, uma descontinuidade, cujos grandes vazios foram sendo preenchidos com a expansão dos transportes rodoviários, que ganham plena expressão como indutores do processo de crescimento urbano a partir da década de 1960.

A expansão da cidade, como na maioria das cidades brasileiras, se deu sem nenhum grande plano pré-concebido, ocorrendo em grande parte das vezes como resultado das circunstâncias do momento, onde se reconhece a predominância de um traçado "... quase espontâneo..." (Bernardes, 1961, p.500) o qual advém da adaptação às imposições dos terrenos mais difíceis. No Rio de Janeiro, as

planícies e a orla litorânea até a base dos morros foram sendo ocupadas, e a urbanização se desenvolve com a expansão do arruamento, o qual quando necessário atravessou as montanhas com túneis deixando, entretanto, as encostas desocupadas, as quais a partir do início do século XX, são apropriadas pelas favelas.

A agregação de novas parcelas se dá também por meio de aterros sobre a Baía de Guanabara. No caso da Zona Norte, uma grande faixa de manguezal ao longo da avenida Brasil, principal eixo rodoviário de penetração à área central, é incorporada ao território. Nela, a partir de meados da década de 1940, juntamente com a abertura da Avenida Brasil, cresceu o Complexo da Maré, conjunto de favelas que hoje está entre as 10 maiores favelas da cidade. Outras quatro grandes favelas da cidade, Complexo do Alemão, Complexo da Penha (Vila Cruzeiro) e Jacarezinho também estão localizadas na Zona Norte, fato que corrobora para que essa área possua o maior número de favelas da cidade (386), e quase a metade da população que vive em favelas da cidade (648.453 habitantes).

No momento atual, identificamos que nas favelas da AP3 as quatro categorias das tipomorfológicas apresentam, em muitos casos, correspondências com a estrutura socioeconômica e com o "peso do território" (Ribeiro e Ribeiro, 2021), nas suas dimensões social, econômica, política e cultural, como fator explicativo das diferenças socioespaciais, na urbanização desigual. Identificou-se a maior presença de favelas em malha nas áreas periféricas (AP 3.5 e 3.6), enquanto aquelas de maior densidade, em geral em quadra, estão mais próximas à área central, em correspondência, em certa medida, ao gradiente centro (maior renda) periferia (menor renda). As favelas do tipo enclave encontram-se nas bordas de áreas em aclave, enquanto as favelas em linha ocupam os espaços ociosos gerados a partir da implementação de grandes infraestruturas viárias, como o trem, o metrô e as rodovias. Ademais, observamos uma maior presença de favelas em malha (40%) e em quadra (31,7%) na AP3, do que em linha (18,2%) e em enclave (10,1%).

A origem da favela carioca comumente difundida (Vaz, 1994; Zaluar e Alvito, 1998; Valladares, 2005) remete à guerra de Canudos, no sertão baiano, de onde ex-combatentes teriam retornado, em 1897, com expectativa de definição de sua situação no exército. Um acampamento é estabelecido nas cercanias do Ministério da Guerra, na base do Morro da Providência, na área central do Rio de Janeiro, a espera dessa resposta, que ao não chegar, conduz à ocupação do morro. Por sua vez, acredita-se que já houvesse casebres instalados no local, em virtude da demolição do famoso cortiço “Cabeça-de-porco”, localizado nas proximidades da Central do Brasil.

Conforme proposto por Valladares (2005), a evolução da favela carioca pode ser compreendida em 6 períodos, caracterizados pela alternância entre rejeição e controle. O primeiro, nos anos 1930, identifica-se como o início do processo de favelização do Rio de Janeiro e o reconhecimento da favela pelo Código de Obras de 1937. O segundo, nos anos 1940 com a proposta pelo poder público, de criação de parques proletários. O terceiro momento localiza-se nos anos 1950 e início dos anos 1960, com a expansão descontrolada das favelas. Um quarto momento, a partir de meados dos anos 1960 até o final dos anos 1970, destaca-se como período marcado pelas remoções. No quinto momento, nos anos 1980, observa-se o início das urbanizações realizadas pelas iniciativas do Banco Nacional de Habitação e pelas agências de serviço público. No sexto momento, nos anos 1990, tem ênfase a política municipal de urbanização das favelas, com o pioneiro Programa Favela Bairro. A partir de 2007 (Cardoso e Denaldi, 2018), identifica-se a proposição de um ambicioso programa de investimentos em infraestrutura, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que contou com duas fases, o PAC 1(2007-2010) e o PAC2 (2011-2014), que atuará na urbanização de favelas. Não cabe nos limites deste artigo desenvolver a história das favelas cariocas. O objetivo do delineamento desses períodos é o de detectar relações entre os movimentos e as forças que expandiram e transformaram o espaço da favela e sua composição espacial no território.

Sendo nosso enfoque a Zona Norte, podemos dizer que a presença da favela nesse espaço,

conforme argumenta Lins (2019), tem ênfase a partir das décadas de 1950 e 1960, quando as áreas da então periferia física são escolhidas pelos gestores públicos para abrigar conjuntos residenciais destinados às camadas de baixa renda e também como opção das populações menos favorecidas para seu local de moradia em construções improvisadas e de urbanização precária como é o caso das favelas e dos loteamentos irregulares.

## **Metodologia**

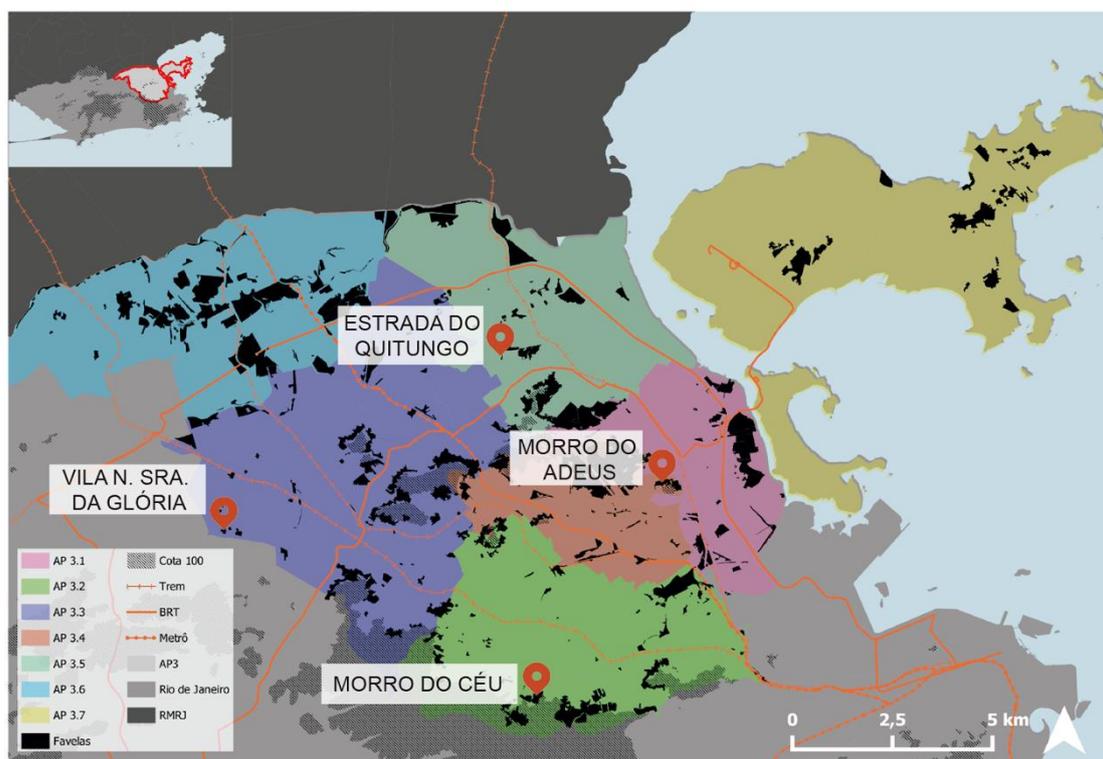
A metodologia desenvolvida para o mapeamento das tipomorfologias das favelas busca articular os estudos sobre a forma urbana da cidade contemporânea, e seu entendimento por meio dos processos de urbanização e a conformação do tecido urbano no território, onde os vetores de acesso cumprem papel determinante. Foram mapeadas e analisadas a totalidade das favelas da AP3 (309 favelas) (IPP, 2012), excluindo-se aquelas da Ilha do Governador (AP 3.7), por se destacarem do contínuo urbanizado da Zona Norte.

O mapeamento digital foi feito a partir do SABREN (Sistema de Assentamentos de Baixa Renda da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro) e do aplicativo Google Earth, por meio dos quais foi feita a identificação, pesquisa e sistematização das favelas. Em estudos anteriores (Izaga; d’Avila; Barbosa; Rodrigues, 2022) analisamos as configurações das favelas na estruturação do território e deduzimos quatro categorias tipomorfológicas, que buscam abranger conformações tipo das favelas em sua relação com a malha urbana formal: a favela em enclave, a favela em linha, a favela em quadra e a favela em malha. Na presente análise, para cada uma das categorias tipomorfológicas foi atribuído um caso referência (Figura 01): a favela Morro do Céu, no bairro do Lins de Vasconcelos, na AP3.2, como favela em enclave; a favela Estrada do Quitungo, em Brás de Pina, na AP 3.5, como favela em linha; a favela Vila N. Sra. da Glória, situada no bairro de Marechal Hermes, na AP3.3, como favela em quadra; e as favelas do Morro do Adeus e Piancó, no Complexo do Alemão, na AP 3.4, categorizadas como favelas em malha. Esses casos referências foram selecionados em virtude de sua capacidade de

exprimir de forma sintética as configurações marcantes das tipomorfologias e por suas localizações diversas no vasto território da AP3.

Com o propósito de ratificar a operacionalidade dessas categorias e aprofundar o estudo das relações entre os processos de urbanização e a conformação da favela, procedemos com análises das alterações do tecido urbano da configuração da favela no território em cinco momentos – 1922, 1942, 1974, 2002 e 2022 – demarcados a partir de mapas oriundos da cartografia oficial da Cidade do Rio de Janeiro e de imagens de satélite disponíveis pela Google. Estes recortes temporais buscam, tendo em conta a disponibilidade de registros cartográficos e de imagens, correspondências com a periodização sobre a evolução urbana da favela proposta por Valladares (2005) e a fase mais recentes dos grandes investimentos federais ocorridos a partir de 2007, mencionados anteriormente.

O primeiro momento de análise é definido pela Carta do Distrito Federal de 1922 (ImagineRio, 2022), ano do desmonte do Morro do Castelo e da realização da Exposição Internacional na Esplanada – no sítio do arrasamento – na área central da cidade. As favelas já existiam na cidade, em muito decorrentes da abertura, por sobre o tecido colonial, da Av. Central, dezessete anos antes. Trata-se da primeira carta cadastral abrangente da cidade do Rio de Janeiro, após as reformas da gestão do Prefeito Francisco Pereira Passos (1902-1906), que além da construção dessa importante avenida – hoje Avenida Rio Branco – ergue o novo Porto do Rio e promove a urbanização de espaços públicos em direção à orla sul da cidade. O conjunto dessas obras movimenta o espaço urbano ao buscar romper com as feições coloniais da cidade para conferir embelezamento, modernização de infraestrutura e estruturação do crescimento.



**Figura 1.** Área de Planejamento 3 e as favelas Morro do Céu, Vila Nossa Sra. da Glória, Estrada do Quitungo e Morro do Adeus, Rio de Janeiro (fonte: autor, 2022).

O segundo momento identifica-se com a Planta do Distrito Federal de 1942 (ImagineRio, 2022), no qual a favela já era um fenômeno reconhecido oficialmente, tendo apresentado um crescimento mais acentuado em função da busca por empregos nas áreas

industriais da Zona Norte da cidade. Aponta-se, também, que a partir dos anos 1930 o crescimento da favela torna-se vertiginoso (Vaz, 1994, p.590).

A vista de satélite do Rio de Janeiro e Niterói de 1974 (ImagineRio, 2022) equivale ao terceiro momento da análise, quando a população de habitantes de favelas já representava ao menos 13,30% (565.135 habitantes) da população da cidade do Rio, segundo dados do Censo de 1970. O período entre meados da década de 1960 até 1970 é marcado pela política de remoções de favelas, e pela construção de conjuntos habitacionais sobretudo na Zona Norte. Até 1968, 175.800 pessoas haviam sido removidas de áreas de favela (Lago e Ribeiro, 2001).

O quarto momento, em 2002, corresponde ao da primeira imagem de satélite disponível no aplicativo Google Earth da região, quando a população de habitantes de favelas já alcançava 18,60% (1.092.476) da população da cidade, segundo dados do Censo de 2000. No início deste novo século registram-se movimentos “contra a favela” por parte de determinados grupos partidários da remoção, sob o argumento da preservação ambiental ameaçada pelas ocupações irregulares (Compans, 2007).

O último momento de análise, em 2022, estabelece-se com a imagem mais atual de satélite do aplicativo Google Earth da região, momento que consolida estudos anteriores desenvolvidos pela Prefeitura do Rio de Janeiro (IPP, 2013; Cavalieri e Vial, 2012) os quais reconhecem não somente a expansão horizontal como vertical das favelas, com maior adensamento. Segundo o Censo 2010, as favelas contabilizam 22% (1.439.200) do total da população da Cidade.

## Discussão

A seguir apresentamos análises sobre 4 casos referências das favelas em enclave, quadra, linha e malha.

### *Morro do Céu – favela em enclave*

De acordo com análises anteriores, a favela em enclave:

*... situa-se na borda do tecido urbano, apresentando três-quartos de seu perímetro sem contato com a malha formal. Seus acessos se concentram na parte que está em contato com a malha formal, apresentando, geralmente, um acesso principal. São comumente situadas em aclives, rodeadas por vegetação ou no interior de*

*uma quadra na malha formal. (Izaga et al., 2022b, p.5).*

A favela Morro do Céu, caso referência da favela em enclave, está localizada no bairro Lins de Vasconcelos, que compõe a Área de Planejamento 3.2 RA (Méier), junto com os bairros: Jacaré, São Francisco Xavier, Rocha, Riachuelo, Sampaio, Engenho Novo, Méier, Todos os Santos, Cachambi, Engenho de Dentro, Água Santa, Encantado, Piedade, Abolição e Pilares. A favela está situada aos pés da Serra dos Pretos Forros, que faz parte do Maciço da Tijuca, um dos grandes divisores naturais entre a Zona Norte e a Zona Oeste da cidade, e ganhou este nome pois era um destino frequente dos escravos alforriados, devido ao grande número de quilombos que lá se instalaram (Ribeiro, 2019). Outro fator estruturante para o crescimento desta região foi a linha férrea, da qual as estações Engenho de Dentro (1873) (Supervia a) e Méier (1889) (Supervia b) foram de extrema importância para o acesso à área onde se desenvolveu a favela. Somando-se a isso, em 1886 foi inaugurada a linha de bonde Bocca do Matto – Meyer (Ribeiro, 2019), que impulsionou o crescimento da região.

Em 1922 existiam caminhos, onde hoje se encontram as ruas Adolfo Bergamini e Dias da Cruz, que conectavam as respectivas estações à trilha que dava acesso à área da favela. No recorte aproximado fica evidenciado que, em 1922, a área era composta predominantemente de cobertura vegetal, a não ser por duas trilhas.

Duas décadas depois, em 1942, pode ser observado um início de supressão dos pomares, uma vez que, com a consolidação de vias, as áreas urbanizadas começaram a se expandir para dentro deste recorte. Nesta data, já se via o início da rua, hoje nomeada de Rua Maranhão, onde estão localizadas a maior parte das entradas para a favela. Além disso, já passava, na parte sudoeste do recorte, a Linha de Transmissão, que permanece até os dias atuais.

Em 1974, a Rua Maranhão já estava consolidada e dava acesso às edificações por toda a sua extensão. Nesta época já existia, também, a favela, mas ocupava uma área menor do que a atual, ainda havendo área de cobertura vegetal que margeava a Rua Maranhão. Além disso, identificam-se novas trilhas dando acesso a partes diferentes do

morro do entorno, como por exemplo a trilha à noroeste, que originou uma rua posteriormente.



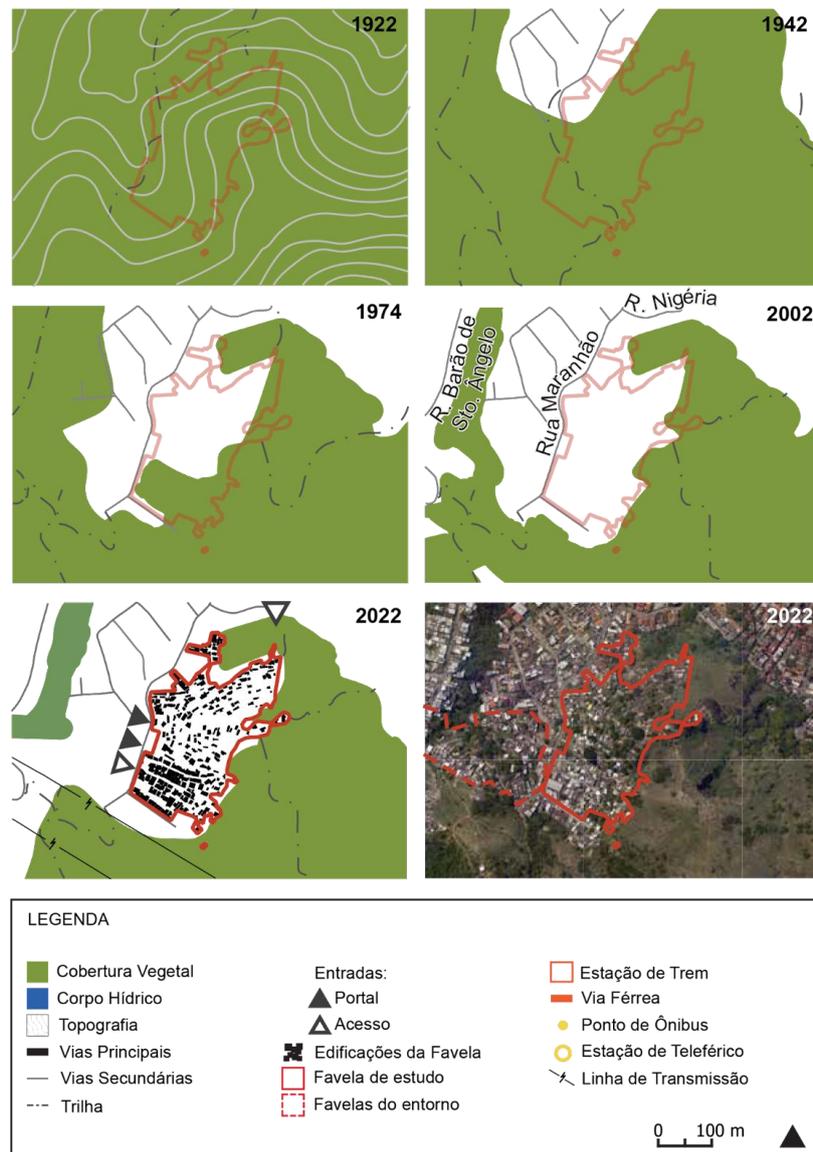
**Figura 2:** Elementos de estruturação do crescimento da favela Morro do Céu (fonte: elaboração do autor sobre Carta Cadastral de 1922, 2022).

No mapa de 2002 já pode-se notar a Rua Barão de Santo Ângelo, à noroeste, finalizada. Ela se conecta a Rua Maranhão por trilhas de terra batida próximas à rede de transmissão, servindo como um acesso alternativo à essa via. Além disso, observa-se o contínuo desmatamento da cobertura vegetal para a expansão urbana, tanto formal quanto informal, que conquista cada vez mais espaço no relevo da região.

Em 2022, o desmatamento levou a uma descontinuidade da cobertura vegetal que, hoje, se apresenta, majoritariamente, como ilhas de vegetação em meio à malha urbana. Além disso, as trilhas se mantiveram e não houve surgimento de novas vias, indicando uma possível pausa na expansão e um

provável adensamento da área já edificada. A favela continuou a crescer e se adensar construtivamente especialmente na área de menor aclave ao sul.

Os vetores de crescimento da favela estão muito ligados à acessibilidade. Ao estudar os pontos de encontro entre a malha formal e informal, que servem como entradas para a favela Morro do Céu, foram encontrados quatro pontos, dos quais dois são portais, entradas de maior magnitude, e dois são acessos, de menor hierarquia comparativamente aos primeiros (Izaga et al., 2022a).



**Figura 3.** Diagramas da evolução urbana da favela Morro do Céu (fonte: autor, 2022).

As duas entradas principais, que são os portais, se encontram na Rua Maranhão, que apesar de mais distante dos transportes públicos - cerca de 650 metros de distância do ônibus e 2.300 metros do trem, Estação Engenho de Dentro - possui uma grande permeabilidade para dentro da favela. Além delas, na Rua Maranhão, ainda se encontra mais uma entrada de menor importância, um acesso. A última entrada, que também é secundária e, portanto, é considerada um acesso, se dá pela Rua Nigéria, que apesar de ser mais próxima do ponto de ônibus, cerca de 450 metros de distância, não tem essa permeabilidade e é de difícil aproximação.

*Nossa Senhora da Glória – favela em quadra*

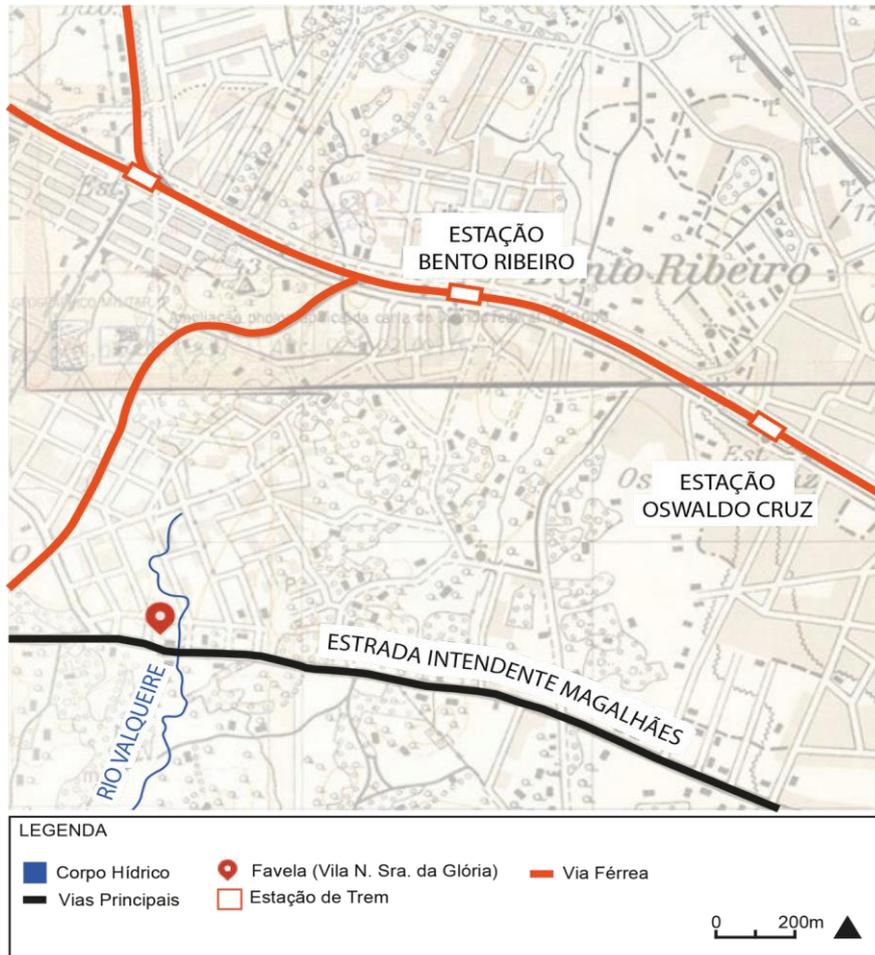
Compreende-se a favela em quadra como aquela que:

*... encontra-se dentro do invólucro da quadra na malha urbana formal, que é definida pelos eixos das vias. Ela pode existir como parte de uma quadra ou uma quadra completa inserida no conjunto de quadras da malha formal. Seu tamanho varia entre um fragmento da quadra até um conjunto de 3 quadras. (Izaga et al., 2022b, p. 10).*

A Favela Nossa Sra. da Glória encontra-se no bairro de Marechal Hermes, na Área de Planejamento 3.3 Madureira, que reúne também os bairros: Campinho, Quintino Bocaiúva, Cavalcanti, Engenheiro Leal, Cascadura, Madureira, Vaz Lobo, Turiaçú, Rocha Miranda, Honório Gurgel, Oswaldo

Cruz e Bento Ribeiro. O bairro em que a favela está inserida foi inaugurado em 1913 e é considerado um dos primeiros bairros operários planejados do Rio de Janeiro. A região foi pensada para ocupar os terrenos desapropriados da antiga Fazenda

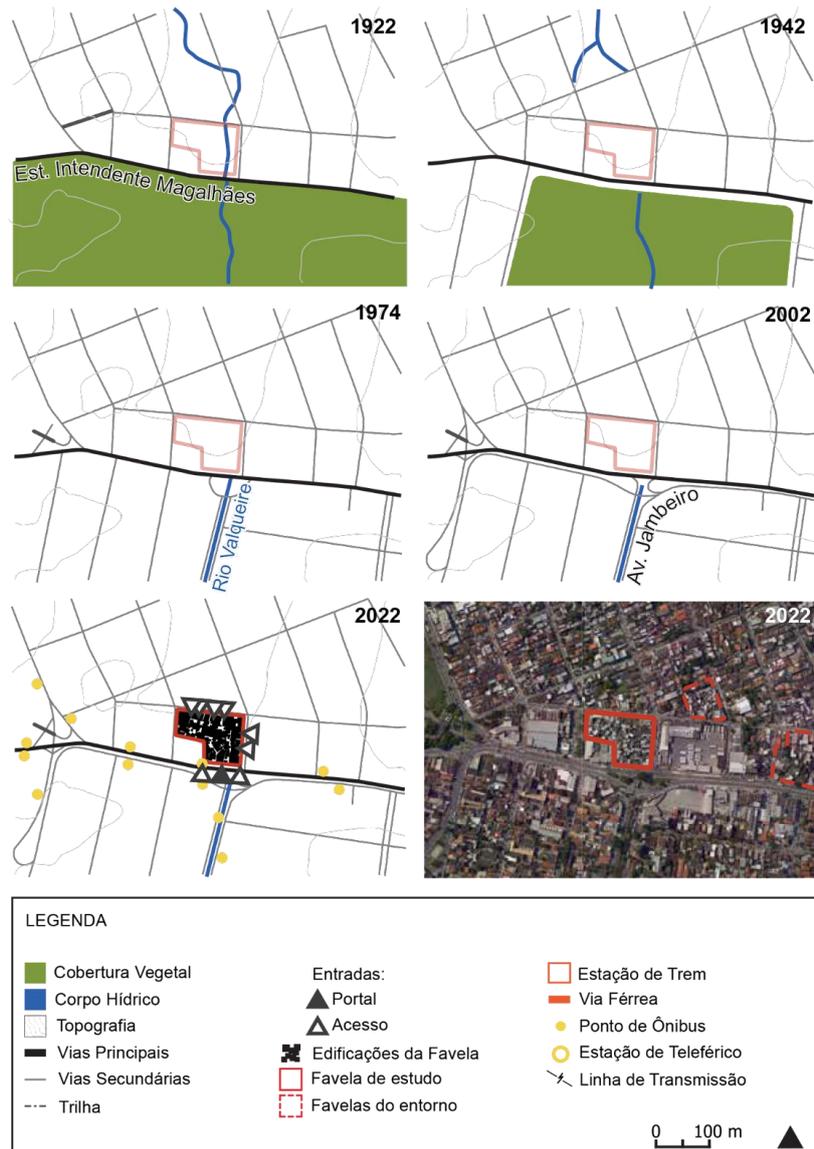
Sapopemba, a partir da necessidade de abrigar os trabalhadores após a conclusão da Vila Militar. Esse projeto foi interrompido com o fim do governo Hermes da Fonseca em 1914, mas retomado em 1930 pelo presidente Getúlio Vargas (MultiRio, 2015).



**Figura 4.** Elementos de estruturação do crescimento da favela Vila N. Sra. da Glória (fonte: elaboração do autor sobre Carta Cadastral de 1922, 2022).

O crescimento da região em que está localizada a favela Vila Nossa Sra. da Glória se dá, assim como boa parte da Zona Norte, inicialmente pela linha do trem, influenciado nesse caso pelas estações Bento Ribeiro (1914) (Supervia c) e Oswaldo Cruz (1898) (Supervia d). Além da via ferroviária, pode-se entender a Estrada Intendente Magalhães como o principal eixo estruturante para o crescimento urbano e o parcelamento desse território. Esta via fazia parte do caminho imperial que ligava o Palácio São Cristóvão

até Santa Cruz e, apesar de ser distante da área central, possuía grande movimento já que era o caminho para o centro-sul do país antes da construção da Rodovia Presidente Dutra (Força Aérea Brasileira, 2014). Hoje, a via conecta o sul de Madureira até o Campo dos Afonsos, bairro reconhecido pela sua importância na aviação brasileira cujas atividades tiveram início em 1912 com a primeira organização aeronáutica do Brasil, o Aeroclube Brasileiro (id., ib.).



**Figura 5.** Diagramas de evolução urbana da favela Vila N. Sra. da Glória (fonte: autor, 2022).

Em 1922, no Campo dos Afonsos, próximo onde a favela seria constituída, já se encontravam algumas instalações da aeronáutica, como a Escola de Aviação Militar e outras estruturas que serviam como suporte às missões aéreas nacionais. Nesse ano, devido à importância militar, a área já possuía arruamento dentro do qual percebe-se a delimitação do que se transformaria na favela Vila Nossa Sra. da Glória, que adota o formato de uma dessas quadras. Observa-se a delimitação das quadras ao norte da via principal, no entanto, essas ainda não estavam efetivamente ocupadas. O traçado viário era concentrado entre o norte da Estrada Intendente Magalhães e ao sul da linha férrea, enquanto ao sul da estrada havia a

predominância de cobertura vegetal, cortada pelo rio que se estendia ao norte.

Em 1942 ocorreu a interrupção do Rio Valqueire e foram criadas novas vias, diminuindo a área de cobertura vegetal e criando novas quadras ao sul da Estrada Intendente Magalhães. Em 1974, o trecho existente do Rio Valqueire é canalizado e a mata restante é substituída pela ampliação do traçado viário e pela criação de quadras, agora bastante ocupadas com edifícios. Apesar do adensamento da região, nota-se que na quadra em que estaria localizada a Vila Nossa Sra. da Glória essa ocupação não acontece, tornando-o propício à futura apropriação pela favela. Por meio da análise dos mapas, pode-se estimar que a criação da Vila Nossa Sra. da

Glória ocorreu entre 1974 e 2002, já que neste último ano o local está inteiramente edificado e a favela consolidada. A estrutura viária permanece a mesma, respeitando traçados gerais de 1922, sofrendo apenas adensamento construtivo e reorganização na ligação entre a Estrada Intendente Magalhães e a Avenida Jambeiro (rua do canal).

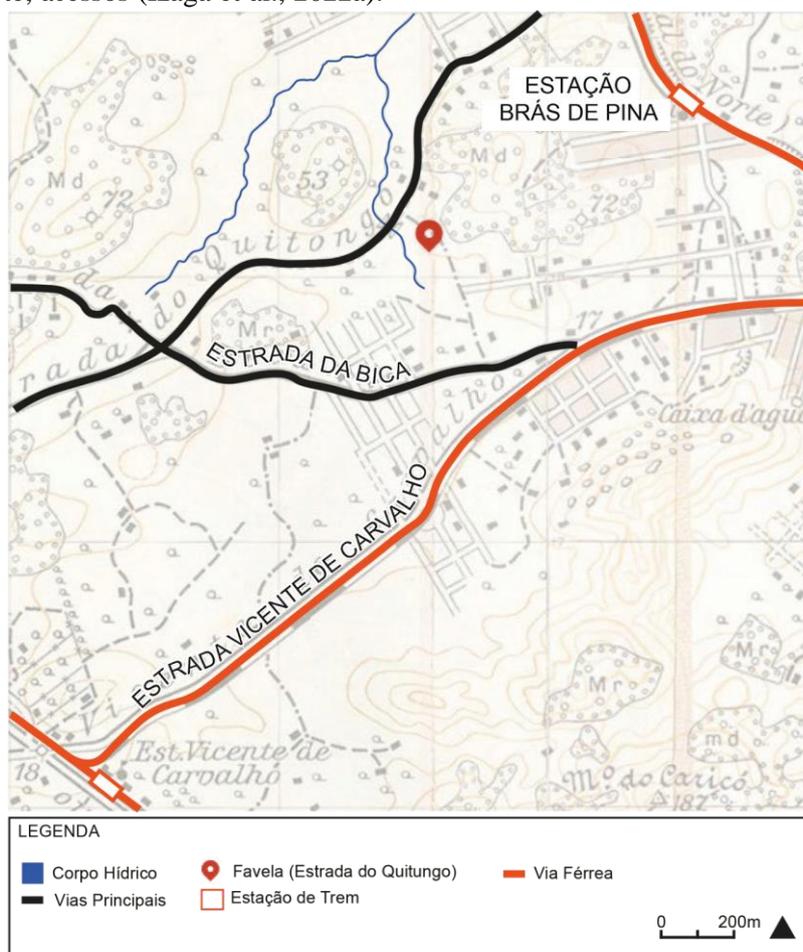
Em 2022, percebe-se que o arruamento permanece igual ao de duas décadas anteriores, reforçando a consolidação da região. Porém, na quadra em que está localizada a favela, nota-se que esta está mais edificadas. Em relação aos pontos de transporte, estes estão localizados seguindo a hierarquia das vias, já que é ao longo da Estrada Intendente Magalhães onde está a maior quantidade de pontos de ônibus. Além disso, a partir da análise mais recente da favela pode-se identificar entradas, sendo um portal e as outros sete, acessos (Izaga et al., 2022a).

O único portal está localizado na estrada principal (Intendente Magalhães) e, apesar de não ser a entrada mais próxima do transporte público, possui grande importância pois conecta e distribui o fluxo no interior da favela.

#### *Estrada do Quitungo – favela em linha*

A favela em linha:

*...tem como característica principal a existência de uma infraestrutura urbana que ordena seu crescimento, podendo ser um rio, um muro ou uma estrutura viária. Geralmente, situam-se nos terrenos adjacentes ou entre essas estruturas lineares que, por motivos de legislação urbanística ou decorrentes de modificações urbanas, estão vazias ou ociosas. Sua forma é retangular, linear, com os lados maiores bem definidos e alongados. (Izaga et al., 2022b, p. 8).*



**Figura 6.** Elementos de estruturação do crescimento da favela Estrada do Quitungo (fonte: elaboração do autor sobre Carta Cadastral de 1922, 2022).

A favela Estrada do Quitungo está localizada na zona norte do Rio de Janeiro, no bairro Brás de Pina, na Área de Planejamento 3.5, tendo como bairros vizinhos Penha Circular, Cordovil, Vila da Penha, Vista Alegre e Irajá. As terras onde hoje se encontra o bairro pertenciam, no século XVIII, ao Visconde de Brás de Pina, e nela eram produzidos açúcar e aguardente, além de seu principal negócio relacionado aos derivados da pesca de baleia. O bairro era banhado pela Baía de Guanabara até a década de 1940, quando foi construído o importante eixo viário de acesso à área central, a Avenida Brasil. O crescimento da região avançou a partir de 1886, com a expansão da Linha Norte das estradas de ferro, ligando São Francisco Xavier a Meriti.

A região onde hoje se encontra a favela Estrada do Quitungo teve sua urbanização

iniciada no entorno das linhas férreas. Em 1922, existiam 3 linhas de trem: ao nordeste, a linha de passageiros “Linha Norte” (São Francisco - Três Rios, hoje Ramal Saracuruna), com estação mais próxima a “Brás de Pina” (existente desde 1886); e as linhas de carga: a sudeste o “Ramal da Penha/Maria Angu” (Vicente de Carvalho-Maria Angu) e a sudoeste a “Linha Tronco/Original” (Caju - Rio do Ouro) da Estrada de Ferro Rio d’Ouro (Compartilhada com a Estrada de Ferro Central do Brasil). Além das vias ferroviárias, constata-se uma consolidação de 2 vias principais, a “Estrada do Quitungo” ao norte e a “Estrada da Bica” a noroeste, e ainda, cortando o eixo norte-sul, o Rio Quitungo. A região ainda era pouco urbanizada, e possuía cobertura vegetal na maior parte deste território.

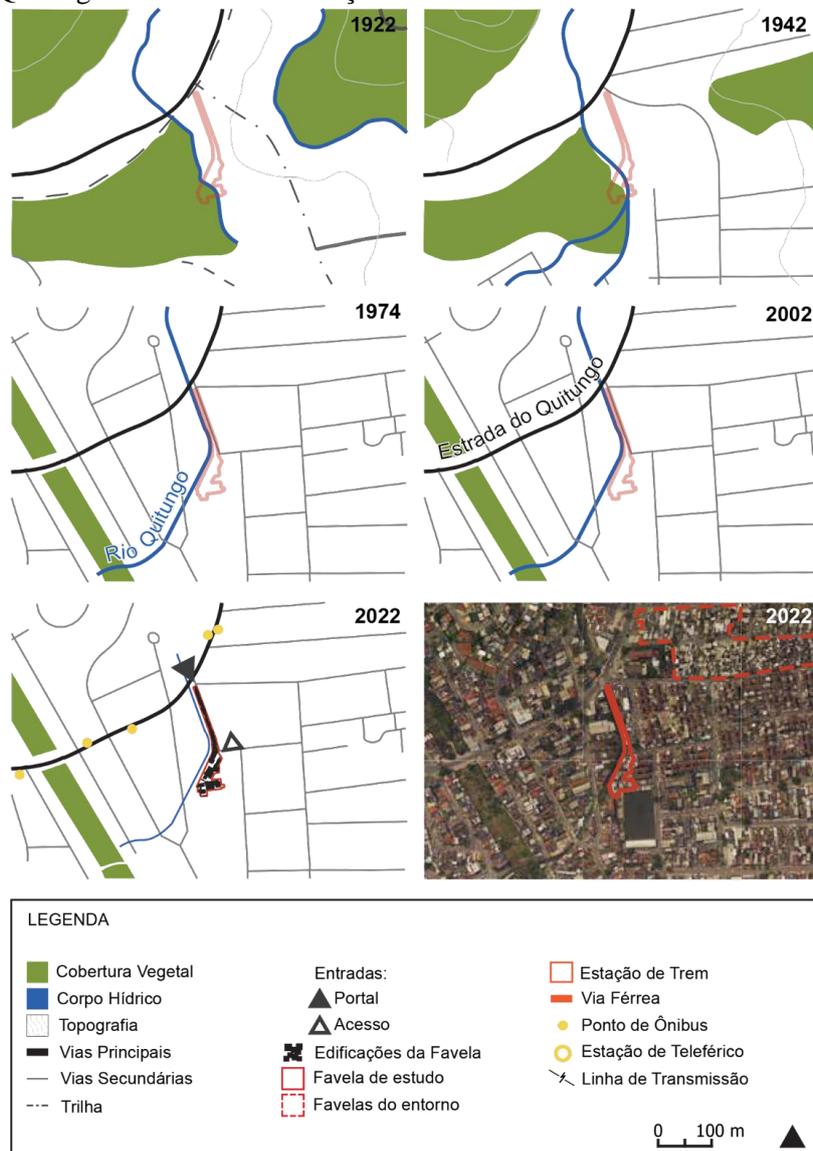


Figura 07. Diagramas de evolução urbana da favela Estrada do Quitungo (fonte: autor, 2022).

Em 1942, a urbanização já havia avançado sobre as regiões mais afastadas da linha férrea, acompanhando as vias principais existentes, estendendo-se sobre o que hoje compreende parte dos bairros de Brás de Pina, Penha Circular e Vila da Penha, incluindo os arredores da favela “Estrada do Quitungo”. A “linha norte” de trem havia sido desativada por volta de 1927, dando espaço a uma via carroçável. Neste período é identificada uma faixa de terreno para as linhas de transmissão de abastecimento de energia elétrica, que gradativamente adentravam o território da zona norte e de áreas rurais do município desde 1907.

Em 1974, a urbanização se encontra de forma cada vez mais definida, tendo ocupado a maior parte dos espaços livres que ainda restavam em 1942. As estradas de Ferro Rio d’Ouro e Central do Brasil foram completamente desativadas em 1970, tendo restado apenas a Estrada de Ferro Leopoldina. É possível perceber a canalização do Rio Quitungo e sua mudança de curso e, ao longo de seu percurso, encontra-se a área ainda não urbanizada (possível faixa de proteção), que no futuro, virá a ser ocupada pela favela Estrada do Quitungo.

Em 2002, a região se encontra densamente construída e com ocupação consolidada, a faixa de proteção do rio já se encontra ocupada pela favela, ao longo do rio Quitungo. A linha ferroviária do Ramal Saracuruna continuava existindo e servindo à região. A via que antes era utilizada pela Estrada de Ferro Rio d’Ouro, desde 1981, deu lugar à Linha 2 do Metrô Rio, indo até o bairro da Pavuna. A “Estrada do Quitungo” foi formalizada como “Estrada do Quitungo”, mudando de grafia, já a “Estrada da Bica” se tornou a “Avenida Brás de Pina”. Além disso, a via que antes abrigou a linha Penha da Estrada de Ferro Rio d’Ouro, se tornou a “Avenida Vicente de Carvalho”, compondo mais um eixo viário importante da região.

Em 2022, as mudanças espaciais não são perceptíveis nas imagens de satélite, apesar de ser possível depreender que a favela está mais adensada constitutivamente, aspecto que se observa pelo menor grão do tecido urbano. A partir de uma análise atual da região, podemos identificar a vasta quantidade de pontos de ônibus ao longo da Estrada do Quitungo,

entendendo a região como bastante acessível, o que pode ter justificado a ocupação da favela, o que poderia ser confirmado, ainda, pela existência de uma entrada da favela próxima a Estrada do Quitungo. A segunda entrada da favela se encontra na metade de seu comprimento, indicando acessibilidade a um trecho da favela que alarga, mas ainda acompanhando o rio. Além disso, em 2014 foi implantado o BRT Transcarioca na Av. Vicente de Carvalho, onde antes era a linha ferroviária que conectava Vicente de Carvalho à Penha.

#### *Morro do Adeus – favela em malha*

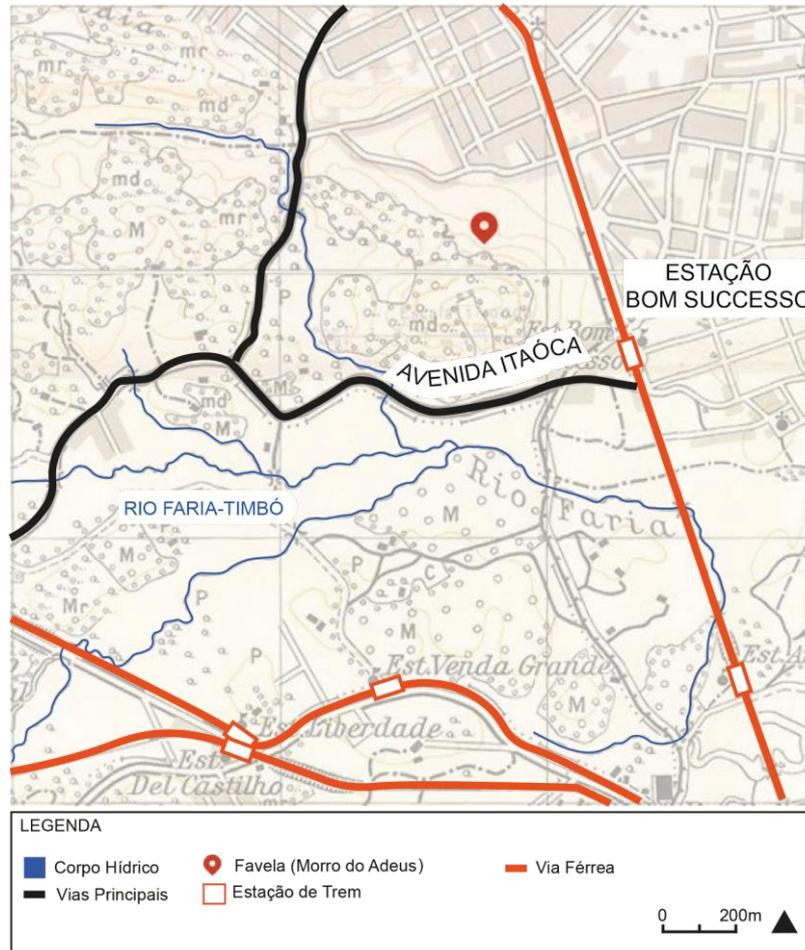
A favela em malha:

*... encontra-se na borda do tecido urbano, ora com traçado orgânico, ora com tecido urbano regular. É composta por um conjunto de mais de três quadras, e muitas vezes mistura trechos planos e em aclives. (Izaga et al., 2022b, p. 11).*

O Morro do Adeus faz parte do conjunto de favelas que compõem o Complexo do Alemão. A região analisada encontra-se na Região Administrativa 3.4, onde estão também os bairros Inhaúma, Higienópolis, Maria da Graça, Del Castilho, Engenho da Rainha e Tomás Coelho. O Complexo do Alemão, oficializado como bairro em 1993, se desenvolveu sobre a Serra da Misericórdia e é um dos bairros mais jovens do Rio de Janeiro (Pimentel, 2015). O bairro é formado pelas favelas Nova Brasília, Reservatório de Ramos, Parque Alvorada, Morro das Palmeiras, Casinhas, Fazendinha, Canita, Pedra do Sapo, Mineiros, Morro do Adeus, Morro da Baiana, Matinha, Grotta e Morro do Alemão (Pimentel, 2015). É importante ressaltar, também, que o adensamento populacional da região aconteceu entre os anos de 1960 e 1970 com o estabelecimento de indústrias como a Nova América, a Marialva Têxtil, a Cica, o Café Capital e a Castrol, localizadas nos arredores do Complexo, fazendo com que muitas famílias de operários se instalassem em suas imediações (Pimentel, 2015). O Morro do Adeus, favela em destaque na análise, só era acessível por escadarias antes da implementação do teleférico, inaugurado em 2011, como parte dos preparativos da cidade para os grandes eventos.

Em 1922, a região onde está a favela do Morro do Adeus não possuía indícios de urbanização, sendo boa parte dominada por cobertura vegetal. O Rio Faria, principal corpo hídrico, atravessava em dois trechos a Av. Itaóca, até encontrar o Rio Timbó. Outro eixo de

transporte que impulsionou o desenvolvimento da área foi a Estrada de Ferro Leopoldina, cuja estação de Bonsucesso, próxima ao local analisado, foi inaugurada em 1886 (Supervia, 2021c).



**Figura 8.** Elementos de estruturação do crescimento da favela Morro do Adeus (fonte: elaboração do Autor sobre Carta Cadastral de 1922, 2022).

Em 1942, identifica-se o desenvolvimento do arruamento na base norte do morro, que estabelece uma ligação leste oeste entre a estrada de ferro e a Avenida Itaóca. Além disso, novas vias são conectadas à Av. Itaóca, subindo a encosta do morro e, com esse crescimento do arruamento, a área de cobertura verde é reduzida. Além disso, o rio sofre alguns desvios e aterros, mudando seu curso que já não corta mais a Av. Itaóca a noroeste.

Em 1974 é notório que a urbanização avança sobre o morro e criam-se novas vias junto à Av. Itaóca. Um novo arruamento se desenvolve, também, em direção ao topo do morro e que junto com as vias ao norte servem de acesso à favela. Além disso, observa-se,

que já não é possível ver o Rio Faria-Timbó, que em 1950 foi retificado com a construção de grandes galerias subterrâneas (Santos, 2020) e a massa de vegetação seguiu sendo suprimida.

Em 2022 nota-se o crescimento da densidade construtiva da ocupação e, ao contrário da tendência observada, o resgate da área de cobertura vegetal, ao sul do morro, que em 2002 encontrava-se suprimida. Com relação à acessibilidade, a Avenida Itaóca se destaca com um grande número de pontos de ônibus. Além desse modal, a favela também tem acesso por um teleférico (Estação Adeus), em sua cota mais alta, que a conecta às outras favelas do complexo e com a estação de trem Bonsucesso.

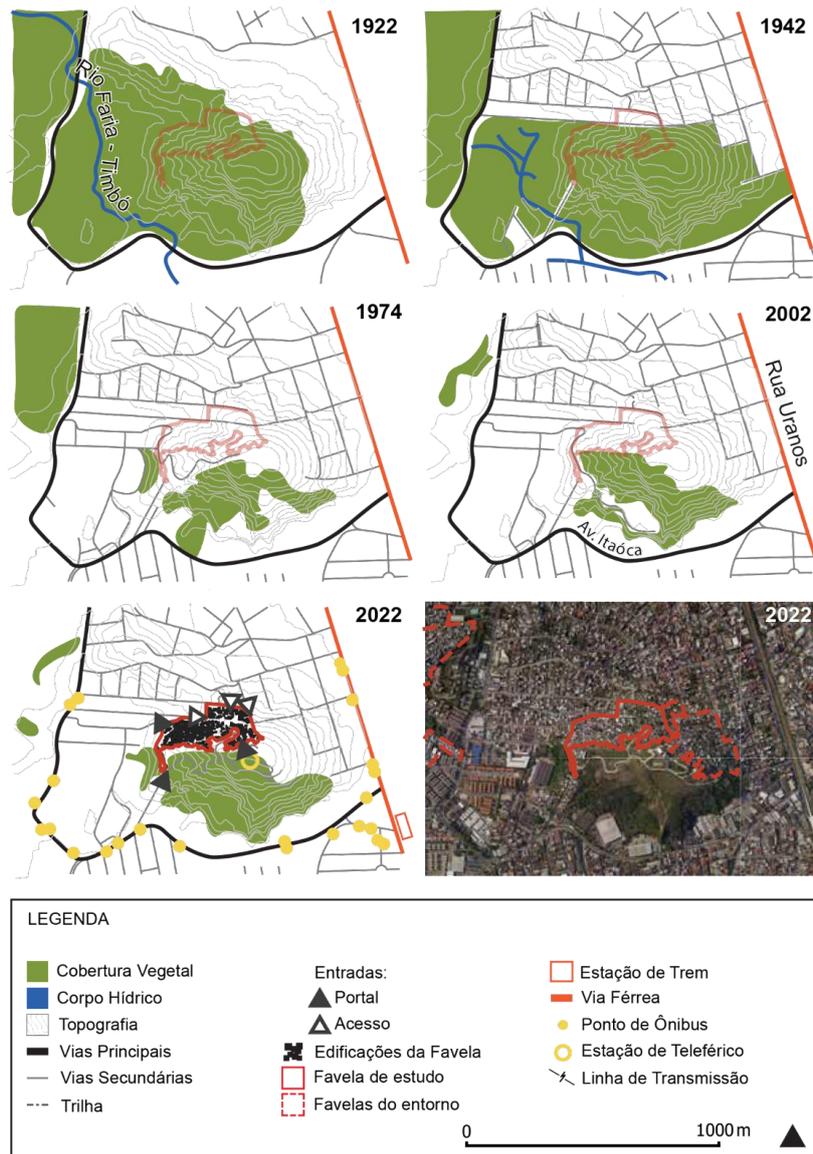


Figura 9. Diagramas de evolução urbana da favela Morro do Adeus (fonte: autor, 2022).

Foram identificadas seis entradas que fazem a ligação entre a malha urbana formal e a favela. Destas, três são de maior hierarquia e, portanto, compreendidas como portais. São eles que registram as menores distâncias para o transporte público, estando, nesse caso, o portal mais distante, a cerca de 500 metros do ponto de ônibus.

### Considerações Finais

O entendimento dos processos e agentes que conformam a cidade fica mais claro quando estudado sob uma ótica histórica. A cidade e suas formas de crescimento categorizadas por Solà Morales (1997) podem ser entendidas na Zona Norte do Rio de Janeiro em uma atuação híbrida, onde se compõem e justapõem, alternando-se em períodos históricos entre o

“crescimento suburbano” e a “urbanização informal”. Atualmente, no Rio de Janeiro, entende-se de forma clara a presença de vetores de crescimento urbano como as infraestruturas de transporte, sendo as linhas de trem responsáveis por um eixo norte para escoamento de produção rural em contraponto às linhas de bonde como um eixo sul para transporte de pessoas (Abreu, 1987).

Como foi visto nas análises da evolução urbana da favela Morro do Céu, esta se encontra na margem do tecido urbano formal, em uma área de aclive que foi sendo urbanizada gradualmente ao longo dos anos, impulsionada principalmente pelo fluxo de pessoas proporcionado pela infraestrutura da linha férrea, mais especificamente da estação Engenho de Dentro e Méier. Apesar da

evidente influência do trem, a favela se encontra a mais de dois quilômetros desse, ou seja, uma caminhada de mais de 30 minutos. Essa extensão foi sendo urbanizada conforme a cobertura vegetal foi sendo suprimida e, ainda hoje, a favela tem três-quartos da sua extensão contida pela vegetação. A entrada na favela se dá de forma concentrada em quatro pontos, sendo três deles próximos um do outro em uma via principal, que conecta essa favela à malha urbana formal e ao transporte público mais próximo, o ônibus. Essas características reforçam o entendimento de uma categoria tipo morfológica de favela em enclave.

No que concerne à favela em quadra, conclui-se, a partir da análise histórica e espacial da favela Vila Nossa Sra. da Glória e seu entorno, que a urbanização da região tem origem por meio do eixo estruturante da Estrada Intendente Magalhães. Essa realidade fez com que antes de 1922 já existisse a delimitação inicial de arruamento e quadras. No entanto, como a quadra em que a favela se encontra atualmente não foi ocupada, seu espaço foi apropriado pela favela. Esse processo de favelização utilizou-se do traçado urbano formal como base de sua ocupação, sendo este determinante para a morfologia da favela atualmente. Dessa forma, a favela ocupa a maior área da quadra e é situada em meio à malha urbana formal, seguindo a definição tipo morfológica de favela em quadra.

A característica principal da favela em linha é a existência de uma infraestrutura urbana ordenadora do seu crescimento. No caso da favela Estrada do Quitungo, o Rio Quitungo é elemento estruturante para seu desenvolvimento. A favela cresce às suas margens, seguindo seu formato alongado característico, mesmo que em algum momento ela venha a se alargar. A ocupação dessa favela parece ter ocorrido em uma área de sobra ou de proteção das margens do rio. Soma-se a isso a vasta rede de transporte, principalmente rodoviário, que facilita o acesso ao trem e ao metrô, fez com que a região se tornasse favorável e acessível a essa ocupação.

A favela Morro do Adeus se desenvolveu em uma área de aclave, na borda do tecido urbano formal. Sua organização interna se deu de forma a conformar um tecido próprio, que possui mais de três quadras. Sua configuração

espacial favorece o contato dela com a malha formal, implicando em um elevado número de entradas, facilitando, assim, o acesso ao transporte público. Os vetores que impulsionaram o crescimento e o adensamento da favela foram, majoritariamente, as estruturas de transporte, sendo eles, o trem, com a estação Bonsucesso, a Avenida Itaóca, com o acesso aos ônibus e, mais recentemente, o teleférico, possibilitando melhor plugar a favela com o sistema de transporte. Essas características reforçam o entendimento de uma categoria tipo morfológica de favela em malha.

As favelas na AP3 são expressão da segregação espacial decorrida de um processo histórico, onde as linhas de trem, como bem capital imóvel, estruturam a expansão do eixo norte e impulsionam o crescimento suburbano na cidade, o que fica evidenciado nas análises comparativas entre os mapas das décadas de 1920 e 1940 (ImagineRio). Vê-se como resultado morfológico uma cidade planejada através do traçado viário como “recurso primário”. Existe ali um território extenso, em sua maioria plano, onde as grandes obras de infraestrutura (rodovias, ferrovias, viadutos) são um marco local e de reconhecimento dos bairros. Hoje em dia, mover-se pela Zona Norte do Rio de Janeiro é um ato de encontrar-se através de pontos de referência viários, como a Av. Brasil, as Linhas Amarelas e Vermelhas e as Linhas de Trem e Metrô.

Em paralelo, o déficit habitacional histórico da cidade, que ganha protagonismo a partir das décadas 1960 e 70, impulsiona uma nova forma de crescimento urbano, a “urbanização informal”. Neste caso, as ocupações informais acontecem por estarem excluídas do processo oficial imobiliário que conforma o desenvolvimento da cidade, mas sem necessariamente fugir às suas regras. Ao longo do desenvolvimento suburbano, vazios não ocupados pela cidade formal que possuem certo interesse de uso graças às lógicas de proximidade aos eixos de desenvolvimento urbano (rodovias, linhas de trem e metrô), que facilitam a acessibilidade, serão alvos de ocupação não formal. Em diversos casos, a informalidade não se destaca na paisagem da cidade suburbana, talvez pelo fato de seguir as mesmas regras da lógica financeira do crescimento urbano formal. Neste contexto, as quatro tipomorfologias discutidas confirmam

sua validade como representações diagramáticas das formas de organização e expansão das favelas no Rio de Janeiro, ao buscar contribuir com o entendimento do processo de urbanização formal e a forma de crescimento da informalidade.

## Bibliografia

Abreu, M. (1987) “A periferia de ontem: o processo de construção do espaço suburbano do Rio de Janeiro (1870-1930)” *Espaço & Debates*, Ano VII, Vol. 1, no 21.

Bernardes L. M. C. (1961) “Expansão do espaço urbano no Rio de Janeiro” *Revista Brasileira de Geografia*, julho-setembro, 43-73.

Cardoso, A., Denaldi R. orgs. (2018) *Urbanização de favelas no Brasil* (Letra Capital, Rio de Janeiro).

Cavaliere, F.; Vial, A. (2012). “Favelas na Cidade do Rio de Janeiro: o quadro populacional com base no Censo 2010”. *Coleção Estudos Cariocas*. <https://www.data.rio/documents/PCRJ::cole%C3%A7%C3%A3o-estudos-cariocas-favelas-na-cidade-do-rio-de-janeiro-o-quadro-populacional-com-base-no-censo-2010-maio-2012/about>

Compans, R. (2007) “A Cidade contra a Favela” *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, V.9, N1. <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/172>

ImagineRio. *Atlas digital da evolução social e urbana do Rio de Janeiro*. <https://www.imagnerio.org/pt> (Acesso Outubro 2022)

Instituto Pereira Passos, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (2013) – “Favela x Não Favela”, *Cadernos do Rio*, Rio de Janeiro, IPP, <https://www.data.rio/documents/f09441d0c45c43a5b967b8678edf08dc/explore>

Instituto Pereira Passos, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (2012) *Lista de bairros e áreas de planejamento (AP's)*. [http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/5148142/4145881/ListadeBairroseAPs\\_Mapa](http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/5148142/4145881/ListadeBairroseAPs_Mapa). (Acesso Outubro 2022)

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2011). “CENSO 2010-Aglomerados

subnormais – primeiros resultados” Rio de Janeiro, IBGE [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/92/cd\\_2010\\_aglomerados\\_subnormais.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/92/cd_2010_aglomerados_subnormais.pdf)

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2020). “Aglomerados Subnormais 2019: Classificação Preliminar e informações de saúde para o enfrentamento à COVID-19. Notas Técnicas” Rio de Janeiro, IBGE <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101717>

Izaga, G. F., d'Ávila, R., Pougy, G. R., Barbosa, V. P., Rodrigues, S. G., Ruiz, L. (2022a) “Aportes metodológicos sobre a acessibilidade às favelas: matriz de análise dos espaços de entrada”, em *Anais do VII Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, ENANPARQ 2022, 7-11 de Novembro de 2022*, (USP, São Paulo) <https://www.iau.usp.br/enanparq2022/>

Izaga, G. F., d'Ávila, R., Barbosa, V. P., Rodrigues, S. G. (2022b) “Tipomorfologia de favelas - uma abordagem sobre áreas de tecido de habitação informal na estruturação do território da Cidade do Rio de Janeiro” em Souza, C. M.M, Sampaio, et. al. *Anais do XIX Encontro Nacional da ANPUR, ENANPUR 2022, 22-27 de maio de 2022* (Blumenau, SC) <http://www.sisgeenco.com.br/eventos/enanpur/2022/>

Lago, L.C., Ribeiro, L. C. Q (2001). “A divisão favela-bairro no espaço social do Rio de Janeiro” *Cadernos Metrópole* n5, <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/issue/view/613>

Lins, A. J. P. S (2019). “Onde a cidade hibridiza e se dissolve: contribuição para uma teoria das periferias urbanas contemporâneas no Brasil”, Tese de Doutorado em Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil.

MultiRio. (2015). *Marechal Hermes: o primeiro bairro operário do Brasil*. <https://www.multirio.rj.gov.br/index.php/rep-ortagens/1010-marechal-hermes-o-primeiro-bairro-operario-do-brasil#:~:text=Marechal%20Hermes%20foi%20um%20dos> (Acesso Outubro 2022)

- Noguera, J. E. (1998) *Elementos de ordenación urbana* (Edicions UPC, Barcelona)
- Panerai P. (2006) *Análise Urbana* (Editora UnB, Brasília)
- Pasternak S., Bógus L. (2022) “Favela em números” em Alvim A.B., Rubio V. M. *Sustentabilidade em projetos para urbanização de assentamentos precários no Brasil – Contexto, dimensões e perspectivas* (Manole Editora, São Paulo) 70-98
- Pimentel, Márcia (2015). “A História do Jovem Bairro do Complexo do Alemão.” MultiRio [www.multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/3029-a-historia-do-jovem-bairro-do-complexo-do-alemao#:~:text=O%20bairro%2C%20hoje%2C%20C3%A9%20formado.](http://www.multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/3029-a-historia-do-jovem-bairro-do-complexo-do-alemao#:~:text=O%20bairro%2C%20hoje%2C%20C3%A9%20formado.) (Acesso Outubro 2022)
- Ribeiro, D. P. L. G. (2019) “Boca do mato: uma comunidade de pretos-forros”. (PUC-Rio) [http://www.puc-rio.br/ensinopesq/ccpg/pibic/relatorio\\_resumo2019/download/relatorios/CCS/HIS/HIS-Guido%20Dowsley%20Paes%20Leme%20Ribeiro.pdf](http://www.puc-rio.br/ensinopesq/ccpg/pibic/relatorio_resumo2019/download/relatorios/CCS/HIS/HIS-Guido%20Dowsley%20Paes%20Leme%20Ribeiro.pdf) (Acesso Outubro 2022)
- Ribeiro, M. G.; Ribeiro, L. C. Q. (2021) “Segregação socioespacial e desigualdades de renda da classe popular na metrópole do Rio de Janeiro, Brasil”. *EURE*, vol. 47, nº 142 <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/EURE.47.142.02/1378>.
- Roy, A. (2005) “Urban Informality – Toward an epistemology of Planning” *Journal of the American Planning Association* Vol. 71 No 2. <https://www.wiego.org/sites/default/files/publications/files/Urban-Informality-Roy.pdf>
- Silva, J. S. (2018) *Por que uns e não outros? Caminhada de jovens pobres para a universidade*. (Rio de Janeiro: Contraponto, 3ª edição revista).
- Solá Morales, M. S.-M. (1997) *Las formas de crecimiento urbano* (Edicions UPC, Barcelona)
- Supervia (2021a) “Conheça as estações - Engenharia de Dentro”. <https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/estacao-olimpica-de-engenheiro-de-dentro> (Acesso Outubro 2022)
- Supervia (2021b), “Conheça as estações - Méier”. <https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/meier> (Acesso Outubro 2022)
- Supervia (2021c), “Conheça as estações - Bonsucesso”. <https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/bonsucesso> (Acesso Outubro 2022)
- Supervia (2021d), “Conheça as estações - Brás de Pina”. <https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/bras-de-pina> (Acesso Outubro 2022)
- Santos, M. (2020) *As Bacias Hidrográficas do município e seus rios* (Um manual dos rios, canais e corpos hídricos da cidade do Rio de Janeiro). [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/12762726/4321903/Arte\\_Livro\\_Rios\\_do\\_Rio\\_28x28CM\\_Fechado\\_Final\\_Atualizado\\_Abr\\_2021\\_final.pdf](http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/12762726/4321903/Arte_Livro_Rios_do_Rio_28x28CM_Fechado_Final_Atualizado_Abr_2021_final.pdf)
- Valladares L. P. (2005) *A invenção da favela – do mito de origem a favela.com* (Editora Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro)
- Vaz, L. F. (1994) “Dos cortiços às favelas e aos edifícios de apartamentos - a modernização da moradia no Rio de Janeiro” *Análise Social*, vol XXIX (127), 581-597
- Viganò, P. (2012) *Le projet comme producteur de connaissance – Les territoires de l’urbanisme* (MetisPresses, Suíça)
- Zaluar, A., Alvito, M (1998) *Um século de favela* (Editora Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro)

## Tradução do título, resumo e palavras-chave

---

*Morphology of the favela in the North Zone of Rio de Janeiro. The relationship between formal urbanization and the growth of informality*

**Abstract.** Based on a matrix of analysis developed in previous studies that identified four types of favelas in the city of Rio de Janeiro – enclave, line, block and mesh – this article seeks to deepen its study in five moments, over 100 years, from 1922 to 2022, in four communities in the Planning Area 3 (AP3), the North Zone, in the City of Rio de Janeiro. The approach is based on studies on the urban morphology of the contemporary city where the understanding of typomorphology is established as a synthesis of the relationships between urbanization processes and the conformation of the urban fabric. The methodology used in the analyses, which superimposes a formal and temporal approach, is based on the interpretation of changes in the urban fabric on maps from the official cartography of the City of Rio de Janeiro and satellite images available from Google. In the final considerations, we argue about the relationship that is established between formal urbanization and the form of informality growth and we verify the validity of typomorphological categories as a synthetic and diagrammatic approximation of the phenomenon of the favela in Rio de Janeiro.

**Keywords:** typomorphology, favela, informality, urban fabric, Rio de Janeiro.

---

Editores responsáveis pela submissão: Danielly Aliprandi, Antonio Leandro Crespo de Godoy, Vera Tangari.

Licenciado sob uma licença Creative Commons.

