

# Ocio y urbanización en Brasil: notas de una historia reciente (décadas de los años 1950/1970)

*Cleber Augusto Gonçalves*<sup>\*</sup>

*Victor Andrade de Melo*<sup>\*\*</sup>

**Resumen:** Este artículo tiene como objetivo discutir la relación entre la aceleración del proceso de urbanización de Brasil, observable a partir de los años 1950 y, de forma más intensa, a lo largo de los años 1960 y 1970, y los nuevos arreglos del fenómeno del ocio en nuestra sociedad. Se busca analizar las posibles correspondencias entre un cierto aspecto de la cultura (el ocio) y las formas asumidas o idealizadas para un territorio. Para alcanzar ese objetivo, además de realizarse una revisión de la bibliografía, se utiliza como fuente principal un periódico semanal de gran circulación, penetrabilidad e influencia, lanzado en los años 1960: la revista *Veja*.

**Palabras clave:** Actividad de ocio. Urbanización. Naturaleza. Ciudades.

## 1 INTRODUCCIÓN

Entre los investigadores que se han dedicado a investigar el fenómeno social «ocio», hay una corriente, en cierto sentido mayoritaria, que lo identifica como una de las derivaciones de la serie de cambios que marca la modernidad, más precisamente observados desde fines del siglo XVIII. En ese caso, se entiende que emerge de un conjunto de circunstancias interdependientes generadas por la industrialización, por la ascensión de la burguesía al poder, por

---

\* Alumno de Doctorado en Educación Física (Universidad Estadual de Campinas - Unicamp). Magíster en Historia Comparada (Universidad Federal de Río de Janeiro - UFRJ). Especialista en Educación Física Escolar (Universidad Federal Fluminense - UFF). Graduado en Educación Física. Investigador del Anima. Brasil. E-mail: cag.dias@bol.com.br

\*\* Coordinador del «Sport» *Laboratório de História do Esporte e do Lazer* (Laboratorio de Historia del Deporte y del Ocio). Profesor del Programa de Posgrado en Historia Comparada/Instituto de Filosofía y Ciencias Sociales – IFCS/UFRJ y de la *Escola de Educação Física e Desportos* (Escuela de Educación Física y Deportes)/UFRJ. Río de Janeiro, RJ, Brasil. E-mail: victor.a.melo@uol.com.br

la nueva organización del tiempo de trabajo (en función del desarrollo del modelo de producción fabril), por el nuevo modo de circulación de mercaderías y por la nueva configuración de las ciudades (MELO; PERES, 2005), tema que interesa más directamente en este estudio.

Teniendo en cuenta que la relación entre el desarrollo de las ciudades y el ocio parece ser una constante en el transcurso de la historia (CORBIN, 2001), este artículo tiene por objetivo discutir la relación entre la aceleración del proceso de urbanización en Brasil, observable a partir de los años 1950 y, de forma aun más intensa, a lo largo de los años 1960 y 1970, y los nuevos arreglos del fenómeno del ocio en la sociedad. Se busca analizar las posibles correspondencias entre un cierto aspecto de la cultura (las prácticas de ocio y sus sentidos y significados) y las formas asumidas o idealizadas para un territorio.

Para alcanzar dicho objetivo, además de realizarse una revisión bibliográfica, se utiliza como fuente principal una revista semanal de gran circulación, penetrabilidad e influencia, lanzada en los años 1960: la revista *Veja*. Es importante resaltar que ese periódico, actualmente blanco de polémicas en función del enfoque de sus notas periodísticas, poseía en la época analizada un perfil diferenciado. Aunque se deba considerar que ninguna publicación está exenta, al dirigirse siempre a un público específico idealizado —en aquel momento, una clase media en crecimiento y consolidación—, la revista *Veja* adoptaba una línea editorial pautada por la búsqueda de la veracidad, imparcialidad e independencia. Debido a ese perfil, por su alcance nacional y por la naturaleza de los reportajes publicados, pareció adecuada a los propósitos de este estudio.

El análisis se centró fundamentalmente en dos aspectos. El primero dice respecto a las relaciones entre la reorganización espacial y la fisonomía de algunas de las más grandes ciudades brasileñas de la época (notablemente, Río de Janeiro, que vivía un momento de transición, con el traslado

de la capital federal a Brasilia) y la incorporación de nuevos estilos urbanos de vida, caracterizados incluso por la ampliación de la posibilidad de consumo de nuevos productos.

Se argumenta que dichos estilos se materializaron también en el desarrollo y en la consolidación de hábitos de ocio, como la costumbre de viajar, de ir de compras y de hacer deportes y actividades físicas, entre las cuales se puede identificar la popularización de aquellas que implican un contacto con la naturaleza como forma de buscar una compensación para los problemas del «grisáceo mundo urbano». A medida que algunas ciudades iban creciendo y las condiciones de vida pasaban a evaluarse como caóticas, inhumanas, opresivas o maléficas, un conjunto de nuevas prácticas se empezó a presentar, de manera creciente, como un bálsamo para los problemas derivados de la hinchazón urbana.

El segundo aspecto, articulado al anterior, dice respecto al crecimiento de iniciativas del mercado y de preocupaciones gubernamentales relacionadas al uso del tiempo libre de las poblaciones metropolitanas. Los cambios en la configuración de las ciudades dieron origen a un sentimiento colectivo, interpretado tanto por parte de los emprendimientos comerciales como por los órganos gubernamentales, los cuales empezaron notablemente a proponer e implantar intervenciones diversas.

Por todo lo expuesto, se busca observar una posible doble articulación entre ocio y ciudad, identificando cómo se influyeron recíprocamente y tejieron una imbricada y compleja trama social que involucra el territorio y el espacio.

## **2 INDUSTRIALIZACIÓN, URBANIZACIÓN, CONSUMO Y OCIO**

Según Eric Hobsbawm (1998), en vísperas del comienzo de la Segunda Guerra Mundial, por lo menos un cuarto de la población de todos los países del mundo — excepto la de Inglaterra y la de Bélgica— estaba compuesto de

trabajadores rurales. Aun en países bastante urbanizados, como Francia y Suecia, los habitantes del campo correspondían, por lo menos, al 35% del total.

En el período que se sucedió al término del referido conflicto bélico, ese cuadro cambiaría rápidamente. En Latinoamérica, el porcentaje de disminución de la población campesina fue del orden del 50% en un período de tan solo veinte años. Si, en 1940, solo cuatro ciudades latinoamericanas poseían una población superior a un millón de habitantes (Buenos Aires, Ciudad de México, Río de Janeiro y São Paulo) y cinco sobrepasaban los 500.000 habitantes (Lima, Rosario, La Habana, Montevideo y Santiago de Chile), las décadas siguientes, el número de municipios superpoblados aumentaría exponencialmente en todo el continente (ROMERO, 2004).

En Brasil, esa dinámica tiene inicio en la década de los años 1950, momento de gran cambio en la economía nacional. Si el proceso de industrialización ya estaba bien definido desde los años 1930 y, al final de la década de los años 1940, el país ya era autosuficiente en la producción de bienes manufacturados no durables (alimentos y bebidas, telas y confecciones) (FURTADO, 1938), los primeros años de los años 50, «la industria ya se podía considerar el “caballito de batalla” del desarrollo» (MOREIRA, 2003, p. 178).

Ese proceso es potenciado en el ámbito del gobierno Juscelino Kubitschek (1956-1961), notablemente con el incremento de la producción de bienes de consumo durables y destinados a un mercado interno.<sup>1</sup> El acero, producido por la Compañía Siderúrgica Nacional, por las empresas Acesita, Cosipa y Usiminas, y los derivados del petróleo (nafta, asfalto, plástico, entre otros), producidos por Petrobrás y sus subsidiarias, se utilizaban para la fabricación de determinados

---

1 Si, en 1949, los sectores alimenticios y textiles representaban cerca del 50% de toda la producción industrial nacional, diez años después, en 1959, sumaban solo el 36%. Les cedieron espacio a otros segmentos tecnológicamente más avanzados, que, en el mismo período, crecieron a una tasa media anual del 15,2%, duplicando la intensidad de la producción manufacturera (FURTADO, 1983).

bienes de consumo que, hasta entonces, solo eran accesibles vía importación. La industria automovilística es uno de los ejemplos más emblemáticos de esa nueva dinámica. Al final de los años 1950, once ensambladoras ya estaban instaladas en Brasil.<sup>2</sup>

A partir de mediados de los años 1960, las políticas implantadas por los gobiernos militares de excepción contribuyeron a la sedimentación de un modelo de organización económica que privilegiaba los capitales internacionales (PRADO; EARP, 2003). Instalar determinadas industrias (como la eléctrica, la química, la farmacéutica o aun la automotriz) exigía una considerable cantidad de equipos sofisticados y el dominio de una tecnología compleja. Por eso, se hacía necesario un gran volumen de inversión inicial, más accesible a las multinacionales o a las empresas estatales.

En el medio rural, se observa la fuerte tecnologización de la producción agrícola, exigencia de las nuevas condiciones de comercialización del mercado internacional. Es en ese momento que grandes empresas del ramo alimenticio, como Perdigão y Sadia, amplían sus complejos agroindustriales.

La mecanización de la agricultura redujo las posibilidades de trabajo en el campo, expulsando a un enorme contingente de personas hacia la ciudad. Al mismo tiempo, en las metrópolis, las oportunidades de empleo se presentaban más atractivas gracias a la implantación de las nuevas industrias, al crecimiento del sector de la construcción civil, a la ampliación de las administraciones y de los servicios públicos y a la expansión del comercio y del sector de servicios en general. Como lo afirma acertadamente Romero (2004, p. 360):

---

2 La Fábrica Nacional de Motores (camiones pesados y coches), las empresas Ford y General Motors (camiones livianos y medianos), la empresa International Harvester (camiones medianos), la empresa Mercedes-Benz (camiones medianos y pesados y ómnibus), la empresa Scania Vabis (camiones pesados), la empresa Simca (automóviles), la empresa Toyota (jeeps), la empresa Vemag (camionetas, automóviles y jeeps), la empresa Volkswagen (camionetas y automóviles), la empresa Willis (jeeps, camionetas y los automóviles Aero-Willis y Dauphine-Renault).

La gran ciudad albergaba una intensa actividad terciaria, con mucha luz, varios servicios de índole diversa, un sinnúmero de comercios grandes y pequeños, mucha gente de buena posición que podía necesitar criados o los variados servicios propios de la vida urbana; la atracción era aun mayor si la ciudad había empezado a dar el salto hacia la industrialización [...] Allí, el inmigrante podría encontrar «trabajo urbano»: en los servicios, en el comercio o en la industria.

Así, a lo largo de la década de los años 1950, 8 millones de personas inmigraron hacia las ciudades brasileñas, cerca del 24% de la población rural del país en aquel momento; en los años 1960, 14 millones de brasileños inmigraron; en los años 1970, el número de inmigraciones superó los 17 millones. En tan solo tres décadas, por lo tanto, 39 millones de personas dejaron el campo (MELLO; NOVAIS, 1998).

En los años 1970, la población de la región metropolitana de São Paulo sobrepasó el número de 10 millones de habitantes, o sea, en un período de tan solo 20 años, se quintuplicó. En el gran Río de Janeiro, ya había más de 8 millones de habitantes, 4 veces más que en 1950. La población residente de Belo Horizonte y alrededores superó la marca de los 2 millones. Un proceso semejante se verificó en Porto Alegre, Recife y Salvador (MELLO; NOVAIS, 1998).

Ese proceso deja marcas visibles en las ciudades. En Río de Janeiro, por ejemplo, desencadenó una serie de cambios que daban continuidad y acentuaban un proceso que ya estaba en desarrollo desde la transición de los siglos XIX y XX en el ámbito de las reformas urbanas conducidas por Pereira Passos (1902-1906).<sup>3</sup>

---

3 Según Abreu (2006), mediante las acciones Passos, se buscaba ajustar la red urbana carioca a las necesidades de los nuevos estándares económicos: se incentivaba la implantación del capitalismo simultáneamente a la superación de la antigua fisonomía de la ciudad. De la misma forma, la elaboración del «Plan de Remodelación, Extensión y Embellecimiento», firmado por el francés Alfred Agache en el ámbito de la gestión del alcalde Antonio Prado Junior (1926-1930) también pretendía responder a la «existencia

La construcción de parques industriales demandó la reconfiguración de la estructura urbana en el sentido de dotarla de condiciones de atender a las nuevas necesidades de producción. Algunos barrios cariocas deben su primer gran flujo de ocupación a la instalación de fábricas, algo relacionado incluso al desarrollo de nuevas posibilidades de transporte:

En los años 40 y 50, más de 220 industrias de mediano y gran porte se establecieron a lo largo de los ejes ferroviarios. Maria da Graça se desarrolló con la empresa General Electric; Bonsucesso, con Cerâmica Klabin; Del Castilho, con la Companhia Nacional de Tecidos Nova América; Benfica, con Gillete do Brasil; Irajá, con Cimento Branco; Honório Gurgel, con diversas industrias químicas; Bangu, con la Companhia Progresso Indústria; Inhomirim, con la Fábrica Estrela; Xerém, con la Fábrica Nacional de Motores, etc. [...] La combinación del subsidio creciente en los aranceles ferroviarios con la inauguración de la avenida Brasil en 1940, favoreció el crecimiento de los municipios de la Baixada. Sin embargo, el movimiento más significativo fue el desplazamiento de las industrias (LESSA, 2000, p. 252).

Más allá de las condiciones propiamente materiales, se da también un desplazamiento de la «estructura de las necesidades»: nuevos patrones de organización económica traen consigo nuevos deseos y aspiraciones, una nueva visión de mundo y una nueva escala de valores. La oferta de bienes de consumo durables para el mercado interno modifica sensiblemente las expectativas de una considerable parcela de la población. Además, se debe tener en cuenta que eso dialoga con la existencia, en la nueva configuración de las ciudades, de nuevas y mejor remuneradas profesiones.

---

de un sector industrial que se había hecho realidad a partir de la Primera Guerra Mundial» (REZENDE, 2002, p. 260).

Estar en la ciudad implicaba la posibilidad de acceder más fácilmente a los nuevos productos de la industria nacional. Adquirirlos significaba tomar posesión de algo que encarnaba el arquetipo moderno. Las ciudades se convertían en los lugares en los que se realizaba lo «más moderno». Los estándares de sociabilidad empezaron a estar marcados por la valorización de los productos de la «civilización tecnológica», cuyo mayor símbolo es el automóvil.

Las ciudades necesitan adaptarse a la creciente presencia de coches. Las casas y los edificios deben tener en cuenta al «nuevo miembro de la familia». Al comienzo de los años 1960, se modifican las leyes de edificación en el sentido de prohibir la construcción de edificios sin garaje. Se construyen avenidas ávidamente, pasando por arriba de la vieja ciudad y celebrando, práctica y simbólicamente, la «definitiva llegada del progreso».

Bajo los auspicios de esa nueva maquinaria urbana, surgen y/o se consolidan determinadas prácticas de ocio. Por ejemplo, tener un automóvil, o aun poder recurrir a los ómnibus, en un país que invierte de forma maciza en el sistema vial, estimula el hábito de viajar. A lo largo de la década de los años 1960, esa posibilidad se hizo cada vez más accesible, como lo informa la revista *Veja* del 17 de diciembre de 1969, p. 74: «Viajar por Brasil dejaba de ser un privilegio [...]. En 1969, 4 millones de brasileños viajaban».

En los años 1960, se lanza la hoy tradicional *Guia 4 Rodas*, empieza a crecer el número de agencias de turismo y a modificarse sensiblemente la estructura hotelera del país, incluso con el lanzamiento del Motel Clube do Brasil, cuyo estatuto permitía el usufructo de una buena red de hospedaje a precios accesibles.

El aumento del estímulo y de la posibilidad de viajar es una expresión más de la difusión de servicios y productos que, hasta ese momento, eran vistos como un lujo poco accesible y que se fueron transformando, paulatinamente, en un estándar de confort deseado por un espectro más amplio de la

población. Eso era observable también en el escenario internacional:

Bienes y servicios que antes se restringían a minorías eran ahora producidos para un mercado de masa, como en el sector de viajes a playas soleadas. Antes de la guerra, no más de 150 mil norteamericanos viajaron a Centroamérica o al Caribe en un año, pero, entre 1950 y 1970, ese número aumentó de 300 mil a 7 millones. Las cifras para Europa fueron, sin sorpresa, aun más espectaculares. España, que prácticamente no tenía turismo de masa hasta la década de los años 1950, recibía a más de 44 millones de extranjeros por año a fines de la década de los años 80, un número ligeramente superado solo por los 45 millones de Italia (HOBSBAWM, 1998, p. 259).

Los cambios en el sistema productivo también fueron acompañados por modificaciones en la forma de comercialización: surgía el supermercado y, fundamentalmente, el *shopping center*. En Río de Janeiro, el supermercado Disco se destaca al suplantar en volumen de ventas a los antiguos almacenes y carnicerías. En São Paulo, el primer *shopping* del país, el Iguatemi, inaugurado en 1966, «se transformó en un verdadero templo del consumo y del ocio» (MELLO; NOVAIS, 1998, p. 566).

En la revista *Veja* del 30 de enero de 1974, p. 40, se afirmaba: «Definitivamente, la era de los *shopping centers* llegó a Brasil. Verdaderas ciudades, con vida y leyes propias, empiezan a invadir las principales ciudades brasileñas». Así, no sorprende, que actualmente la ida a los *shopping* sea uno de los principales hábitos de ocio. Un análisis sobre el uso del tiempo libre en la región metropolitana de São Paulo, realizado por el *Centro de Estudos da Metr pole* (Centro de Estudios de la Metrópolis, 2005), confirma esa tendencia. Ese resultado se puede extender a otras grandes ciudades brasileñas.

En conjunto, esas evidencias refuerzan un entendimiento de que estábamos ante un nuevo escenario estructural de influencia político-económico-cultural que tenía a los Estados Unidos como principal parámetro:

Al estallar la Segunda Guerra Mundial, el predominio de la cultura francesa, en todas sus facetas, era sobresaliente entre nosotros. París, románticamente visualizada como en eterna *belle époque*, era el centro mundial de las letras, de las artes, de los placeres. La catástrofe militar que nos aislaba de Europa y que nos vincularía más de cerca a los Estados Unidos, señaló, en la urgencia de las circunstancias, cambios de rumbo (CUNHA, 1968, p. 9).

Esa dinámica va decodificando un desplazamiento en el proceso de formación de identidades, con la fuerte valorización de la posesión y adquisición de bienes materiales. En las palabras de Néstor García Canclini (2005, p. 26), «[...] con Europa aprendimos a ser ciudadanos, con Estados Unidos aprendimos a ser consumidores».

Si bien es cierto que la idea de ocio y de consumo como forma de estatus y distinción es algo que se puede observar desde los comienzos de la constitución de la sociedad moderna (MELO; PERES, 2005), también lo es que se pueden notar cambios en el interior de esa comprensión a lo largo de los años. Uno de esos cambios es la creciente preponderancia del «consumo conspicuo» en detrimento del «ocio conspicuo» como método más eficaz para el exhibicionismo, como lo explica Veblen (1987, p. 42):

Los medios de comunicación y la movilidad de la población exponen al individuo a la observación de muchas personas que no tienen otros medios de juzgar su buena reputación excepto mediante la exhibición de bienes [...] el único medio práctico de impresionar a esos observadores no simpatizantes de nuestra vida cotidiana es la demostración ininterrumpida de nuestra capacidad de pagar. En la comunidad

moderna existe también una frecuencia más asidua de grandes reuniones de gente que desconoce nuestro modo de vida en lugares como la iglesia, el teatro, el salón de baile, los hoteles, los parques, las tiendas y similares. A fin de impresionar a esos observadores, a fin de mantener la satisfacción propia de cara a la observación de ellos, la marca de la fuerza pecuniaria de la persona debe grabarse en caracteres que se puedan leer aun corriendo.

Ciertamente podemos notar algo semejante en la sociedad brasileña: en buena medida, el crecimiento y la consolidación de nuevas formas de disfrutar del tiempo libre también estaban vinculados al deseo de demostrar estándares de consumo distintivos.

En fin, en el escenario del Brasil de las décadas de los años 1950-1970, notablemente en las ciudades más grandes, crece un mercado en el cual vemos delineadas nuevas prácticas de ocio. Ocurre una proliferación de servicios como restaurantes, agencias de viaje, discotecas, hoteles y academias de gimnasia, entre otros. Sintomáticamente, indicando los nuevos sentidos y representaciones del acto de divertirse, vemos publicado en la edición de *Veja* del 12 de diciembre de 1973, p. 82: «Las vacaciones modernas no son más un privilegio para una reducida casta, especialmente para un pueblo que pasa por una auspiciosa fase de crecimiento en todas sus frentes estadísticas».

### **3 OCIO Y URBANIZACIÓN: LAS PREOCUPACIONES CON RESPECTO AL CUERPO Y LA VALORIZACIÓN DE LA NATURALEZA**

El surgimiento y/o consolidación de hábitos de ocio también están relacionados a los «efectos mentales» desencadenados por la nueva organización de las metrópolis. En la medida en que las tasas demográficas van aumentando, la euforia inicial va dando lugar a la condenación de ese

ambiente urbanizado. Las ciudades pasan a ser retratadas como «una pesadilla de multitudes», dotadas de una «vida cotidiana cercada de tormentos». La vida urbana pasa a evaluarse como insalubre, infectada, comprometida por el aire sucio y contaminado. En los años 1970, llega a surgir la expresión «urbicidio», una especie de eufemismo para hablar del patológico y perjudicial entorno.

Así, no era raro retratar el fin de semana como un tiempo en el que prevalecía un «impulso irresistible, hasta inquietante, de entregarse a las oportunidades de huir de la ciudad», un momento en el que prevalecía «la aventura de la fuga»: «Sociólogos, psicólogos y urbanistas intentaban explicar las razones que llevan a una multitud de personas a dejar la ciudad como quien se libra de un pesado fardo» (VEJA, 15 de noviembre de 1978, p. 55).

En ese contexto, vemos aumentar las preocupaciones por los «cuidados con respecto al cuerpo y al alma». Las clases de meditación y otros tratamientos espirituales pasan a encontrar una buena acogida entre las clases medias brasileñas. Del mismo modo, se popularizaba aun más el ejercicio físico como forma de ocupación del tiempo libre. La necesidad y el deseo de «enderezar los cuerpos» se empiezan a notar más comúnmente. En la revista *Veja* del 2 de diciembre de 1974, p. 50, se afirma:

La gimnasia, usada hasta hoy como un método complementario para regímenes de adelgazamiento, empieza a ser usada indistintamente por gordos y delgados, sobre todo como una forma de mover sus cuerpos, deformados en el círculo vicioso creado por la vida de las grandes ciudades.

El sudor se ponía de moda. Según un reportaje publicado en *Veja* el 3 de octubre de 1979, p. 51, se estima que el número de «institutos y centros de gimnasia» aumentó de algo más que una decena a más de 50 en un período de aproximadamente cuatro años: «La explosión del deporte y del ejercicio también se está convirtiendo en un fenómeno de

masa [...] Cientos de miles de brasileños, en suma, descubren que uno de sus principales intereses, cuando no el principal, es el propio cuerpo».

Crece también la valorización de la idea de naturaleza. El sol, el mar y la montaña pasan a ser cada vez más adorados. Ese «culto» también era observable en el surgimiento de los nuevos modismos, como el de la jardinería como hobby, el de la valorización de los restaurantes de comida natural/macrobiótica y el de la popularización de ciertas prácticas realizadas en contacto con el ambiente natural.

En 1966, se funda, en Río de Janeiro, el Camping Clube do Brasil, con el objetivo de crear una red nacional de espacios adecuados para acampar. Cuatro años más tarde ya había más de 120 clubes de camping por todo el país. El campismo se consolidaba como costumbre de ocio. Esos lugares era definidos en la revista *Veja* del 8 de enero de 1969, p. 49, de la siguiente forma:

[...] un espacio verde adecuado para la recreación, el reposo y el turismo, con todos los recursos de confort doméstico [...] un lugar donde adultos y niños se libran de la sofocante falta de espacio de los apartamentos, del irritante paisaje de cemento, de la prisa neurotizante, del barullo, del aire contaminado.

Para atender al rápido crecimiento de una nueva demanda urbana, ávida por reencontrar la vida campestre en sus «vacaciones en el campo», crece también el número de hoteles hacienda (*VEJA*, 19 de enero de 1977).

En ese escenario, se entiende por qué la Empresa Brasileña de Turismo crea, al final de los años 1970, «un núcleo pionero de ocio planeado que busca impedir la degradación del ambiente salvaje por la leva creciente de turistas, cada vez más atraídos por la vida en contacto con la naturaleza» (*VEJA*, 26 de octubre de 1977, p. 63).

Los deportes realizados en contacto con la naturaleza se popularizaron. El surf, que, en menos de una década, se diseminó entre jóvenes de clase media de la Zona Sur de Río de Janeiro, es un ejemplo claro en ese sentido. Cuando se realizó el V Festival de Surf en Saquarema, un adepto, explicando el éxito de público, declara: «solo salir de la contaminación y de la masacre ya es algo bueno» (*VEJA*, 02 de junio de 1976, p. 82).

El montañismo, también llamado excursionismo, era visto en un sentido similar. Veamos cómo se posiciona Paul Pontual, miembro del Centro Excursionista Brasileño, en el boletín interno de la institución:

Benditas actividades excursionistas que permiten al hombre de hoy, asfixiado por la vida sedentaria y sujeto a las contaminaciones de la ciudad, volver al seno purificador de la naturaleza [...] En lo alto de la montaña, el contacto con la naturaleza es el mejor bálsamo para las tensiones de la vida moderna (1971, p. 15).<sup>4</sup>

En fin, como lo sintetiza acertadamente el reportaje publicado en la revista *Veja* del 10 de enero de 1975, p. 10:

La idea de ocio, como suele ser formulada en los días actuales, sugiere la necesidad de fuga del trabajo, algo terrible que despedaza al hombre [...] Parece que un fin de semana en el campo o en la playa o, mejor, unas dulces vacaciones, son remedios adecuados para quien gastó energías en la repetición de acciones absolutamente monótonas en oficinas y fábricas.

El afán por la naturaleza no se resumirá a su búsqueda fuera de las ciudades los fines de semana. Crecen las iniciativas de traerla hacia dentro de las residencias. Surge la «manía del verde» en el sentido explicitado por *Veja* el 18 de agosto de 1976, p. 15: «macetas con plantas en sus casas

---

4 Por más información sobre el surf y el montañismo en aquel momento histórico, ver estudio de Dias (2008).

apartamentos ayudan a enfrentar el escenario de cemento de la ciudad».

Si la nueva configuración de la ciudad se mostró capaz de influir las costumbres de ocio, lo inverso también se observa: las expectativas y las representaciones con respecto al uso del tiempo libre influyeron sus rumbos. La disponibilidad de espacios adecuados para la recreación pasó paulatinamente a verse como un problema metropolitano y el crecimiento de la red urbana, de alguna forma, tuvo que tomar en cuenta los nuevos deseos de diversión y de contacto con la naturaleza.

Los conjuntos residenciales de la clase media pasan a contemplar en sus proyectos la existencia de espacios libres de ocio, parques y jardines, beneficios que pasan a constituirse en fuerte elemento de valorización del emprendimiento, algo muy notorio hasta los días de hoy.

En Río de Janeiro, con el agotamiento del parque inmobiliario de la Zona Sur (el área de mayor prestigio de la ciudad), la dirección de la expansión urbana se vuelca hacia las «desiertas playas de la Zona Oeste», la Barra da Tijuca, y por allá se instalan de forma pionera los «nuevos modos de vivir» en conjuntos residenciales como Nova Ipanema y Novo Leblon.

En São Paulo, el barrio Chácara Flora era presentado como «un pequeño paraíso dentro de la capital o, mejor, enclavado en una región a 20 minutos de la Plaza da Sé [...] La región ofrece un sinfín de facilidades y opciones de ocio y entretenimiento para sus habitantes» (PONCIANO, 2001, p. 45). La Granja Viana, de la misma forma, era descrita en los siguientes términos: «un barrio con residencias de elevando estándar, escuelas y centros comerciales [...] que ofrecen el verde y la tranquilidad de los tres mil *alqueires*<sup>\*\*\*</sup> de la reserva del Horto Florestal (REVISTA DA ADEMI *apud* LEITÃO, 1999, p. 85).

---

\*\*\* N. de la T.: 1 alqueire corresponde a 24.200 m<sup>2</sup>.

Recife también se fue expandiendo, siempre buscando las amenidades de la vida a la orilla del mar y del contacto con la naturaleza (*VEJA*, 17 de febrero de 1976). En 1975, el arquitecto Válder Gordilho hilvanó comentarios sobre el fenómeno análogo observado en Salvador:

[...] las clases favorecidas salen en busca de nuevos ambientes naturales en los que la presencia de vegetación y mejores condiciones ambientales favorecen la elección de nuevas opciones. De allí el surgimiento de propiedades divididas en lotes como el Horto Florestal, Jardim das Bolandeiras y Caminho das Árvores (*REVISTA DA ADEMI apud LEITÃO*, 1999, p. 85).

Se trataba, por ende, de una dinámica que se desarrollaba en el ámbito nacional:

Hoy, en las principales ciudades brasileñas, nada es más anunciado en las páginas de inmuebles que las propiedades divididas en lotes situadas a quilómetros del centro de la ciudad, donde el hombre urbano brasileño podrá descubrir antiquísimas novedades, como el sol («la puesta de sol, ¿te acuerdas?», dice el anuncio de una inmobiliaria paulista) (*VEJA*, 28 de agosto de 1974, p. 52).

En fin, en las décadas de los años 1950-1970, el crecimiento de las ciudades brasileñas desencadenó una nueva sensibilidad ante la naturaleza, que, a su vez, también estuvo acompañada por otras maneras de disfrutar del tiempo libre; ambos factores, de la misma forma, influyeron en los rumbos de la ciudad.

Eso no significa, en absoluto, que dichas tendencias no existieran antes. Es bien sabido que la génesis de esa dinámica puede ser identificada ya a mediados del siglo XVIII, con la sedimentación de un «pensamiento iluminado» y la difusión de una ética romántica. El «pánico de no hacer nada» y la valorización de la naturaleza como artefacto escénico y

paisajístico siempre estuvieron articulados con el proceso moderno de urbanización y con la creación de símbolos de la propia modernidad.

En Brasil, se pueden identificar ocurrencias semejantes más claramente aún en la transición del siglo XIX al XX. En el Río de Janeiro de aquel momento, por ejemplo, vemos articulada una nueva conformación del campo deportivo nacional (que trajo en su interior una pionera posibilidad de celebración de las actividades físicas y de culto al cuerpo) con las reformas urbanas implantadas bajo el liderazgo de Pereira Passos. Ya era perceptible la valorización del mar y de la playa como lugares de vivencias sociales, así como —se debe resaltar— la construcción de paseos públicos y el estímulo a nuevas prácticas de ocio (MELO, 2001).

La cuestión es que, por los motivos que intenté mostrar, en la segunda mitad del siglo XX, ese proceso parece intensificarse.

#### **4 OCIO Y URBANIZACIÓN: PREOCUPACIONES GUBERNAMENTALES**

En ese contexto, se adoptaron medidas gubernamentales en el sentido de intervenir en la organización de las ciudades. Entre esas iniciativas, sobresalen aquellas que buscaban la valorización de las áreas verdes, casi siempre también dedicadas a finalidades de ocio. Esos nuevos espacios, además, estaban vinculados a las preocupaciones por la belleza del espacio urbano. Los órganos públicos tenían que administrar el hecho de que:

La ciudad grande está empujando a los brasileños hacia fuera de casa —para correr, andar en bicicleta, hacer gimnasia [...] En cinco años, parques, playas, jardines y avenidas de las grandes ciudades brasileñas fueron tomados por legiones de atletas de todas las edades, cada vez más numerosas,

cada vez menos inhibidas (*VEJA*, 3 de octubre de 1979, p. 51).

Por varios estados, muchas son las iniciativas implantadas. Veamos algunos ejemplos. En Río de Janeiro, en 1961, se creó, con el doble objetivo de poner a disposición y preservar espacios de la naturaleza, el Parque Nacional da Tijuca. En el mismo sentido, en 1965, se inaugura formalmente, con el nombre de Parque do Flamengo, una vasta zona arborizada y equipada para actividades de diversión (*OLIVEIRA*, 1995).

En esa misma ciudad, al final de la década de los años 1960, se elaboró el «Plan de Urbanización para la Barra da Tijuca y Baixada de Jacarepaguá», firmado por el maestro modernista Lúcio Costa y que expresaba claramente la tendencia de valorización del medio ambiente natural: «El plan piloto de la Barra da Tijuca emociona porque transpira el amor del artista por la naturaleza, que se recreará como arcilla en las manos divinas del hombre llamado Lúcio Costa» (*PLANO*, 1969, p. 3). En las palabras del propio idealizador del plan: «Ese juego de traer lo bucólico hacia dentro de la ciudad es lo fundamental» (*O RIO*, 1969, p. 11).

En São Paulo, ya en 1954, se había inaugurado una gran área verde destinada al ocio de los paulistanos, el Parque do Ibirapuera. En 1969, la alcaldía esparció por la ciudad carteles con flores e invitaciones para prácticas de ocio; la idea era la de suavizar el paisaje de la metrópolis. En 1974, la alcaldía desarrolló también el proyecto «Vamos a hacer de São Paulo una ciudad agradable», que preveía la plantación de 21.000 árboles (*VEJA*, 1º de julio de 1974).

En Minas Gerais, al comienzo de los años 1970, Gil César, Director de la Superintendencia de la Capital del Gobierno Estadual (*SUDECAP*), preocupado por el problema de la recreación de las masas, anunció un proyecto que preveía la construcción de una playa artificial a orillas de la laguna da Pampulha (*VEJA*, 14 de octubre de 1971). En 1974, el Departamento de Parques y Jardines tuvo la iniciativa de

plantar más de 400.000 mudas de árboles por toda la ciudad. Además, le encarga a Burle Marx proyectos de tres grandes plazas (VEJA, 26 de junio de 1974).

En 1975, la alcaldía de Salvador, siguiendo el ejemplo de Curitiba, que, a esa altura, ya era conocida como «la ciudad modelo» (incluso por destinar a la población grandes áreas verdes), lanzaba el proyecto «Ampliando el espacio para el hombre» que implicaba la creación de peatonales. En 1977, dentro de las iniciativas del proyecto «Porto Alegre Urgente», lo mismo ocurre en la capital de Rio Grande do Sul: se inauguran cerca de 200.000 metros cuadrados de peatonales, con el objetivo de «humanizar la ciudad» (VEJA, 11 de junio de 1977).

En el ámbito del gobierno federal, en 1973, el II Plan Nacional de Desarrollo dedicaba una gran atención a la cuestión del planeamiento urbano. Como consecuencia de sus proposiciones, se crearon secretarías, comisiones, órganos especializados para tratar el «tema de las ciudades» en nueve áreas metropolitanas: Belém, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Río de Janeiro, Salvador y São Paulo.

Dando continuación a dicha acción, en junio de 1973, se realizó, en Río de Janeiro, el «I Encuentro de las Regiones Metropolitanas» (VEJA, 20 de junio de 1973). En junio de 1974, se creaba la «Comisión Nacional de Regiones Metropolitanas y Política Urbana», dotada un presupuesto de 240 millones de cruzeiros, con el objetivo de «hacer posible la vida en las ciudades» (VEJA, 12 de junio de 1974, p. 69). El mismo año, se realizó, en esa ocasión en São Paulo, el «Simposio Nacional de Política Urbana» (VEJA, 20 de noviembre de 1974, p. 58).

Se encauzan iniciativas en el ámbito de las políticas de salud pública que expresan preocupaciones por las «enfermedades del desarrollo». En agosto de 1978, la Universidad de São Paulo realizó el «Seminario sobre la situación de la salud pública en las áreas metropolitanas» con

el objetivo de elaborar diagnósticos de los conglomerados urbanos. En esa ocasión, en la que se discutieron los efectos de la contaminación y de la violencia, el tránsito y la depresión empezaban a ser tratados como una epidemia.

En los años 1970, se volvieron aún más frecuentes la organización de actividades como paseos ciclistas o el cierre para el tránsito de áreas públicas los fines de semana, las llamadas calles de ocio. Dando secuencia a la campaña «Muévase», el gobierno federal lanza el programa «Deporte para Todos». Parte de la prensa trataba esas iniciativas como «pruebas de amor al ocio», resaltando que los individuos «siguen receptivos a las crecientes iniciativas oficiales en el área» (VEJA, 05 de octubre de 1977, p. 72).

El ocio emerge como importante instrumento de «rehumanización» y encuentra su lugar en la pauta de las agendas públicas. El «Seminario Nacional sobre Ocio», realizado en Curitiba, en noviembre de 1974, fue indicado como la iniciativa responsable por haber trasladado el «problema de la calidad de vida en una gran ciudad a la esfera concreta de las preocupaciones oficiales» (VEJA, 04 de diciembre de 1974, p. 54). Contando con la presencia de arquitectos, urbanistas, sociólogos, economistas y trabajadores sociales, el evento fue evaluado como una «cruzada a favor de una nueva, más humana y atractiva fisonomía para las grandes metrópolis contra el universo de tedio, frustraciones culturales y desesperación que persigue a sus habitantes» (VEJA, 04 de diciembre de 1974, p. 54).

En 1975, se realizaría un nuevo congreso, esa vez en Río de Janeiro: el I Encuentro sobre Ocio, Cultura, Recreación, Educación Física. Se empiezan a traducir libros del investigador francés Joffre Dumazedier, una importante influencia en los primeros momentos más sistematizados de los estudios del ocio en el país. En los años 1970, se publica también otro importante libro: *Lazer no planejamento urbano* (Ocio en el planeamiento urbano), de Ethel Bauzer Medeiros. En poco tiempo, la temática pasaría también a discutirse en las

universidades y sería tratada como cuestión académica: sus relaciones con la cuestión urbana no abandonarían más las pautas de investigación.

El conjunto de preocupaciones gubernamentales también crece en el transcurso del siglo XX, momento en el que se estructuran las primeras secretarías específicamente dedicadas a la cuestión del ocio. No voy a profundizar esa discusión en la medida en que el tema y el recorte temporal escapan a los propósitos de este estudio.

## 6 CONSIDERACIONES FINALES

Robert Park (1973, p. 26) ya ha dicho que «[...] la ciudad no es solo una unidad geográfica». Es algo más que una suma de calles, edificios y líneas ferroviarias. Es más que un amontonamiento de individuos y de conveniencias sociales. Es más que una mera constelación de instituciones y dispositivos administrativos. La ciudad es también un estado de espíritu, un cuerpo de costumbres, de sentimientos y actitudes. Así, «[...] pensar la ciudad significa pensar al mismo tiempo la red urbana y territorial, enfocándola además como un observatorio de las relaciones entre los hombres» (LEPETIT, 2001, p. 15).

De esa forma, la estructuración de los espacios de las ciudades debe ser entendida a la luz de los diversos mecanismos sociales que actuaron en la construcción y asimilación de nuevas costumbres. La manera en que se conduce el proceso de urbanización guarda una fuerte relación con las formas y los estilos de vida de la población. Ambas dimensiones responden a una misma condición de posibilidad, en la cual tanto los hábitos culturales como la forma física de la ciudad se están influyendo mutuamente, dramatizándose y materializando el conjunto de los cambios. Como lo recuerda Gilberto Velho (1995, p. 228):

Paralelamente a una reorganización del espacio, a las transformaciones en la

economía y en la vida política contemporánea, su constitución y naturaleza están indisolublemente asociadas a modos específicos de recortar y construir la realidad. Esta es consecuencia y, simultáneamente, causa de nuevas visiones de mundo con concepciones particulares de tiempo, espacio e individuo.

Esas interfaces ponen de manifiesto cómo la estructuración de las ciudades es capaz de influir, en alguna medida, sobre la expectativa de la población con relación al usufructo de su tiempo de no trabajo. De la misma forma, también es posible observar cómo los nuevos deseos y expectativas de aprovechamiento del tiempo libre son capaces de contribuir a la consolidación de un complejo sistema de representaciones que, poco a poco, va exigiendo la edificación de nuevos espacios, la materialización de una nueva ciudad, capaz de cubrir las demandas planteadas por esos nuevos hábitos.

Desde esa perspectiva, el estudio de las relaciones entre espacio y cultura puede ampliar, incluso heurísticamente, la inteligibilidad tanto del fenómeno urbano como del fenómeno del ocio. Para pensar la ciudad en su complejidad se debe prestar atención, simultáneamente, al lugar y a las personas, al espacio y sus actores.

Es en ese sentido que parece prometedora una profundización del estudio de las relaciones entre el proceso de urbanización y la formación de ciertos hábitos de ocio. Más allá de las planificaciones y otras proyecciones políticas, la configuración de una ciudad también es constituida por los usos cotidianos a los que cada una de sus estructuras estará sometida. Y, sin dudas, como procuro discutir, las formas utilizadas por los hombres y las mujeres que ocupan esos espacios para disfrutar de su tiempo libre es un importante elemento para permitir producir modificaciones y reapropiaciones de ese complejo al que se da el nombre de ciudad.

**Leisure and urbanization in Brazil: notes of a recent history (1950's/1970's)**

**Abstract:** This article has for purpose to argue the relation between the increase of the urbanization process in Brazil and the new arrangements of the leisure in our society. The aim is to analyze the possible correspondences between a certain aspect of the culture (leisure) and the forms assumed or idealized for a territory. For reach our objective, beyond a revision of literature, we use as source a magazine of great circulation, penetration and influence, launched in 1960's: *Veja*.

**Keywords:** Leisure activities. Urbanization. Nature. Cities.

**Lazer e urbanização no Brasil: notas de uma história recente (décadas de 1950/1970)**

**Resumo:** Este artigo objetiva discutir a relação entre a aceleração do processo de urbanização do Brasil, observável a partir dos anos 1950, e de forma ainda mais intensa ao longo dos anos 1960 e 1970, e os novos arranjos do fenômeno lazer em nossa sociedade. O intuito é analisar as possíveis correspondências entre um certo aspecto da cultura (o lazer) e as

formas assumidas ou idealizadas para um território. Para alcançar esse objetivo, além de uma revisão da bibliografia, utiliza-se como fonte principal um periódico semanal de grande circulação, penetrabilidade e influência, lançado nos anos 1960: a revista *Veja*.

**Palavras-chave:** Atividade de lazer. Urbanização. Natureza. Cidades

## REFERENCIAS

ABREU, M. de S. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2006.

ALMEIDA, M. H. T. de; WEIS, L. Carro-zero e pau-de-arara: o cotidiano da oposição de classe média ao regime militar. In: SCHWARCZ, L.M. (org.). **História da vida privada no Brasil: contrastes da intimidade contemporânea**. São Paulo: Companhia das Letras, v. 4, 1988.

CANCLINI, N. G. **Consumidores e cidadãos**. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1995.

CENTRO DE ESTUDOS DA METRÓPOLE. **O uso do tempo livre e as práticas culturais na região metropolitana de São Paulo**: relatório da primeira etapa da pesquisa. São Paulo: Cebrap, 2005.

CORBIN, A. **História dos tempos livres**. Lisboa: Teorema, 2001.

CUNHA, R. V. França: crise e esperança. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, Caderno especial: A guerra de nossos dias, 01 de setembro de 1968.

DIAS, C. A. **Urbanidades da natureza**: o montanhismo, o surfe e as novas configurações do esporte no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

FURTADO, C. **O Brasil pós-milagre**. 8. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

HOBBSAWM, E. **Era dos extremos**: o breve século XX – 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

LEITÃO, G. **A construção do eldorado urbano**: o plano piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá – 1970/1988. Niterói: EdUFF, 1999.

LEPETIT, B. **Por uma nova história urbana**. São Paulo: Edusp, 2001.

LESSA, C. **O Rio de todos os Brasis**. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2000.

MELLO, J. M. C. de; NOVAIS, F. A. Capitalismo tardio e sociabilidade moderna. In: SCHWARCZ, L.M. (org.). **História da vida privada no Brasil**: contrastes da intimidade contemporânea. São Paulo: Companhia das Letras, v. 4, 1998.

MELO, V. A. de. **Cidade Sportiva**: primórdios do esporte no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2001.

MELO, V.; PERES, F. Lazer, esporte e cultura urbana na transição dos séculos XIX e XX: conexões entre Paris e Rio de Janeiro. **Logos**, Rio de Janeiro, v. 12, n.22, 2005.

MOREIRA, V. M. L. Os anos JK: industrialização e modelo oligárquico de desenvolvimento rural. In: FERREIRA, J., DELGADO, L. de A.N. (org.). **O Brasil Republicano**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 3, 2003.

O CRUZEIRO. **O Rio caminha para a Barra**. Rio de Janeiro, 25 de setembro de 1969.

O GLOBO. **Plano da Barra restitui ao Rio sua unidade**. Rio de Janeiro, p. 12, 25 de abril de 1969.

OLIVEIRA, C. **Flores raras e banalíssimas**. Rio de Janeiro, Rocco, 1995.

PARK, R. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, O.G. (Org.). **O fenômeno urbano**. 2. ed. Rio de Janeiro, Zahar, 1973.

PONCIANO, L. **Bairros Paulistanos de A a Z**. São Paulo, SENAC, 2001.

PONTUAL, R. A tensão nervosa dos nossos tempos. **Boletim informativo do Centro Excursionista Brasileiro**, Rio de Janeiro, n. 287, 1971.

PRADO, L. C. D.; EARP, F. de S. O milagre brasileiro: crescimento acelerado, integração internacional e concentração de renda (1967 – 1973). In: FERREIRA, J., DELGADO, L. de A. N. (org.). **O Brasil Republicano**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 3, 2003.

REZENDE, V. F. Planos e regulação urbanística: a dimensão normativa das intervenções na cidade do Rio de Janeiro. In: OLIVEIRA, L. L. (org.). **Cidade: história e desafios**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

ROMERO, J. L. **América Latina**: as cidades e as idéias. Rio de Janeiro: UFRJ, 2004.

SILVA, A. **Imaginários urbanos**. São Paulo: Perspectiva, 2001.

VEBLEN, T. **A teoria da classe ociosa**. São Paulo: Nova Cultural, 1987.

VEJA. O turismo sob as lonas. São Paulo: Abril, n. 18, p. 49-50, 08 de janeiro de 1969.

\_\_\_\_\_. Férias para todos. São Paulo: Abril, n. 67, p. 74, 17 de dezembro de 1969.

\_\_\_\_\_. Cidades. São Paulo: Abril, p. 58, 14 de outubro de 1971.

\_\_\_\_\_. Áreas metropolitanas: ainda sem planos. São Paulo: Abril, n. 250, p. 83, 20 de junho de 1973.

\_\_\_\_\_. Delícias do verão, n. 275, p. 80-88, 12 de dezembro de 1973.

\_\_\_\_\_. Cidades de venda. São Paulo: Abril, n. 282, p. 40-41, 30 de janeiro de 1974.

\_\_\_\_\_. Política urbana: chega de desordem. São Paulo: Abril, n. 301, p. 69, 12 de junho de 1974.

\_\_\_\_\_. Belo Horizonte: retorno ao vergel. São Paulo: Abril, n. 303, p. 69, 26 de junho de 1974.

\_\_\_\_\_. São Paulo: cuidando da beleza. São Paulo: Abril, n. 305, p. 63-64, 10 de julho de 1974.

\_\_\_\_\_. A explosão das cidades. São Paulo: Abril, n. 312, p. 52-61, 28 de agosto de 1974.

\_\_\_\_\_. Sem evasivas. São Paulo: Abril, n. 324, p. 58, 20 de novembro de 1974.

\_\_\_\_\_. O lazer como tema. São Paulo: Abril, n. 326, p. 59, 02 de dezembro de 1974.

\_\_\_\_\_. Mais ginástica. São Paulo: Abril, n. 326, p. 50, 02 de dezembro de 1974.

\_\_\_\_\_. Carta ao leitor (Editorial). São Paulo: Abril, p. 10-11, 10 de janeiro de 1975.

\_\_\_\_\_. Litoral ocupado. São Paulo: Abril, n. 393, p. 49, 17 de março de 1976.

\_\_\_\_\_. Festa de feras. São Paulo: Abril, n. 404, p. 82, 02 de junho de 1976.

\_\_\_\_\_. Atração do verde. São Paulo: Abril, n. 415, p. 75, 18 de agosto de 1976.

\_\_\_\_\_. Férias na fazenda. São Paulo: Abril, n. 437, p. 92-94, 19 de janeiro de 1977.

\_\_\_\_\_. Ofensiva paulista. São Paulo: Abril, n. 458, p. 54, 15 de junho de 1977.

\_\_\_\_\_. Porto Alegre: esquina segura. São Paulo: Abril, n. 458, p. 54, 15 de junho de 1977.

\_\_\_\_\_. Lazer: o fenômeno. São Paulo: Abril, n. 474, p. 72-7, 05 de outubro de 1973.

\_\_\_\_\_. O paraíso. São Paulo: Abril, n. 477, p. 63, 26 de outubro de 1977.

\_\_\_\_\_. Rápido e barato. São Paulo: Abril, n. 484, p. 50, 14 de dezembro de 1977.

\_\_\_\_\_. A aventura da fuga. São Paulo: Abril, n. 532, p. 55, 15 de novembro de 1978.

\_\_\_\_\_. O suor entrou na moda. São Paulo: Abril, n. 578, p. 50-59, 03 de outubro de 1979.

VELHO, G. Estilo de vida urbano e modernidade. **Estudos Históricos**, v. 8, n. 16, 1995.

VIZENTINI, P. G. F. Do nacional-desenvolvimentismo à política externa independente (1945-1964). In: FERREIRA, J., DELGADO, L. de A. N. (org.). **O Brasil Republicano**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, v. 3, 2003.

Recibido el: 05.06.2008

Aprobado el: 13.05.2009