

Cidade e subúrbios no Rio de Janeiro do início do século XX: ordenamento e progresso para o morador suburbano

LUCIANA VERONICA SILVA MOREIRA*

1. Introdução

Nos anos iniciais do século XX, o Rio de Janeiro transformou-se em um canteiro de obras projetadas para fazer da cidade um símbolo de modernidade, ordenamento e progresso. Este período também testemunhou movimentos que modificaram o perfil de ocupação urbana da cidade. A grande destruição dos cortiços das áreas centrais expulsou milhares de pessoas para áreas periféricas e encostas de morros. Ao mesmo tempo, teve início a urbanização e o saneamento de áreas litorâneas da zona sul e de áreas ao longo dos caminhos de ferro em direção à zona norte. Este processo contribuiu para o alargamento do espaço geográfico da cidade e multiplicou as demandas em torno de serviços urbanos como transporte, abastecimento de água, calçamento de ruas, policiamento, saúde pública, entre outros.

A partir deste contexto, procuro analisar neste trabalho a forma como os habitantes dos bairros localizados no subúrbio da cidade vivenciaram a coexistência de diferentes modelos de urbanização e modernização para a cidade do Rio de Janeiro dos primeiros anos do século XX. Argumento que os projetos de embelezamento e ordenamento executados no centro da cidade concorriam de forma desigual com os bairros do subúrbio na alocação dos recursos, que recebiam obras de melhoramentos em virtude da demanda e da necessidade cotidiana. Paralelamente, o desenvolvimento dos transportes, evidenciado como fator primordial para a povoação dos subúrbios¹, é colocado em questão, tendo em vista a precariedade dos serviços ofertados. Os trens e os bondes eram fatores inerentes à vida no subúrbio e influenciaram diretamente a forma como o morador se relacionava com a cidade.

Tendo em vista este quadro, foi pesquisada a situação em que se encontravam os serviços de conservação de ruas e logradouros e o sistema de transporte urbano entre

* Doutoranda em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Bolsista GD CNPQ.

¹ ABREU, Maurício de A. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. op.cit., pp 43-71.

1902 e 1908. Foram analisadas as regiões centrais de Sacramento e Candelária e a Décima Segunda Circunscrição Civil, à qual pertencia a região do Méier. O bairro do Méier aparece com certo destaque em boa parte da bibliografia e nas fontes utilizadas por estar localizado em um ponto de passagem para a “vasta zona suburbana”² e dela fazer parte como um símbolo, tendo em vista a dinâmica social local.³

A leitura de cidade efetuada por Michel de Certeau entende que o habitante relaciona-se com a ordem construída e planejada e elabora um sentido a partir de suas práticas⁴. Neste sentido, intenção foi identificar a forma como a ausência, a presença ou a deficiência destes serviços influenciaram o morador do subúrbio em sua apreensão da cidade e das transformações em curso. O habitante relaciona-se com a ordem construída e planejada e elabora um sentido a partir de suas práticas, da forma como processa o sistema de símbolos da comunicação urbana.

Walter Benjamin, ao analisar a Paris de Haussman através dos textos de Baudelaire, atentou para as transformações sociais e culturais ocasionadas pelas reformas da capital francesa. Tal projeto de modernidade, contudo, não atingiu a totalidade dos cidadãos, tornando-se fantasmagórica, nas palavras de Benjamin. As comparações entre a Paris de Haussmann e o Rio de Janeiro de Pereira Passos podem ser feitas de inúmeras formas, tendo em vista seus paralelos e similaridades. Aqui, interessam especificamente aquelas efetuadas no campo da percepção e da apropriação que é feita do ambiente urbano pelos moradores da cidade. Ao identificar nas reformas de Passos a existência de um projeto de modernidade e progresso circunscrito a um espaço específico da cidade estou também identificando seu elemento de segregação social. Neste sentido, haveria a percepção deste estado de coisas por parte dos moradores das áreas situadas à margem das obras de embelezamento e ordenamento?

Para responder a estas questões foi preciso localizar fontes onde seria possível identificar a visão que estes moradores tinham do processo em curso. Tarefa não muito fácil, uma vez que poucas são as fontes onde as vozes das “pessoas comuns” aparecem. No início do século XX, ocorreu uma grande diversificação da imprensa, que se enveredou por diversos temas, objetivando atingir a diferentes segmentos sociais. A

² Noção presente em diversos textos publicados no jornal O Subúrbio (1907-1908).

³ CRULS, Gastão. **Aparência do Rio de Janeiro**: notícia histórica e descritiva da cidade. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949. v. 1, p. 13-17. (Coleção Documentos Brasileiros, 60).

⁴ De CERTEAU, M. Práticas de Espaço. In: **A Invenção do Cotidiano**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

modernização das técnicas e as regulamentações que se seguiram foram responsáveis por preparar o terreno para a chamada grande imprensa e para os meios de comunicação de massa⁵. Os jornais figuravam como um dos possíveis lugares onde as manifestações populares se faziam presentes, uma vez que muitas publicações abriam espaços para cartas e ou mesmo reivindicações de moradores⁶.

Sendo assim, este trabalho possui entre as suas principais fontes um tipo de específico de periódico que não pertence à grande imprensa, os chamados jornais de bairro ou jornais suburbanos. Mais especificamente, foram analisadas as edições do jornal “O Subúrbio” que circularam entre 1907 e 1908 na referida região do Méier, na zona norte da cidade. Tais jornais, produzidos por moradores e voltados para questões específicas do bairro ou região da cidade trazem, via de regra, informações importantes sobre o cotidiano e as vivências destes habitantes da cidade. Para esta pesquisa, também foram consultados os relatórios da Diretoria de Obras e Viação Civil da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro e os contratos e documentos da Companhia de Carris Luz e Força do Rio de Janeiro (Light) além das legislações específicas.

II. Transportes e infra-estrutura urbana

Desde 1870, aproximadamente, a cidade do Rio de Janeiro enfrentava uma crise de habitações, vivenciando um grande adensamento populacional no centro da cidade. A caminhada em direção aos subúrbios da zona norte teve início ao longo do século XIX, inicialmente com a construção de chalés e casas de campo ou veraneio. Com a construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II em meados do século, este movimento se intensifica. Vários empreendedores lotearam terrenos ao longo da linha férrea e companhias de carris urbanos passaram a oferecer seus serviços a estas localidades⁷.

Os sistemas de transportes de bondes estavam a cargo de companhias particulares, responsáveis pelas obras viárias e pela prestação dos serviços a partir de

⁵ BAHIA, Juarez. *Jornal, História e Técnica. História da imprensa brasileira*. São Paulo: Ática, 1990

⁶ Este é o caso do estudo empreendido por Eduardo Silva (1988) em “As queixas do povo”, que privilegiou, como fonte, uma coluna específica do *Jornal do Brasil*, denominada “Queixas do Povo”, procurando captar o discurso da gente “normal”, “simples” para analisar questões como cidadania e participação popular. SILVA, Eduardo. *As queixas do povo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988

⁷ ABREU, Maurício de A. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. op. cit., .pp 35-43.

contratos firmados com a prefeitura, responsável por sua fiscalização. Até 1906, a prestação deste serviço estava pulverizada entre diversas companhias que eram responsáveis pela sua manutenção e expansão⁸. O processo de eletrificação das linhas de bondesa partir de 1890 e a entrada no mercado brasileiro da companhia canadense *São Paulo Tramway Light and Power Co. Ltd.*, que posteriormente mudou seu nome para *The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co. Ltd.*, mudou este cenário a partir de acordos comerciais e políticos⁹.

A Light, como passou a ser chamada a companhia, tornou-se cada vez mais forte neste setor adquirindo outras empresas de bondes. Apesar de haver certa tentativa de regulação e fiscalização deste serviço por parte da prefeitura, mais precisamente pelo Conselho Municipal, as companhias tinham total controle sobre os preços cobrados, linhas e horários ofertados. O interesse do morador pouco influenciava neste estado de coisas, apesar de haver insatisfações, como é possível verificar no jornal analisado.

A Estrada de Ferro D. Pedro II passou a disponibilizar o serviço de trens suburbanos a partir de 1870 e no início do século continuava a controlar sua oferta.¹⁰ Entre 1904 e 1908 a agora Estrada de Ferro Central do Brasil, sob a direção do Dr. Aarão Reis, verificou um movimento anual de passageiros em torno de 15 milhões. Diante da alta demanda, vários planejamentos foram realizados¹¹, prevendo, entre outros aspectos, a expansão das linhas e a eletrificação da estrada.¹² Apesar de ter havido aumentos na oferta de linhas e horários, poucos melhoramentos estruturais foram executados, como a eletrificação que somente começaria a ser colocada em prática na década de 1930. Desta forma, o crescimento vertiginoso dos subúrbios, observado no período, colocou o morador em meio às deficiências dos horários

⁸ DUNLOP, Charles J. **Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro**. v. I. Rio de Janeiro, Edição de 500 exemplares em "multilit" da CCLFRJ-Light, s/d. p. 6..

⁹ COMPANHIA DE CARRIS LUZ E FORÇA DO RIO DE JANEIRO. **Tramways. Concessões**. Rio de Janeiro, 1941. p. 5

¹⁰ ABREU, Maurício de A. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. op. cit. p. 37. Ver também BENCHIMOL, Jaime L. **Pereira Passos, um Haussmann tropical**. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1990. p. 96.

¹¹ O plano de eletrificação foi apresentado em 1904, mas somente foi colocado em prática na década de 1930

¹² ANON. **Como em 34 Anos Evoluiu um Grande Projeto: A Estação D. Pedro II e a Eletrificação dos Subúrbios da Central**. Estradas de Ferro do Brasil - 1945, Suplemento Revista Ferroviária, 1945, p. 137-147.

ofertados, ao sucateamento geral dos trens e à precariedade das linhas, evidenciada pelo alto índice de acidentes.¹³

Em 1892, a Lei 85, de 20 de setembro, transferiu ao administrador municipal a responsabilidade por serviços que até então estavam sob a responsabilidade da União como a limpeza da cidade, o saneamento e a iluminação¹⁴. Nomeado prefeito em 1902, pelo presidente Rodrigues Alves, Francisco Pereira Passos, ao lado dos engenheiros Lauro Müller, Paulo de Frontin e Francisco Bicalho, promoveu uma grande reforma urbanística na cidade do Rio de Janeiro. Inspirado nas reformas de Haussmann, transformou a aparência da cidade, demolindo cortiços e casarões, abrindo largas avenidas e construindo prédios monumentais¹⁵. Uma passagem pelas principais obras conduzidas durante sua administração permite enquadrá-las no espaço geográfico situado entre o porto, o centro e a zona sul, esta, uma área de ocupação recente, que atraía boa parte das classes média e alta.

Ao mesmo tempo, o desenvolvimento da cidade em direção aos subúrbios das zonas norte e oeste, e o vertiginoso crescimento populacional da capital federal colocou em xeque a capacidade das administrações do município e do distrito federal em conciliar crescimento e urbanização. A geografia deste desenvolvimento é outro ponto importante para entendermos as dicotomias que se fizeram presentes. Dadas as características peculiares das formas de ocupação do solo ocorridas na cidade Rio de Janeiro houve a formação, no início do século XX, do que pode ser chamado de “um único subúrbio”. Gastão Cruls, literato que escreveu sobre o Rio de Janeiro durante a primeira metade do século XX, também comentou este aspecto da cidade:

Pondo de lado esse quadro geral, apenas em bosquejo, do que já foram e são os nossos subúrbios enseja-se nova observação de Deffontaines. No Rio, ainda por condições topográficas, ao contrário da maioria das cidades, onde as zonas suburbanas se distribuem por vários pontos da periferia, só há, por assim dizer, um único subúrbio: grande faixa de terreno que se dirige na direção oeste e é retalhada em três ou quatro fitas mais finas, que vão tomando nomes sucessivos, à medida que se afastam do seu ponto de partida.¹⁶

¹³ O SERVIÇO dos trens nos subúrbios. **O Subúrbio**. Ano II, nº26, 01 de out. de 1908.

¹⁴ BRAZIL. Lei n. 85, de 20 de setembro de 1892. Estabelece a organização do Distrito Federal. *Diário Oficial [dos] Estados Unidos do Brasil*, Rio de Janeiro, Capital Federal, 21 set. 1892, cap. III e IV, p. 1-3

¹⁵ Sobre as reformas urbanas de Pereira Passos, consultar: ABREU, Maurício de A. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. op. cit. e BENCHIMOL, Jaime L. **Pereira Passos, um Haussmann tropical**. op. cit.

¹⁶ CRULS, Gastão. **Aparência do Rio de Janeiro**: notícia histórica e descritiva da cidade. cp. cit. 13-17.

III. Subúrbios e cidade

O termo subúrbio¹⁷ designa as áreas ou povoações localizadas nas periferias dos centros urbanos e geralmente é utilizado no plural. Uma de suas primeiras utilizações oficiais ocorreu durante o recenseamento de 1906, quando o Distrito Federal utilizou esta nomenclatura para zonear a cidade. O pequeno histórico contido no documento ilustra também a justificativa para seu uso: “Até a proclamação da República, as divisões territoriais do Rio de Janeiro, adotadas para os serviços policial e municipal, concordavam, mais ou menos, com a divisão paroquial.”¹⁸ Todos os recenseamentos efetuados no período colonial e durante o Império utilizaram esta classificação.

Com a proclamação da República e sua separação da Igreja¹⁹, as divisões subsequentes foram, pouco a pouco, afastando-se da norma até então observada. Decretado pelo Conselho Municipal e executado pela Prefeitura, o recenseamento de 20 de Setembro de 1906, esteve atrelado à divisão territorial vigente na municipalidade, que foi a estabelecida pelo prefeito Pereira Passos, no decreto n. 434, de 16 de Junho de 1903. Por força desse ato, ficou o território do Rio de Janeiro dividido em 25 distritos ou circunscrições civis.

Durante algum tempo, perdurou certa imprecisão administrativa em relação a estas divisões. A continuidade da cidade dificultou o estabelecimento de limites precisos entre as paróquias urbanas e as chamadas suburbanas. Mas, o texto do censo de 1906 diz que: “apesar disso, porém, conformar-nos-emos com o injustificado uso, adotando a divisão do Rio de Janeiro em duas grandes zonas, urbana e suburbana”²⁰. A proporção da população suburbana para o total dos habitantes do Rio de Janeiro, que fora de 18,85% em 1870, de 16,68% em 1872 e de 17,78% em 1890, subiu bruscamente a 22,60% em 1906, o que confirma o considerável aumento da população nestas áreas.

¹⁷Segundo o Dicionário da Língua Portuguesa de 1890, subúrbios são os arrabaldes de alguma cidade, Villa, etc. In: DICCIONARIO da LínguaPortugeza, por **Antônio de Moraes Silva**. Oitava Edição. Volume I. Rio de Janeiro, Editora EmpresaLitteraria Fluminense, 1890, V. II, p. 815

¹⁸REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, **Recenseamento do Rio de Janeiro** (Districto Federal), realizado em 20 de setembro de 1906, Rio de Janeiro, Officina da Estatística, 1907.

¹⁹Decreto nº 119A, de sete de janeiro de 1890

²⁰Idem.

Seguindo a indicação de Lima Barreto que diz ser o Meier uma espécie de porta de entrada para os subúrbios, “o orgulho dos subúrbios e dos suburbanos”²¹, elegemos o bairro do Meier como modelo indiciário do que se passava nestas vastas zonas suburbanas enquanto no centro da cidade se processava a reforma urbana de Pereira Passos.

O Meier está situado na zona norte da cidade do Rio de Janeiro e em 1906 fazia divisa com os bairros do Engenho Novo, Andarahy, Inhaúma e Vila Isabel. Integrava a 12ª Circunscrição Civil ou 18º Distrito²². Suas terras faziam parte do Engenho Novo dos Jesuítas, que abrigava, no início do século XIX, a extensa “Quinta dos Duques”. Ao longo do século XIX, Augusto Duque Estrada Meyer, se destacou como acompanhante do Imperador Dom Pedro II, recebendo o título de “Camarista” e extensas terras abrangendo desde a Estrada Grande (atual Dias da Cruz) até a Serra dos Pretos Forros²³.

Meyer promoveu arruamentos em suas propriedades, dando às ruas os nomes de seus familiares como Carolina Meyer, Frederico Meyer e Joaquim Meyer, formando o novo bairro, já então conhecido como Meyer²⁴. Em 1879 a localidade já era servida pela Companhia Ferro-Carril, com tração animal. Em 1890, a companhia Vila Isabel inaugurou linhas que viriam a ser de grande importância, como a de Cachambi até a estação do Engenho Novo. As novas linhas que se instalaram permitiram também a povoação do bairro do Méier. Em maio de 1889, foi inaugurada a Estação do Meyer na Estrada de Ferro Dom Pedro II, em função do aumento da população e dos loteamentos recém abertos²⁵. O bairro ou região do Méier assumiu grande importância como uma localidade “bem servida” por bondes e trens. Contudo, não escapava da regra geral dos transportes para a época, marcada pela precariedade dos carros, inconstância dos horários e alto custo das passagens. A expansão da ocupação das áreas suburbanas do município atrelada, sobretudo, no desenvolvimento dos transportes, ocasionou outras deficiências de infra-estrutura urbana. Problemas no abastecimento de água, distribuição de energia elétrica, assistência à saúde e educação estavam entre os principais.

²¹ BARRETO, Lima. **Feiras e Mafuás**. 2ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1961.

²² REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, **Recenseamento do Rio de Janeiro**. op. cit.

²³ Disponível em: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/armazenzinho/web/BairrosCariocas/main_bairro.asp?area=063. Acesso em 15/05/2012.

²⁴ Idem

²⁵ DUNLOP, Charles J. **Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro**. op. cit. p. 6; ABREU, Maurício de A. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. op. cit.

IV. As obras nas áreas centrais e nas zonas suburbanas

Em 1902, ao assumir a prefeitura, Pereira Passos estava diante de duas dinâmicas urbanas carentes de intervenção. De um lado o centro super-populoso, alocado em uma estrutura de feições coloniais, sofria com epidemias de doenças e necessitava de urgentes intervenções urbanísticas. De outro, a expansão da cidade em direção aos subúrbios, em um movimento que, como vimos, vinha ocorrendo desde o século XIX, demandava esforços para a promoção de melhores condições de vida aos moradores. Com vistas ao saneamento, modernização e embelezamento da cidade, o centro da cidade do Rio de Janeiro, vitrine do Brasil para o mundo, teve prioridade na alocação dos esforços urbanizadores. As reformas empreendidas nas áreas centrais, ainda que, não tenham sido diretamente responsáveis pela ocupação das áreas suburbanas²⁶, complexificou esta situação. A política de demolições expulsou milhares de pessoas das áreas de centrais que seguiram para morros e áreas periféricas, contribuindo para o adensamento populacional de muitos bairros.

Os relatórios da Diretoria de Obras e Viação da cidade do Rio de Janeiro, a despeito de estarem reunidos com certas lacunas, permitem algumas comparações interessantes sobre o tipo de serviço executado e o volume de recursos destinados às diferentes áreas. Tais relatórios eram produzidos sem que houvesse uma uniformização na apresentação dos dados. Desta forma, foram encontrados relatórios anuais, semestrais e mensais, com dados sobre o valor gasto, a metragem e a especificação dos serviços. No entanto, para uma mesma circunscrição, existem relatórios que em 1904 foram semestrais e em 1906 foram mensais. Além disto, apesar de existirem tabelas padronizadas, que mensuravam o gasto de materiais e outros aspectos, muitas vezes elas não eram utilizadas, e seguiam-se relatórios textuais dos serviços feitos.

Apesar destas limitações, foi possível construir uma tabela comparativa, baseada em valores gastos pela administração municipal, entre os recursos destinados às circunscrições centrais da Candelária e Sacramento (4ª Circunscrição) e à 12ª

²⁶ Como visto anteriormente o processo de ocupação das regiões suburbanas iniciou-se em meados do século XIX a partir da instalação das estradas de ferro. Argumenta-se neste texto que as reformas urbanas dinamizaram este processo, sem tê-lo efetivamente provocado.

Circunscrição, à qual pertencia a região do Méier. Identificou-se uma grande diferença nas somas de valores aplicadas em melhorias nas áreas centrais e nos subúrbios. Nos primeiros semestres de 1904 e 1906 os gastos na 4ª Circunscrição foram aproximadamente quatro vezes maior do que aqueles empregados na Circunscrição do Méier e em 1908, foram cerca de três vezes superior. Observe a tabela a seguir.

Média de Gastos da Diretoria de Obras – 1904 - 1908			
	1º Semestre 1904	1º Semestre 1906	1º Semestre 1908
4ª Circunscrição	142:717\$237	357:672\$216	98:399\$724
12ª Circunscrição	32:394\$396	72:667\$904	27:624\$134

Tabela 1²⁷

Além das diferenças encontradas para os valores gastos nas diferentes regiões, a riqueza de detalhes dos relatórios textuais permite tecer uma análise mais qualitativa bastante substancial. Nos documentos analisados, foram encontradas diferenças significativas no tratamento dado a cada região em virtude principalmente do tipo de trabalho executado.

Neste período, não só as obras de reforma ou construção estavam a cargo da Diretoria de Obras, mas também os serviços de conservação de ruas e logradouros. Desta forma, os relatórios também versavam sobre os serviços executados para o reparo de calçamentos e consertos de bueiros e pontes. Em 1904, o engenheiro responsável por estes serviços na 4ª Circunscrição orgulhava-se pela competência dos serviços que suas turmas de conservação executavam, a julgar pelo relatório de que deixou:

Conservação e Calçamento – Fez-se o serviço de conservação de calçamento em quase todas as ruas da Circunscrição numa área de 6442m². As turmas de conservação frequentemente auxiliaram a de reposição a fim de não ficarem aquelas vias públicas esburacadas por mais de 24h.²⁸(Grifos meus)

²⁷ Tabela elaborada com base nos seguintes livros, sob a guarda do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro: Relatórios da Diretoria de Obras - Diretoria Geral de 1ª. a 4ª.Circunscrições e livro Relatórios da Diretoria Geral de Obras e Viação da 10ª., 11ª., 12ª.,13ª,14ª. e 15ª. A moeda brasileira no século XIX era o Mil Réis. Ex.: \$300: trezentos réis; 300\$000: trezentos mil-réis; 300:000\$000: trezentos contos de réis.

²⁸ Idem. P. 352.

Para a região dos subúrbios, aqui representada pela 12ª Circunscrição, nota-se nos relatórios a frustração do engenheiro responsável em não ter acesso a bons materiais e a equipamentos adequados para os serviços. Tais circunstâncias resultavam em um trabalho precário que se perdia em pouco tempo. No relatório de 1904, o engenheiro responsável chama a atenção para as obras de macadamização da rua Engenho de Dentro que “somente ficaria em bom estado se fosse possível fazer com que as camadas sobrepostas de cascalho de areia sofressem a ação de um compressor”²⁹.

Também são frequentes os relatos que chamam a atenção para o estado deplorável das ruas da região, como a irregularidade do calçamento das ruas do Engenho Novo e do Méier, evidenciado pelo seu mau estado e longa ausência de conservação, o que já teria sido destacado em relatórios anteriores. No ano em que se concluíram muitas avenidas e edifícios luxuosos nas áreas centrais, os subúrbios recebiam obras que não estavam vinculadas a projetos de urbanização e modernização. Na verdade, o que nas regiões centrais estava dividido em serviços e conservação e serviços de obras e reformas, nos subúrbios poderiam ser facilmente agrupados em uma categoria que contemplasse apenas reparos e obras de saneamento.

Analisando o relatório de 1904 para a 4ª Circunscrição, é notório o cuidado dos engenheiros em relatar os trabalhos executados a partir dos detalhes das descrições dos materiais utilizados e da tecnologia empregada. Chama a atenção, contudo, a abrangência dos serviços, que consegue estender-se à quase toda a área da circunscrição. Os trabalhos de conservação e calçamento são apresentados com certo orgulho no relatório, que garante não ficarem as ruas centrais mais de 24 horas com algum buraco. Já as obras de 1906 executadas no subúrbio possuem aspecto mais direcionado ao saneamento, tendo em vista o grande número de sarjetas e bueiros construídos, além das pontes. Em comparação, podemos perceber que, enquanto o relatório para o centro fala em calçamento com pedras de granito e meios fios lavrados, a 12ª Circunscrição tinha ruas calçadas com cascalhos. A má conservação das ruas do subúrbio também foi apresentada nos relatórios e demonstra que as 24 horas do centro, traduzem-se em anos para regiões mais periféricas. Tal situação não se modificaria até, pelo menos, 1908 quando o livro de relatórios consultado se encerra.

²⁹PREFEITURA do Distrito Federal. Relatórios da Diretoria Geral de Obras e Viação da 10ª., 11ª., 12ª., 13ª., 14ª. e 15ª. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. p. 82.

V. *O Subúrbio e o ponto de vista dos moradores*

Com base no que foi exposto anteriormente, é possível perceber que dois aspectos inerentes à vida urbana do morador do Rio de Janeiro do início do século XX, sistemas de transportes e infra-estrutura de ruas e logradouros, estavam precariamente distribuídos pelas regiões da cidade. Serviços de má qualidade evidenciavam a situação em que viviam os habitantes dos subúrbios. Ao explorar a cidade enquanto lugar de vivência e apropriação humana, Michel de Certeau³⁰ possui uma visão da cidade que concebe o espaço urbano como local de ocupação e residência, mas principalmente, local em que as pessoas transitam, circulam, estabelecendo laços de sentido e referência.

A materialização da percepção que o morador elabora deste espaço vivido e sentido pode ser identificada em textos do período e principalmente em jornais³¹. Muitos dos grandes jornais em circulação na capital federal possuíam espaços reservados para queixas de moradores sobre determinada deficiência urbana. Interessada em aproximar-se ainda mais deste cotidiano do subúrbio foram analisadas 51 edições do jornal *O Subúrbio*, produzido no Méier, com colaboração direta de moradores da região e com características específicas que o aproximam dos chamados jornais de bairro.

Em geral, os jornais de bairro eram impressas em formato tabloide ou *Standard*, produzidas em pequenas tipografias ou mesmo manuscritas, com tiragem variando entre centenas a milhares de exemplares. Eram produzidas por iniciativas individuais ou por grupos de moradores, muitas vezes de forma participativa e colaborativa, e congregavam pessoas de diferentes origens. A maior parte circulou durante pouco tempo, alguns por apenas uma edição, sendo vendidos nas próprias tipografias, em bancas de jornal ou pontos de venda alternativos como mercearias e pequenos comércios, existindo ainda os assinantes. Possuíam alcance limitado ao bairro ou região da cidade e temática voltada para o compartilhamento de informações e para a mobilização dos moradores em torno de

³⁰De CERTEAU, M. Práticas de Espaço. In: **A Invenção do Cotidiano**. op. cit.

³¹ Neste ponto, identifico a “materialização” da percepção dos moradores no momento em que esta é impressa fisicamente no papel e adquire materialidade, uma vez que o jornal era produzido por moradores e recebia cartas de moradores, que eram publicadas.

assuntos comuns. Nele, o morador se expressava através de cartas, relatos, poemas, textos, e acompanhava a rotina do bairro através das notícias e dos anúncios³².

Tais jornais possuem um local de problematização específico que é o bairro, apresentado aqui enquanto categoria de análise histórica, como *locus* privilegiado de pesquisa, uma vez que este espaço pode ser apreendido enquanto local de moradia, sociabilidade e lazer, lugar de vivência e de práticas sociais. Expandindo a visão, o bairro aparece enquanto parte da cidade, delimitação geográfica do território urbano que no Rio de Janeiro dos primeiros anos do século XX, reclama por fazer parte da modernidade e do progresso.

O jornal *O Subúrbio*, circulou entre 1907 e 1908 e intitulava-se *independente, noticioso e consagrado aos interesses locais*³³. Era uma publicação semanal, editado aos sábados em quatro páginas no formato *standard*³⁴ e impresso em preto e branco em papel jornal. Sua redação estava localizada á Rua Matheus, na estação do Meier. No entanto, a presença de notícias relacionadas a bairros ou localidades como Riachuelo, Penha, Jacaré, Jacarepaguá, Encantado, Ilha do Governador, Paquetá, Madureira, entre outros, indica uma área de circulação mais abrangente. Era vendido de forma avulsa e possuía sistema de assinaturas, não sendo possível identificar sua tiragem, número de assinantes ou locais de venda. A última edição foi a de número 74.

Os problemas no sistema de transporte eram assunto corriqueiro no jornal que em suas primeiras edições encampou como tema o caso do contrato da Light com a Prefeitura para a exploração dos serviços de bondes na cidade. O novo contrato, que previa a eletrificação dos bondes e alterava o valor das taxas, passa a ser um dos principais assuntos do jornal. Longas matérias, editoriais e cartas foram publicadas e apresentava o que seriam as vantagens do contrato como novas viaturas, preço das passagens e área de abrangência dos serviços.

Tendo em vista o precário quadro do sistema de transportes do período a entrada da Light no mercado brasileiro é vista como benéfica na medida em que, se cumpridos

³² Esta definição de jornal de bairro foi construída durante pesquisa de mestrado que utilizou como fonte jornais de bairro produzidos durante as décadas de 1970 e 1980. Estudos apontaram que esta definição pode ser aplicada ao jornal utilizado como fonte para este artigo por coincidirem suas características com aquelas identificadas para os jornais de bairro da segunda metade do século XX. SILVA, Luciana Verônica.

³³ *O Subúrbio* – Ano I – nº3 – 27 de julho de 1907

³⁴ Standard é o nome atribuído ao formato do jornal que possui cerca de 55 cm (aproximadamente 22 polegadas). Rachele Kanigel. *The student newspaper survival guide*. [S.l.]: Wiley-Blackwell, 2006. 153 p.

todos os pontos acordados, o resultado seria a melhoria dos serviços. Apesar de não ser possível precisar claramente a relação que o jornal mantinha com a prefeitura ou com o Conselho Municipal, existindo momentos de crítica e momentos de aproximação, neste caso o posicionamento adotado foi a defesa do contrato, da Light e da Prefeitura.

A análise dos motivos que levaram *O Subúrbio* a realizar esta defesa da Light foge dos limites deste trabalho, mas demonstram quais fatores eram importante quando o assunto era a melhoria dos transportes. Viaturas, preço e área de abrangência figuram entre os principais pontos do contrato. Não sem motivos, uma vez que o estado precário dos carros e dos trilhos era sempre denunciado pelo jornal, assim como as altas tarifas e o baixo atendimento das linhas. Uma breve análise quantitativa revela que em 33 das 51 edições analisadas existem notícias ou denúncias sobre os transportes. Destas, seis notícias denunciam problemas no cumprimento os horários previstos e a baixa qualidade do serviço. A precariedade dos serviços e o alto índice de acidentes nas linhas de bondes e trens reverbera com freqüência nas páginas do jornal, sendo corriqueiras as notícias relacionadas a acidentes ou desastres ocorridos ou denunciando o perigo eminente em virtude dos problemas de manutenção.

As colunas relacionadas às zonas suburbanas, aos bairros e as ruas também trazem riquezas de detalhes e importantes informações. Da romântica, porém, realista percepção das vias, trazida na coluna *Falam as ruas* às denúncias e pedidos de melhoramentos, o jornal procurava cumprir o seu papel de defensor dos interesses do bairro. Foram registradas mais de 25 veiculações de matérias, notícias, cartas e textos que exploraram este universo precário do subúrbio em relação à sua infra-estrutura viária. Algumas eram claramente direcionadas à governança municipal solicitando providências, outras tinham como alvo as empresas prestadoras de serviços. Nesta e em outras situações apresentadas nas páginas do jornal, existe um tom de denúncia e de cobrança que permite enxergar o jornal como mecanismo de pressão para o atendimento de demandas. Tal situação é apreendida pelos moradores que elaboram posicionamentos em relação à forma como a administração municipal conduz suas ações. Neste ponto, o jornal cumpre os objetivos propostos neste trabalho e permitem identificar a visão do morador da cidade em relação ao seu local de moradia e à sua cidade, principalmente em relação às transformações em curso e às reformas de Pereira Passos. Possibilita ainda identificar a forma como o morador da cidade concebia seus direitos e suas

relações com o poder local. Além de conhecer melhor a realidade dos subúrbios, seu cotidiano, suas deficiências, suas manifestações.

Conclusão:

Ao refletirmos sobre os dados aqui apresentados somos levados a pensar a ocupação da cidade do Rio de Janeiro, principalmente suas zonas suburbanas, a partir de seu aspecto aleatório e alheio às tentativas de planejamento. Com relação aos transportes, existência de uma administração municipal que pouco poder exerce sobre empresas prestadoras de serviços públicos demonstra haver certo desleixo em relação ao que se passa. Do outro lado a nítida diferença no tipo de obra executada e nos valores gastos para as reformas nas áreas centrais e nos subúrbios estava relacionada à precarização geral do espaço urbano ocupado pelo morador da periferia. Tais análises vão de encontro ao argumento geral aqui apresentado, segundo o qual haveria a coexistência de modelos distintos de urbanização e progresso que colocavam em oposição o centro e o subúrbio.

Confirmou-se ainda que o morador não foi alheio a este processo. Vivenciando cotidianamente tais contradições, o habitante da cidade reagiu a esta dicotomia, manifestou-se e utilizou o jornal para isso. Não só o jornal suburbano mas também os jornais da grande imprensa abriram espaço para este tipo de manifestação, como já foi dito anteriormente. No entanto, ressalta-se a riqueza de detalhes trazida pelo jornal O Subúrbio em virtude do maior espaço dedicado à causa suburbana. Nos artigos, cartas, editoriais e notícias, é possível identificar que o morador se via enquanto detentor de direitos, por pagar seus impostos, aluguéis e taxas de transporte. Tinham boa noção dos deveres da administração pública ou das empresas prestadoras de serviços e utilizavam-se dos canais disponíveis para protestar.

As análises e as conclusões apresentadas permitem tecer um panorama geral da situação do morador dos subúrbios em relação aos transportes e à conservação das ruas, em relação à percepção que tinham da cidade e das reformas em curso. Este texto apresentou ainda outras possibilidades de estudos relacionados aos jornais de bairro, às relações do morador com o poder local e sobre as características sócio econômicas destas regiões a partir dos dados censitários, por exemplo. Tais aspectos escapam à

abrangência e à temática aqui proposta, no entanto, são campos profícuos de pesquisa e que se somam a este trabalho.

Bibliografia de referência:

ABREU, Maurício de. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLAN-Rio/ Zahar, 1988.

ANON. **Como em 34 Anos Evoluiu um Grande Projeto**: A Estação D. Pedro II e a Eletrificação dos Subúrbios da Central. Estradas de Ferro do Brasil - 1945, Suplemento Revista Ferroviária, 1945, p. 137-147.

BARRETO, Lima. **Feiras e Mafuás**. 2a ed. São Paulo: Brasiliense, 1961.

BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos**: um Hausmann Tropical. A renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro no início do Século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992.

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar e botequim**. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque. Campinas: Editora UNICAMP, 2001.

CRULS, Gastão. **Aparência do Rio de Janeiro**: notícia histórica e descritiva da cidade. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949. v. 1. (Coleção Documentos Brasileiros, 60).

De CERTEAU, M. **A Invenção do Cotidiano**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

DUNLOP, Charles J. **Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro**. v. I. Rio de Janeiro, Edição de 500 exemplares em "multilit" da CCLFRJ-Light, s/d.

EDMUNDO, Luis. **O Rio de Janeiro do meu tempo**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1938, 3v.

LEJEUNE. **Cruelty and Utopia**. Cities and landscapes of latinAmerica. Princeton, Architectural Press, New York.

ROCHA, Osvaldo Porto. **A era das demolições**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Cultura. Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1995.

Documentos:

BRAZIL. Lei n. 85, de 20 de setembro de 1892. Estabelece a organização do Distrito Federal. *Diário Oficial [dos] Estados Unidos do Brazil*, Rio de Janeiro, Capital Federal, 21set. 1892, cap. III e IV, p. 1-3

COMPANHIA DE CARRIS LUZ E FORÇA DO RIO DE JANEIRO. Tramways. Rio de Janeiro, 1940. Contrato de Unificação. 06.11.1907.

COMPANHIA DE CARRIS LUZ E FORÇA DO RIO DE JANEIRO. Tramways. *Concessões*. Rio de Janeiro, 1941.

DICCIONARIO da Lingua Portugeza, por Antônio de Moraes Silva. Oitava Edição. Volume I. Rio de Janeiro, Editora Empreza Litteraria Fluminense, 1890, V. II, p. 815

Decreto nº 119A, de sete de janeiro de 1890

Jornal O Subúrbio – 1907-1908

REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, Recenseamento do Rio de Janeiro (Districto Federal), realizado em 20 de setembro de 1906, Rio de Janeiro, Officina da Estatística, 1907.

PREFEITURA do Distrito Federal. Melhoramentos da cidade projetados pelo Prefeito do Distrito Federal, Dr. Francisco Pereira Passos. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1903.

PREFEITURA do Distrito Federal. Relatórios da Diretoria de Obras - Diretoria Geral de 1ª. a 4ª. Circunscrições

PREFEITURA do Distrito Federal. Relatórios da Diretoria Geral de Obras e Viação da 10ª., 11ª., 12ª., 13ª., 14ª. e 15ª.

Páginas da Web:

http://portalgeo.rio.rj.gov.br/armazenzinho/web/BairrosCariocas/main_bairro.asp?area=063