



# **Formação do espaço social suburbano no Rio de Janeiro do início do século XX nas páginas do jornal *O Subúrbio***

## **Formation of the suburban social space in Rio de Janeiro from the early 20th century in the pages of the newspaper *O Subúrbio***

## **Formación del espacio social suburbano en Rio de Janeiro desde principios del siglo XX en las páginas del periódico *O Subúrbio***

---

**Luciana Verônica Silva Moreira<sup>1</sup>**

---

Recebido em: 28/6/2013

Aceito para publicação em: 18/9/2013

---

<sup>1</sup> Doutoranda em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Professora substituta do Departamento de História da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF). Assistente de orientação do Mestrado Profissional do Centro de Políticas Públicas e Avaliação da Educação (Caed) da UFJF. Arquivista na Província do Rio. Bolsista Produtividade do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

**Resumo:** Os anos iniciais do século XX foram, para a cidade do Rio de Janeiro, um período de grandes transformações no espaço urbano, ocasionadas sobretudo pelo crescimento populacional do município. A caminhada em direção aos subúrbios da zona norte teve início no século XIX e se intensificou com a construção da estrada de ferro Dom Pedro II em meados do século. O processo de urbanização e saneamento de áreas ao longo das estradas de ferro suburbanas e a grande destruição dos cortiços das regiões centrais contribuíram para o alargamento do espaço geográfico da cidade e o aumento da população residente nos subúrbios. Este artigo analisa a dinâmica social que envolve o processo de formação das sociedades suburbanas durante o início do século XX para compreender sua constituição interna inicial, as relações sociais estabelecidas e os desafios que se faziam presentes ao morador do subúrbio enquanto habitante da cidade em transformação.

**Palavras-chave:** Rio de Janeiro; subúrbio; urbanização; história urbana.

**Abstract:** The early years of the 20th century were, for the city of Rio de Janeiro, a period of great transformations in urban space, caused mainly by the population growth of the city. The movement towards the northern suburbs started in the 19th century and intensified with the construction of the Dom Pedro II Railroad in the middle of that century. The process of urbanization and sanitation of areas along the suburban railway and the great destruction of the slums of the central areas contributed to the expansion of the geographical area of the city and the increase in the population residing in the suburbs. In the form of a case study, this article examines the social dynamics that involves the process of formation of suburban societies during the early 20th century to understand its initial internal constitution, the social relationships established and the challenges that were present for residents of the suburb as inhabitants of the city in transformation.

**Keywords:** Rio de Janeiro; suburb; urbanization; urban history.

**Resumen:** Los años iniciales del siglo XX fueron, para la ciudad de Rio de Janeiro, un período de grandes transformaciones en el espacio urbano, ocasionadas sobre todo por el crecimiento poblacional de la ciudad. La caminata hacia los suburbios de la zona norte tuvo inicio a lo largo del siglo XIX y se intensificó con la construcción del ferrocarril Dom Pedro II en la mitad del siglo. El proceso de urbanización y saneamiento de áreas a lo largo de los ferrocarriles suburbanos y la grande destrucción de viviendas en las áreas centrales han contribuido para la ampliación del espacio geográfico de la ciudad y el aumento de la población residente en los suburbios. Bajo la forma de un estudio de caso, este artículo analiza la dinámica social que implica el proceso de formación de las sociedades suburbanas durante el inicio del siglo XX para comprender su constitución interna inicial, las relaciones sociales establecidas y los desafíos que se presentaban al residente del suburbio mientras habitante de una ciudad en transformación.

**Palabras clave:** Rio de Janeiro; suburbio; urbanización; historia urbana.

## INTRODUÇÃO

Os anos iniciais do século XX foram, para a cidade do Rio de Janeiro, um período de grandes transformações no espaço urbano, ocasionadas sobretudo pelo crescimento populacional do município. No fim do século XIX as áreas centrais apresentavam uma superpopulação, alocada em uma estrutura de feições coloniais, o que evidenciava a necessidade de urgentes intervenções urbanísticas. As reformas urbanas empreendidas nos

primeiros dez anos do século XX procuraram fazer frente a esse processo e tornar a cidade um símbolo de modernidade, ordenamento e progresso<sup>2</sup>.

Esse período também testemunhou movimentos que modificaram o perfil de ocupação urbana da cidade. Desde 1870, aproximadamente, o Rio de Janeiro enfrentava uma crise de habitação, vivenciando um grande adensamento populacional no centro da cidade. A caminhada em direção aos subúrbios da zona norte teve início no século XIX, inicialmente com a edificação de chalés e casas de campo ou veraneio. Com a construção da estrada de ferro Dom Pedro II em meados do século, tal movimento se intensificou. Vários empreendedores lotearam terrenos ao longo da linha férrea e companhias de carris urbanos passaram a oferecer seus serviços a essas localidades (ABREU, 1988).

O processo de urbanização e saneamento de áreas ao longo das estradas de ferro em direção à zona norte contribuiu para o alargamento do espaço geográfico da cidade. No início do século XX, a grande destruição dos cortiços das regiões centrais expulsou milhares de pessoas para áreas periféricas e encostas de morros. As reformas empreendidas nos locais centrais, ainda que não tenham sido diretamente responsáveis pela ocupação dos espaços suburbanos<sup>3</sup>, tornaram essa situação complexa.

Este artigo atém-se à análise da dinâmica social característica do processo de formação das sociedades suburbanas durante o início do século XX para compreender sua constituição interna inicial, as relações sociais estabelecidas e os desafios que se faziam presentes ao morador do subúrbio enquanto habitante de uma cidade em transformação. Neste estudo, o antigo distrito do Méier, situado na zona norte da cidade do Rio de Janeiro, foi selecionado como locus privilegiado de análise, e o jornal *O Subúrbio*, como ferramenta para tal proposta. Esta escolha foi feita pelo fato de ser possível, com base nas fontes e na bibliografia utilizada, conhecer um pouco mais sobre os subúrbios e sua integração à cidade. Pretende-se, ao final, examinar com atenção a sociedade que ali se formou e seu relacionamento com seu local de moradia e com sua cidade.

A região do Méier<sup>4</sup> foi escolhida por figurar com certo destaque nos estudos sobre as áreas periféricas da cidade, por estar localizada em um ponto de passagem para a “vasta zona suburbana”<sup>5</sup> e por fazer parte dela como um símbolo, tendo em vista a dinâmica social local (CRULS, 1952). Nessa região circulou, entre 1907 e 1908, o jornal *O Subúrbio*, produzido por moradores do Méier e voltado para questões específicas daquela zona da cidade. Trazia em suas edições informações importantes sobre o cotidiano e as vivências dos seus habitantes. Para esta pesquisa, também foram consultados os textos e dados do recenseamento do Rio de Janeiro de 1906, que permitiram conhecer melhor vários aspectos desse espaço geográfico da cidade, como número de habitantes, ocupação dos moradores, taxas de alfabetização, entre outros.

A intenção é elaborar um entendimento sobre o espaço suburbano da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX com base em suas características demográficas, mas principalmente em suas características sociais. Nesse sentido, o jornal *O Subúrbio* mostra-se potencialmente revelador dos hábitos e costumes daquela sociedade e das relações de poder

<sup>2</sup> Sobre o Rio de Janeiro de fins do século XIX e início do século XX, consultar Abreu (1988). Ver também Benchimol (1992) e Chalhoub (2001).

<sup>3</sup> 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 tal processo, sem tê-lo efetivamente provocado.

<sup>4</sup> Com base nos dados do censo de 1906 e no jornal analisado, neste texto será empregada a expressão “região do Méier” para designar o referido distrito e localidades próximas, como Jacarepaguá, Inhaúma, Vila Isabel, Engenho Novo e Andaraí (REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, 1907; O SUBÚRBIO, 1907-1908).

<sup>5</sup> Noção presente em diversos textos publicados no jornal *O Subúrbio* (1907-1908).

que o próprio periódico e até mesmo os moradores mantinham com a cidade. Os objetivos dessa publicação, suas características e posicionamentos políticos também serão explorados, na medida em que isso ajuda a compreender melhor a dinâmica social dos subúrbios.

## 1906: A CIDADE SE DIVIDE

“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” (REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, 1907, p. 18). Com a proclamação da República e sua separação da Igreja (BRASIL, 1890), as divisões subsequentes foram, pouco a pouco, afastando-se da norma até então observada. No entanto o censo de 1890, apesar de dividir a cidade em distritos policiais, adotou sua correspondência com as divisões paroquiais anteriores. Da mesma forma, as divisões territoriais utilizadas para os serviços da polícia e da municipalidade no início do século XX também concordavam, em maior ou menor grau, com a eclesiástica anterior (REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, 1907, p. 18).

O termo subúrbio<sup>6</sup> designa as áreas ou povoações localizadas nas periferias dos centros urbanos e geralmente é usado no plural. Uma de suas primeiras utilizações oficiais no Rio de Janeiro ocorreu durante o recenseamento de 1906, quando o Distrito Federal empregou tal nomenclatura para zonear a cidade. 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 estabelecida pelo prefeito Pereira Passos, no Decreto n.º 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 que apresentavam algumas correspondências com as divisões anteriores (RIO DE JANEIRO, 1903). O texto do recenseamento decretou a divisão do município em “cidade” e “subúrbios”, no entanto a continuidade da cidade dificultou o estabelecimento de limites precisos entre as paróquias urbanas e as chamadas suburbanas, perdurando certa imprecisão nas delimitações oficiais.

Apesar das dificuldades metodológicas, uma vez que o próprio documento afirma não ter sido tarefa fácil o confronto da distribuição territorial dos habitantes do Rio de Janeiro, houve um esforço em estabelecer certa comparação com os dados dos recenseamentos anteriores que, apesar de não muito precisa, apresentou “resultados bem próximos da realidade” (REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, 1907, p. 21-26). Dessa forma, como em outras edições a população também havia sido agrupada em “cidade” e “subúrbios”, foi possível observar o crescimento populacional de ambas as regiões, com destaque para o aumento demográfico ocorrido em áreas suburbanas. 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 para 22,60% em 1906 (REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, 1907, p. 27-29).

O desenvolvimento da cidade em direção às áreas suburbanas, evidenciado anteriormente, e o vertiginoso crescimento populacional da capital federal deram início a uma geografia do desenvolvimento bastante peculiar no Rio de Janeiro. Dadas as circunstâncias específicas do processo de ocupação do solo ocorrido na cidade<sup>7</sup>, houve a formação, no início do século XX, do que pode ser chamado de “um único subúrbio”. Gastão Cruls (1952, p. 561), literato que escreveu sobre o Rio de Janeiro durante a primeira metade do século XX, comentou esse aspecto da cidade da seguinte maneira:

<sup>6</sup> Segundo o *Dicionário da Língua Portuguesa* de 1890, subúrbios são os “arrabaldes de alguma cidade, Villa, etc.” (SILVA, 1890, v. II, p. 815).

<sup>7</sup> A existência de muitos pântanos e a necessidade de drenagem do solo para construções encareciam o uso do solo na cidade do Rio de Janeiro. Sobre tal assunto, consultar Abreu (1988).

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.

A caminhada em direção aos subúrbios apareceu, desde o século XIX, como a resposta mais adequada para o crescimento vertiginoso da cidade. O mercado imobiliário apostava na grande oferta de meios de transporte disponíveis, nos preços dos imóveis e nas facilidades de pagamento para atrair diferentes grupos sociais para esses locais. A maior parte dos novos bairros do subúrbio era constituída de empreendimentos particulares. Muitos promoveram loteamentos que se beneficiaram da legislação mais branda que pesava sobre a ocupação do solo fora dos distritos centrais e de preços de venda acessíveis<sup>8</sup>. Durante os primeiros anos do século XX, tal processo ganhou ressonância na imprensa e na política local. Diversos assuntos relacionados à infraestrutura suburbana foram discutidos pelos periódicos em circulação na cidade e também reverberaram no Conselho Municipal (SANTOS, 2011).

Pelos dados do recenseamento de 1906, a composição social da região suburbana era bastante heterogênea. Essa característica pode ser entendida como parte de um processo de mudança que resultaria em uma migração das classes mais bem aquinhoadas dos subúrbios para as áreas litorâneas da zona sul e em progressiva ocupação da periferia urbana por trabalhadores de menor poder aquisitivo. No entanto nos dez primeiros anos do século XX ainda é possível falar em um subúrbio com predominância de letrados e ocupações que variavam de funcionários públicos e militares de baixa e média patente a profissionais liberais e prestadores de serviços (REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, 1907). Lima Barreto, em “Esta minha letra”, chega até a mencionar a existência de uma “aristocracia suburbana”:

Foi um dia destes. Eu vinha de trem muito aborrecido porque saíra o meu folhetim todo errado. O aspecto desordenado dos nossos subúrbios ia se desenrolando aos meus olhos; o trem se enchia da mais fina flor da aristocracia dos subúrbios. Os senhores com certeza não sabiam que os subúrbios têm uma aristocracia.

Pois têm. É uma aristocracia curiosa, em cuja composição entrou uma grande parte dos elementos médios da cidade inteira: funcionários de pequena categoria, chefes de oficinas, pequenos militares, médicos de fracos rendimentos, advogados sem causa, etc. (in SCHWARCZ, 2010, p. 551).

## A REGIÃO DO MÉIER E ASPECTOS DA VIDA SUBURBANA

A região do Méier está situada 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 12.<sup>a</sup> Circunscrição Civil ou 18.<sup>o</sup> Distrito (REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, 1907, p. 315). Ao longo do século XIX, Augusto Duque Estrada Meyer destacou-se como acompanhante do imperador Dom Pedro II, recebendo o título de “camarista” e

<sup>8</sup> O texto do recenseamento de 1906 faz referência ao alto preço dos imóveis e terrenos no centro da cidade se comparados aos subúrbios, e alguns jornais pesquisados, a título de exemplificação, trazem anúncios que remetem à facilidade no pagamento para a compra de imóveis nos subúrbios (REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, 1907, p. 17-36; JORNAL DO COMMERCIO, 10 jan. 1898).

extensas terras, abrangendo desde a Estrada Grande (atual Dias da Cruz) até a Serra dos Pretos Forros (PORTAL GEO, 2012). 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 Caxambi até a estação do Engenho Novo. As novas linhas que se instalaram permitiram também a povoação da região. Em maio de 1889 foi inaugurada a estação do Méier na estrada de ferro Dom Pedro II, em função do aumento da população e dos loteamentos recém-abertos (DUNLOP, s.d.; ABREU, 1988).

Segundo Cruls (1952, p. 555-556),

quando, em 1858, se inaugurou o primeiro trecho da Estrada de Ferro Central do Brasil, os trens, entre a estação inicial e Cascadura, só faziam uma única parada: em Engenho Novo. Não tardou, entretanto, que núcleos de população se fossem condensando à margem da linha férrea, principalmente no Meyer e no Engenho de Dentro [...]. Não há mais de quarenta anos, o Meyer era um lugarejo de ruas irregulares e casas rasteiras, distribuídas em torno de um barracão de madeira, que lhe fazia as vezes de estação. Mas ainda assim, desde 1879 lhe coubera a honra de possuir a primeira linha de bondes suburbanos, umas “caixinhas de fósforos”, puxadas a burro, e que, ao lado direito da estrada, iam de Caxambi ao Engenho Novo.

Nessa e em outras descrições encontradas na bibliografia consultada e nos jornais pesquisados, o sistema de transporte suburbano aparece com notada importância para o morador da periferia urbana carioca. Nesse contexto, 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. No início do século XX, diante da alta demanda, vários planejamentos foram realizados, prevendo, entre outros aspectos, a expansão das linhas e a eletrificação da estrada (ANON, 1945, p. 137-147). Apesar de ter havido aumento 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. Dessa forma, o crescimento vertiginoso dos subúrbios, observado no período, colocou o morador em meio às deficiências dos horários ofertados, ao sucateamento geral dos trens e à precariedade das linhas, evidenciada pelo alto índice de acidentes (O SUBÚRBIO, ano II, n. 26, 1.º out. 1908).

A expansão da ocupação das áreas suburbanas do município atrelada, sobretudo, ao desenvolvimento dos transportes ocasionou outras deficiências de infraestrutura urbana. Problemas de abastecimento de água, distribuição de energia elétrica, assistência à saúde, educação e deficiências na urbanização e manutenção das vias estavam entre os principais<sup>9</sup>.

Michel de Certeau (2011), ao explorar a cidade enquanto lugar de vivência e apropriação humana, apresenta uma visão 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. Com base, portanto, no recorte temático proposto e no referencial teórico apresentado, acredita-se que, das deficiências urbanas identificadas anteriormente, nenhuma tenha influenciado tanto a relação do habitante da cidade com seu local de moradia quanto o estado de conservação, eficiência e custo do sistema de transporte urbano, englobando-se aí a precária manutenção das vias utilizadas para circulação, como ruas, avenidas e pontes.

<sup>9</sup> Análise feita com base na tabulação dos dados das 51 edições do jornal *O Subúrbio*.

Os sistemas de transporte de bondes estavam a cargo de companhias particulares, responsáveis pelas obras viárias e pela prestação dos serviços mediante contratos firmados com a Prefeitura, responsável por sua fiscalização. Até 1906, a prestação desse serviço estava pulverizada entre diversas companhias que eram responsáveis por sua manutenção e expansão (DUNLOP, s.d., p. 6). O processo de eletrificação das linhas de bondes a 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., aos poucos modificaram esse cenário, por meio de acordos comerciais e políticos (COMPANHIA DE CARRIS, LUZ E FORÇA DO RIO DE JANEIRO, 1941, p. 5).

O contrato de unificação do sistema de carris, ocorrido em 1907, reuniu três das principais companhias de bondes: Carris Urbanos, Companhia Ferro-Carril de São Cristóvão e Companhia Ferro-Carril de Vila Isabel (COMPANHIA DE CARRIS, LUZ E FORÇA DO RIO DE JANEIRO, 1940, p. 431). A Light, como passou a ser chamada a companhia canadense, tornou-se cada vez mais forte nesse setor, adquirindo outras empresas de bondes, pois, apesar de haver certa tentativa de regulação e fiscalização desse 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 nesse estado de coisas, apesar de haver insatisfações, como é possível verificar no jornal analisado<sup>10</sup>.

O jornal *O Subúrbio* lançou seu primeiro número no dia 13 de julho de 1907. Era produzido no Méier, com colaboração direta de moradores da região, e possuía características bem específicas, que o aproximavam dos chamados jornais de bairro<sup>11</sup>. Com base na análise das 51 edições disponíveis para consulta na Biblioteca Nacional, foi possível perceber que nele o morador se expressava por cartas, relatos, poemas, textos e acompanhava a rotina do bairro pelas notícias e pelos anúncios.

Esse tipo de periódico é bastante peculiar, pois tem um local de problematização específico, que é o bairro, apresentado aqui enquanto categoria de análise histórica, como locus privilegiado de pesquisa, uma vez que esse espaço pode ser apreendido enquanto local de moradia, sociabilidade e lazer, lugar de vivência e de práticas sociais. Além disso, expande a visão sobre o bairro que aparece como parte da cidade, delimitação geográfica do território urbano que, no Rio de Janeiro dos primeiros anos do século XX, clamava 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” (O SUBÚRBIO, ano I, n. 3, p. 1, 1907). Era propriedade de Xavier Pinheiro e tinha como redator-chefe Cruz Sobrinho, militar da reserva e também morador do bairro (O SUBÚRBIO, ano I, n. 8, p. 1, 1907; ano II,

<sup>10</sup> Em várias edições do jornal eram publicadas matérias sobre tal assunto, entre elas: SABBATINA. *O Subúrbio*, Rio de Janeiro, ano II, n. 74, 26 dez. 1908.

<sup>11</sup> Em geral, os jornais de bairro são impressos em formato tabloide ou *standard*, produzidos em pequenas tipografias ou mesmo manuscritos, com tiragem que varia entre centenas e milhares de exemplares. Podem ser produzidos por iniciativas individuais ou por grupos de moradores, muitas vezes de forma participativa e colaborativa, congregando 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. Possuem 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 assuntos comuns. Essa 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 tal definição pode ser aplicada ao jornal utilizado como fonte para este artigo, por suas características coincidirem com aquelas identificadas para os jornais de bairro da segunda metade do século XX (SILVA, 2010).

n. 49, p. 2, 1908). O *Subúrbio* era uma publicação semanal, editado aos sábados em quatro páginas no formato *standard*<sup>12</sup> e impresso em preto e branco em papel-jornal. Sua redação estava localizada na Rua Matheus, na estação do Méier. 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, e era vendido ao preço de 100 réis, valor semelhante ao de outros jornais em circulação na cidade.

A revista *Fon-Fon*, que começou a circular no mesmo ano do jornal, trouxe em algumas de suas edições breves descrições da vida suburbana, e por vezes citava o jornal ressaltando seus méritos. Segundo a revista, boa parte da animação e da boa vida social estava se transportando para os subúrbios: “Le suburbe s’éveille!”<sup>13</sup> (FON-FON, 1908). O Méier era ressaltado por sua agitação: corso, concursos de beleza e bailes agitavam a vida suburbana. Xavier Pinheiro era citado como a alma dos subúrbios: “Está se tornando o Figueiredo Pimentel<sup>14</sup> daqueles lados. [...] mandou fazer um *smocking* e está *assuburbiado* de preocupações elegantes”. De certa forma, a transposição da agitação de uma vida social dinâmica para os subúrbios foi vista, nesse caso, com certa preocupação, a julgar pelo texto publicado na revista, que demonstra ainda algum apego à descrição bucólica e pitoresca dos arrabaldes da cidade. No entanto é possível perceber que o próprio texto chama a atenção para a necessidade de ver os subúrbios com outros olhos.

Subúrbios *Smarts* – E está o Meyer, o sossegado e modesto recanto, à beira da Central plantado, devorado da ambição do luxo e da vida ruidosa? Fará bem? Fará mal? Em todo o caso, o *smartismo* precoce parece positivamente medrar com vigor na zona outrora olhada com desdém pela gente de bom tom. O *engenho novo* dos moradores do Meyer firma-se, qual *rocha*, empunhando a *mangueira* do Progresso, em caminho da vitória, do seu *Riachuelo*. Nossa senhora! (FON-FON, 1908)<sup>15</sup>.

Quando os primeiros números do jornal foram lançados, moradores, empresas privadas e governantes estavam em meio a uma grande discussão sobre os termos do contrato da Light com a Prefeitura. Os debates mais acalorados tinham como palco as reuniões do Conselho Municipal e possuíam bastante repercussão na imprensa do período. Como visto anteriormente, os sistemas de transporte ofereciam serviços de má qualidade, evidenciando a precária situação em que viviam os habitantes dos subúrbios em relação aos serviços públicos. Muitos dos grandes jornais em circulação na capital federal repercutiam tal situação por meio de espaços reservados a queixas de moradores, e no jornal analisado essa prática revelou-se bastante frequente (SILVA, 1988).

Os problemas no sistema de transporte eram assunto corriqueiro no periódico que, em suas primeiras edições, encampou como tema o caso do contrato da Light com a Prefeitura para a exploração dos serviços de bonde na cidade. O novo contrato, que previa

<sup>12</sup> *Standard* é o nome atribuído ao formato de jornal que possui cerca de 55 cm (aproximadamente 22 polegadas) (KANIGEL, 2006).

<sup>13</sup> “O subúrbio desperta!”.

<sup>14</sup> Figueiredo Pimentel foi figura destacada na cena *belle époque* carioca. Possui a autoria da máxima “O Rio civiliza-se”. Era ele quem tratava das novidades da moda, do bom gosto, do *chic* em voga em Paris e que deveria ser aqui aclimatado (COUTINHO; SOUSA, 2001).

<sup>15</sup> Sobre o termo *smartismo*, refere-se a um conjunto de características necessárias para a elegância masculina, como ser e parecer moderno em suas atitudes e vestimentas. Sobre o assunto, consultar Sevchenko (1998).



a eletrificação dos bondes e alterava o valor das taxas, passou a ser um dos principais assuntos do jornal. Longas matérias, editoriais e cartas foram publicados e apresentavam 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 pelo jornal como benéfica, na medida em que, se cumpridos 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, havendo tanto momentos de crítica quanto de aproximação, nesse caso o posicionamento adotado foi a defesa do contrato, da Light com a Prefeitura.

Viaturas, preço e área de abrangência figuravam entre as principais queixas dos moradores e estavam entre os pontos a serem analisados no 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 pesquisadas existem notícias ou denúncias sobre a qualidade dos transportes. Destas, seis tratam de problemas no cumprimento dos horários previstos e da baixa qualidade do serviço. A precariedade dos serviços e o alto índice de acidentes nas linhas de bondes e trens reverberavam com frequência nas páginas do jornal, sendo corriqueiras as notícias relacionadas a desastres ocorridos ou denunciando o perigo iminente em virtude dos problemas de manutenção.

Os infelizes moradores desta salubérrima zona queixam-se amargamente contra os meios de locomoção que lhe oferecem sem o menor conforto, por preço caríssimo e ainda para contrapeso com desaforos de um pessoal insolente. Os tais bondinhos que saem de Cascadura para o Campinho, do Campinho para a Freguesia, da Freguesia para o Tanque ou Porta d'Água, não têm horário, andam como querem, mal iluminados, puxados por animais imprestáveis, fracos, caindo de lazeira (O SUBÚRBIO, ano I, n. 15, 1907).

Nesta e em outras situações apresentadas nas páginas de *O Subúrbio* existe um tom de denúncia e de cobrança que permite enxergar o jornal como mecanismo de pressão para o atendimento de demandas dos usuários. As notas de agradecimento endereçadas ao Conselho Municipal ou ao Executivo municipal, apesar de não terem sido publicadas com frequência, indicam que o uso do jornal como força política surtia algum efeito. Pelo recenseamento de 1906, o distrito do Méier possuía uma população total de 34.475 habitantes, dos quais 71% sabiam ler ou escrever e se constituíam como público leitor potencial. Nos distritos vizinhos a proporção, apesar de algumas variações, era semelhante, existindo a predominância dos letrados (REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, 1907, p. 311). Dessa forma, é possível que, para os moradores da região, tal periódico tenha adquirido legitimidade como espaço de manifestação e expressão popular, a julgar pela potencial inserção dessa publicação entre leitores.

A utilização do jornal pelos moradores como espaço para posicionamentos políticos, denúncias e reclamações em relação aos serviços públicos municipais ou particulares é bastante peculiar nesse caso, por se tratar de uma publicação voltada para a região. Apesar de os jornais de grande circulação na época, como *O Paiz*, *Jornal do Brasil* ou *Gazeta de Notícias*, trazerem quase diariamente queixas de moradores em relação a serviços urbanos, nenhum deles se dedicava a um local específico da cidade<sup>16</sup>. Nesse sentido, o jornal aqui

<sup>16</sup> A obra de Eduardo Silva (1988) traz um estudo sobre diversas queixas de moradores publicadas no *Jornal do Brasil* entre 1900 e 1910. Em edições do jornal *O Paiz* também foram encontrados reclamações e pedidos de providências por parte de moradores, como é possível ver na publicação de 4 de janeiro de 1890, coluna 8, página 1.

analisado permite identificar a visão do habitante do subúrbio em relação ao seu local de moradia e à sua cidade, principalmente quanto às transformações em curso. Possibilita ainda verificar a forma como o morador concebia seus direitos e suas relações com o poder local e conhecer melhor a realidade dos subúrbios, seu cotidiano, suas deficiências, suas manifestações. O trecho a seguir, apesar de longo, ilustra de maneira ímpar a maneira como tal processo foi expresso nas páginas do jornal, em várias edições, com diferentes recursos de escrita.

O centro da cidade já está civilizado. Pelo menos já não é o botocudo que era, há meia dúzia de anos apenas. É tempo de cuidar também um bocadinho dos pobres subúrbios que, se não apodreceram, já ruídos de gafeira nos braços deprimentes do abandono, em que têm vegetado até agora, é porque são levados pelos bons ares com que os bafeja a natureza, essa excelente irmã de caridade...

Devia desejar-se um tal progresso para os subúrbios para que se não dissesse ao menos que o Brasil ornamenta em gala o seu salão de visitas que a sua capital, e deixa cobertos de picumans e teias de aranha e lixos seculares as dependências da casa, que, embora fiquem para as bandas do quintal e sejam reservadas aos íntimos, podem ser vistas por estranhos que vão dizer que a Terra do Cruzeiro imita as pessoas que lavam a cara e deixam os pés atolados no estrume! Quem pode negar que o florescimento destas zonas que aqui se acham como escravas aos pés da cidade, beijando-os; dessas zonas que bastante tem contribuído também para que a capital possa erguer cheia de orgulho a sua frontaria de palácios, uma vez que seu sangue para o pagamento dos impostos com que ela sustenta o seu luxo de grande senhoria (mas senhora ingrata e perversíssima que quer deixar morrer de fome e de vermina os seus vassallos) quem com segurança pode dizer que a boa saúde, o vigor, o bem-estar desses vassallos, não contribuirão bastante para que a cidade floresça e goze e se erga mais alto ainda do que se acha erguida? Não há quem seja capaz de sustentar o contrário: - O progresso da cidade pode não trazer, COMO NÃO TROUXE AINDA e não trará nunca! O progresso aos subúrbios... (O SUBÚRBIO, ano I, n. 10, 1907).

O episódio do contrato da Light permitiu traçar um breve entendimento sobre os aspectos políticos que norteavam a ação do jornal, assim como algumas peculiaridades do poder na cidade do Rio de Janeiro e sua relação com a vida suburbana. Segundo Surama Conde Sá Pinto (2011), a história política da cidade do Rio de Janeiro era marcada pela historiografia tradicional como um campo partilhado de forma desigual. Seu estudo mostrou, entretanto, que apesar disso havia certo espaço de manobras entre as elites políticas locais na esfera do município e que elas não atuaram de forma passiva, existindo momentos de disputa entre o Conselho Municipal e a Prefeitura.

No Rio de Janeiro, no fim do século XIX, o prefeito passou a ser nomeado pelo Presidente da República, e os membros do Conselho Municipal, eleitos por sufrágio direto, ficando o Senado encarregado de examinar os vetos do chefe do Executivo municipal às decisões do Legislativo. A partir de então, abriu-se um campo de disputa que sofreria diversos rearranjos ao longo da Primeira República. A partir de 1897 houve diversas tentativas de controle do Legislativo municipal e diminuição do espaço de ação do Conselho Municipal – que chegou a ser fechado durante a administração de Pereira Passos. Ao mesmo tempo, houve a ampliação das atribuições do prefeito, que tornou a Prefeitura o órgão central da administração da cidade (PINTO, 2011). O caso do contrato da Light tornou-se um desses momentos de embate e repercutiu intensamente nas páginas de *O Subúrbio*.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A proposta deste texto de eleger o subúrbio, ou o bairro, como categoria de análise histórica é apresentada com referência na atual disposição da historiografia contemporânea em se lançar a uma amplitude de temas. A abertura de novos espaços para pesquisa e a utilização de diferentes instrumentos analíticos, inclusive com a realização de proveitosos diálogos interdisciplinares, enriquecem sobremaneira a escrita da história. Acredito que a história social constitui-se como um campo privilegiado nesse sentido, uma vez que as relações e os comportamentos humanos são o reflexo de uma época e de seus contemporâneos. As ações do homem possuem sempre um contexto e um campo de ação que são enormemente influenciados pelo momento histórico vivenciado. A vida em sociedades urbanas é um tema caro aos historiadores sociais e culturais, que têm se debruçado cada vez mais sobre a história das cidades para compreender melhor as dinâmicas das relações que as pessoas estabelecem entre si e com o seu lugar de moradia. O cotidiano, o lazer, a política, as redes sociais e o trabalho estão entre os temas pesquisados para o entendimento do ambiente urbano, especialmente para o fim do século XIX e início do XX, quando o crescimento urbano passou a ser uma realidade inquietadora para muitas cidades ao redor do mundo<sup>17</sup>.

O tom depreciativo comumente associado à palavra subúrbio na sociedade atual para referir-se às regiões mais afastadas dos centros urbanos remete a um conjunto de características sociais e econômicas definidas, sobretudo, pela ausência. Ao subúrbio tudo falta. Da infraestrutura deficiente ao nível educacional mais baixo e ocupações profissionais mais modestas, diversos são os fatores que podem levar a um entendimento limitado dessas sociedades. Em História, a utilização de definições muito abrangentes e o uso indiscriminado de modelos conceituais quase sempre levam a generalizações e equívocos analíticos. Nesse sentido, este texto soma-se a esforços de pesquisa que procuram compreender melhor as sociedades contemporâneas com base em suas peculiaridades. Um estudo mais atento às dinâmicas específicas do que às características gerais enriquece e amplia o conhecimento sobre determinado período histórico e sobre a sociedade que o vivenciou.

A preocupação inicial deste texto foi transportar o leitor a um período de ocupação urbana em curso na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX, fase de crescimento e desenvolvimento dos subúrbios. Em seguida, procurou-se compreender melhor essa sociedade mediante uma breve descrição sobre sua formação e características sociodemográficas. O passo seguinte foi distingui-la em sua singularidade, por intermédio da leitura crítica de um jornal produzido na região do Méier, dito representante das “vastas zonas suburbanas”. O cruzamento de textos desvelou um pouco do seu cotidiano, suas vivências e relacionamentos sociais. As deficiências vivenciadas no sistema de transporte e mobilidade urbana ilustraram de forma ímpar o relacionamento do cidadão com sua cidade e principalmente com o subúrbio em formação.

Durante o século XIX, o subúrbio da cidade do Rio de Janeiro podia ser definido como um local de chácaras e residências de campo, mas ao iniciar o século XX é possível notar uma dinâmica mais rica, hábitos mais modernos e relações sociais mais complexas. Neste texto percebeu-se que a heterogeneidade é uma característica determinante para compreender esse subúrbio que se consolidou e adquiriu importância na primeira década do século XX. Por intermédio dos mecanismos à sua disposição, como o jornal *O Subúrbio*, seus moradores e representantes clamaram diversas vezes por participar do progresso e da modernidade conferida à cidade. Verificou-se que eles não foram alheios ao processo de transformação urbana e que, cientes da parte que lhes cabia como pertencentes ao município, trataram de procurar influir nas decisões do poder público.

<sup>17</sup> Como exemplos de trabalhos que possuem a cidade como cenário ou objeto entre historiadores sociais ou culturais, é possível citar Certeau (2011), Chalhoub (2001), entre outros. O crescimento das cidades latino-americanas no período compreendido entre 1870 e 1930 é objeto de estudo de James Scobie em *O crescimento das cidades latino-americanas* (SCOBIE, J. El crecimiento de las ciudades latinoamericanas – 1870-1930. In: BETHELL, L. *História de América Latina*. Tomo 7. Barcelona: Crítica, 1991).

O jornal empregado como ferramenta para tal conhecimento possibilitou identificar a visão do habitante da cidade em relação ao seu local de moradia e à sua cidade. Ofereceu condições de perceber a forma como o morador da cidade concebia seus direitos e suas relações com o poder local. Por fim, permitiu desvelar facetas dos antigos subúrbios, seu cotidiano, suas deficiências e suas manifestações. Além disso, como mecanismo de pressão aos usos políticos de suas páginas, o jornal demonstrou ter tido certa importância para os moradores da região. Seu proprietário Xavier Pinheiro e seus colaboradores aparecem como eminentes personagens suburbanas, dispostas a zelar pelo bem-estar de seus moradores. É possível, ainda, que essa atuação estivesse relacionada às suas aspirações políticas, constituindo uma chave importante para o uso político do jornal, no entanto uma análise detalhada desse assunto ultrapassa os limites do presente trabalho.

Cumprir dizer que o estudo da sociedade suburbana do Rio de Janeiro do início do século XX, aqui representada pela região do Méier, mostrou-se revelador de uma vida social dinâmica, heterogênea e, por que não, moderna. A realização de novos estudos semelhantes pode contribuir para a desmistificação de diversas opiniões de senso comum que pesam sobre seus moradores, conforme colocado nas páginas do jornal: “Como se os subúrbios não pertencessem à capital. Como se não fossem dela um prolongamento” (O SUBÚRBIO, ano I, n. 10, 1907).

## REFERÊNCIAS

ABREU, M. 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**, 1945, p. 137-147. Suplemento da Revista Ferroviária.

BARRETO, L. **Feiras e mafuás**. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1961.

BENCHIMOL, J. L. **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.

BRASIL. **Decreto n.º 119A, de 7 de janeiro de 1890**. Prohibe a intervenção da autoridade federal e dos Estados federados em matéria religiosa, consagra a plena liberdade de cultos, extingue o padroado e estabelece outras providências. 1890. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1851-1899/d119-a.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1851-1899/d119-a.htm)>. Acesso em: 15 maio 2012.

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

CERTEAU, M. de. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis: Vozes, 2011.

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

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

\_\_\_\_\_. **Tramways**. Rio de Janeiro, 1940. Contrato de Unificação. 06.11.1907.

COUTINHO, A.; SOUSA, J. G. de. **Enciclopédia de literatura brasileira**. São Paulo: Global; Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional, Academia Brasileira de Letras, 2001. 2 v.

CRULS, G. **Aparência do Rio de Janeiro**: notícia histórica e descritiva da cidade. Rio de Janeiro: José Olympio, 1952. v. 2. (Documentos brasileiros, 60A).

DUNLOP, C. J. **Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro**. v. I. Rio de Janeiro: CCLFRJ-Light, s.d. Edição de 500 exemplares em “multilit”.

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

FON-FON. Rio de Janeiro, ano II, n. 9, 6 jun. 1908.

KANIGEL, R. **The student newspaper survival guide**. [S.l.]: Wiley-Blackwell, 2006. 153 p.

O SUBÚRBIO. Rio de Janeiro, ano I, n. 3, 27 jul. 1907 a ano II, n. 74, 26 dez. 1908.

PINTO, S. C. S. **Só para iniciados...** O jogo político na antiga capital federal. Rio de Janeiro: Mauad x Faperj, 2011.

PORTAL GEO. **Armazém de dados**. Instituto Pereira Passos. Prefeitura do Rio de Janeiro. Disponível em: <[http://portalgeo.rio.rj.gov.br/armazenzinho/web/BairrosCariocas/main\\_bairro.asp?area=063](http://portalgeo.rio.rj.gov.br/armazenzinho/web/BairrosCariocas/main_bairro.asp?area=063)>. Acesso em: 15 maio 2012.

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.

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

RIO DE JANEIRO. **Decreto n.º 434, de 16 de junho de 1903**. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ), Códice 18-3-13, Decretos executivos (1903).

SANTOS, L. S. Os subúrbios do Rio de Janeiro no início do século XX. **MNEME – Revista de Humanidades**, v. 12, n. 30, p. 257-280, jul./dez. 2011.

SCHWARCZ, L. M. (Org.). **Lima Barreto**. Contos completos. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

SEVCENKO, N. (Org.). **História da vida privada no Brasil**. v. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, A. M. **Dicionário da Língua Portuguesa**. 8. ed. Rio de Janeiro: Empresa Litteraria Fluminense, 1890.

SILVA, E. **As queixas do povo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

SILVA, L. V. **Associações**: experiências de participação na redemocratização – movimentos comunitários em Juiz de Fora (MG) – 1974-1988. 2010. 191 f. Dissertação (Mestrado em História)–Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2010.