

## O Impacto das Reformas Urbanas no Distrito Suburbano de Inhaúma (Rio de Janeiro, 1890 a 1910)

Cristiane Regina Miyasaka

Resumo: Durante a segunda metade do século XIX e o início do XX, o Rio de Janeiro passou por diversas transformações, tais como a falência da escravidão, o início do regime republicano, o intenso crescimento demográfico, acompanhado de grave crise habitacional, o princípio da industrialização e as reformas urbanas realizadas na administração Pereira Passos. É justamente nesse período, mais precisamente entre 1890 e 1906, que o distrito de Inhaúma, localizado na região suburbana mais próxima ao centro, tem um aumento populacional expressivo.

Diversos autores trataram do processo de renovação urbana na capital federal. Contudo, pouco foi explorado a respeito de suas conseqüências. Portanto, o objetivo do artigo é contribuir para a ampliação desse debate, dando ênfase para os impactos das reformas nos subúrbios do Rio de Janeiro, sobretudo em Inhaúma, já que dentre as alternativas de moradia para aqueles que foram expulsos das áreas central e portuária estavam a busca por habitações coletivas remanescentes, o deslocamento para os morros ou a ida para os subúrbios.

A partir da análise de dados censitários, de informações existentes no *Almanak Laemmert* e em jornais suburbanos, as mudanças que ocorreram no distrito são abordadas. Estão entre elas o rápido crescimento demográfico e a modificação no seu perfil populacional, uma vez que grande número de trabalhadores pouco qualificados começou a residir em Inhaúma. Por volta de 1906, o distrito possuía, em termos numéricos e percentuais, quantidade significativa da força de trabalho carioca.

Esse crescimento foi acompanhado da ampliação na oferta de linhas e horários de trens nos subúrbios, bem como no número de passageiros transportados. Isso não significa que a urbanização do distrito se deu de maneira uniforme. A zona oeste, servida pela Estrada de Ferro Central do Brasil foi a que se desenvolveu primeiro.

Também no início do século XX surgiram os jornais voltados para os interesses da população suburbana. Publicavam queixas, informações sobre bailes, aniversários, reuniões de sociedades recreativas, jogos, anúncios de estabelecimentos comerciais etc. Com base nos dados existentes em tais periódicos, foi possível traçar aspectos sobre as condições de vida desses trabalhadores, bem como identificar quais problemas enfrentavam, por residirem nessa região da cidade. Em geral, eles estavam relacionados à falta de infra-estrutura nos subúrbios e eram severamente criticados pela população.

Palavras-chave: Rio de Janeiro – reformas urbanas – subúrbios – trabalhadores

*“Um historiador deve estar decididamente interessado, muito além do permitido pelos teleologistas, na qualidade de vida, nos sofrimentos e satisfações daqueles que vivem e morrem em tempo não redimido.”<sup>1</sup>*

Na virada do século XIX, o Rio de Janeiro, então capital federal, passou por mudanças profundas. Com o fim da escravidão e o primeiro impulso no processo de industrialização, a cidade vivenciou um crescimento demográfico considerável. A crise habitacional que já era motivo de preocupação ao longo de todo o século XIX foi agravada com a chegada de migrantes e imigrantes. Foi nessa época que o prefeito Pereira Passos e o presidente Rodrigues Alves levaram a cabo as reformas urbanas, que alteraram significativamente o traçado da região central e portuária do Rio de Janeiro.<sup>2</sup> Estavam entre as alternativas de moradia para as pessoas que residiam nesses locais a busca por habitações coletivas remanescentes, a ocupação dos morros próximos ao centro ou a ida para os subúrbios.

Devido à amplitude desse processo, os habitantes da cidade foram atingidos de maneiras desiguais, alguns grupos sociais com maior intensidade, outros com menor. Existem inúmeros trabalhos que tratam da renovação urbanística no Rio de Janeiro. Entretanto, poucos foram os esforços empreendidos para desvendar os impactos do “bota-abaixo”. Como parto do pressuposto de que estudar os motivos que levaram à reestruturação urbana é tão importante quanto investigar os seus desdobramentos, o propósito desse artigo é apresentar as transformações que ocorreram no distrito suburbano de Inhaúma, entre 1890 e 1910.

Na historiografia que aborda as reformas urbanas realizadas durante a administração de Pereira Passos, os subúrbios apareceram em dois momentos: quando os autores trataram da implantação do sistema ferroviário de transportes, durante a segunda metade do século XIX, e ao apresentarem o deslocamento populacional gerado pela renovação urbanística. Em relação aos meios de transporte, existe um consenso de que a instalação de linhas férreas impulsionou a ocupação das antigas freguesias rurais. Contudo, no que diz respeito às áreas para as quais a população se dirigiu, em virtude da demolição de prédios na região central da cidade, assim como qual era a sua composição social, existem opiniões controversas entre os autores.

Benchimol, por exemplo, apontou que o contingente que foi para os subúrbios era constituído por pessoas com empregos estáveis, tais como militares, funcionários públicos e trabalhadores especializados, em razão dos custos com transporte, do tempo gasto para chegar ao trabalho, das dificuldades para construir uma casa, entre outros motivos.<sup>3</sup> Já Menezes afirmou que quem se deslocou para os subúrbios foram os trabalhadores, pois a periferia imediata ao centro e os morros foram ocupados pelo lumpesinato.<sup>4</sup> Abreu destacou o “apreciável” crescimento demográfico de distritos como Inhaúma e Engenho Novo, porém não fez considerações se esses novos habitantes possuíam ocupações estáveis ou não.<sup>5</sup> Rocha, por sua vez, declarou que a grande maioria dos trabalhadores passou a morar em favelas, forjando uma nova estratégia de sobrevivência.<sup>6</sup> Por fim, embora Pechman e Fritsch tenham enunciado as três alternativas de moradia, deram ênfase à população que permaneceu no centro. Afirmaram, inclusive, que o número de habitações coletivas diminuiu nos distritos de Santa Rita e São José, contudo, aumentou nos de Sacramento, Santo Antônio, Glória, Lagoa, Gávea, Santana, Gamboa e Espírito Santo, o que mostra que o esforço empregado para “sanear” o centro da cidade não foi tão bem sucedido, pois parte das pessoas que deveria ter saído da área renovada, arranjou meios de permanecer.<sup>7</sup>

Como é possível notar, o destino da população desalojada com as reformas ainda necessita de uma investigação pormenorizada. No que diz respeito à ocupação dos subúrbios, em especial de Inhaúma, os dados existentes em recenseamentos, legislações, documentações

oficiais, jornais suburbanos, entre outros tipos de fontes, permitem vislumbrar parte desse processo.

Para se ter uma idéia das mudanças que ocorreram no distrito, comecemos com os números referentes ao crescimento populacional. Segundo os dados censitários, em 1890, a população total da cidade era de pouco mais de meio milhão de habitantes. Dezesesseis anos mais tarde, esse número subiu para 811.443, representando um crescimento de aproximadamente 55%.<sup>8</sup> Contudo, ao considerarmos as zonas urbana e suburbana, os números são diferentes: a primeira cresceu 46%, enquanto que a última 100%.

Ao atentarmos para a quantidade de habitantes em cada distrito, percebemos também que o crescimento demográfico foi bem desigual entre eles: distritos centrais, como Candelária e Sacramento, cujos territórios passaram pelo processo de renovação urbana, sofreram decréscimos populacionais de 54% e 20% respectivamente. Por outro lado, distritos como Engenho Velho, Gávea e Engenho Novo, ainda na zona urbana, tiveram aumento demográfico considerável, o que mostra que parte da população que teve que procurar outras áreas para residir, devido ao “bota-abaiço”, ou que migrou para o Rio de Janeiro nesse período, se dirigiu para esses distritos. Outra parcela dessa população foi para os subúrbios, principalmente para o distrito de Inhaúma, que cresceu 293%. Em números absolutos, esse incremento populacional foi de 51.109 habitantes, muito próximo do crescimento de 54.546 habitantes referente aos distritos centrais (Candelária, São José, Santa Rita, Sacramento, Glória, Santana, Santo Antonio e Espírito Santo). Portanto, a população que se deslocou dos distritos centrais, haja vista o decréscimo populacional em alguns deles, se dirigiu para os mais afastados da zona urbana, como Engenho Velho, assim como buscou os subúrbios, especialmente Inhaúma, impulsionando de maneira acentuada a construção de prédios e domicílios.<sup>9</sup>

Tal crescimento populacional também teve impacto expressivo no perfil da população que residia no distrito. Entre 1890 e 1906, um grande contingente de trabalhadores passou a viver em Inhaúma, reconfigurando o quadro de suas categorias profissionais, bem como a importância de determinados setores econômicos no âmbito do distrito e da cidade.

Em 1890, Inhaúma contava com 1.343 trabalhadores do serviço doméstico, 815 da indústria<sup>10</sup> e 580 que se dedicavam à agricultura. Em termos percentuais, esses valores correspondiam a 39%, 23% e 14%, respectivamente. Há que se destacar, inclusive, que a diferença entre os trabalhadores da indústria e os da agricultura era pequena, o que é factível, levando em consideração que parte do distrito de Inhaúma ainda era composta por fazendas produtoras de gêneros alimentícios. Por outro lado, o segundo lugar ocupado pela indústria mostra que embora fosse um distrito suburbano, começava a atrair trabalhadores desse setor.

Já em 1906, os trabalhadores da indústria ocupam lugar de destaque, pois passam a somar 11.240 pessoas. Com esse contingente, Inhaúma era o distrito carioca com o maior número de trabalhadores do setor, com aproximadamente 10% do total da categoria, seguido pelo da Glória, com 9.124. Estavam em segundo lugar os trabalhadores braçais, com profissões mal definidas ou desconhecidas e os jornaleiros, com 9.403 pessoas, o que correspondia a 27% da população economicamente ativa de Inhaúma. Em seguida, encontravam-se os trabalhadores em serviços domésticos, com 8.709 pessoas. Embora os agricultores tenham aumentado de 580 para 779, a importância deles diminuiu de 16% para 2%. Como afirmou Moura dos Santos, Inhaúma deixou sua função agrícola para tornar-se área de residência de trabalhadores.<sup>11</sup> Esse processo foi impulsionado pela urbanização na última década do século XIX e, sobretudo, pelas reformas empreendidas durante a administração de Pereira Passos.

Ao somarmos aqueles que trabalhavam na indústria e em serviços domésticos, com os jornaleiros, trabalhadores braçais, em profissões mal definidas ou desconhecidas, temos um total de 81% da população economicamente ativa de Inhaúma, o que correspondia a quase 30 mil trabalhadores. Em termos comparativos, se considerarmos essas categorias para o distrito da Candelária, elas somam aproximadamente mil trabalhadores, dentre os 3.500 existentes (ou 30% da população economicamente ativa).<sup>12</sup> Tanto em Santana,<sup>13</sup> como no Engenho Velho,<sup>14</sup> que possuíam pouco mais de 25 mil trabalhadores cada,<sup>15</sup> havia quase 18 mil empregados naquelas categorias em cada um deles (ou 70%, seguindo o mesmo critério). Em Irajá, nos subúrbios, havia aproximadamente 12.500 trabalhadores daquelas categorias, num total de mais 17 mil (ou 73%).<sup>16</sup> Portanto, esses números demonstram que parcela expressiva da força de trabalho carioca encontrava-se em Inhaúma, tanto em termos proporcionais, como em números absolutos.

No que diz respeito ao sexo dos habitantes de Inhaúma, em 1890, 9.243 eram homens e 8.178 mulheres, o que equivalia a 53% e 47%, respectivamente, proporção pouco diferente da do total da população carioca, que possuía 56% dos habitantes do sexo masculino e 44% do feminino.<sup>17</sup> Dezesesseis anos mais tarde, essas proporções praticamente não se alteraram. Em 1906, 56% dos habitantes de Inhaúma eram homens e 44%, mulheres. Levando em consideração a população total do Rio de Janeiro, 57% eram do sexo masculino e 43%, do feminino.<sup>18</sup>

Em relação ao grau de instrução da população de Inhaúma, temos que, em 1890, 36% da população sabia ler e escrever e 64% era analfabeta. Em 1906, a situação melhorou: a porcentagem daqueles que não sabiam ler, nem escrever diminuiu para 52% da população. Entretanto, ao compararmos esses valores com os da população total do Rio de Janeiro, percebemos que os habitantes de Inhaúma eram menos letrados que a média geral da cidade, pois tanto em 1890 como em 1906, somente 48% dos cariocas eram analfabetos.<sup>19</sup> Embora a proporção de pessoas que não sabiam escrever o próprio nome tenha diminuído em Inhaúma, no período em questão, esses dados são mais uma evidência de que a população que se dirigiu para os subúrbios era composta por trabalhadores pouco qualificados, contrariando o que foi afirmado por alguns autores que estudaram as reformas urbanas.

O crescimento da cidade em direção aos subúrbios já estava em andamento desde a segunda metade do século XIX, em razão da instalação das linhas férreas. Com as reformas urbanas, esse processo se intensificou e teve impacto na oferta cada vez maior de linhas e horários de trens para a zona suburbana. Acompanhemos.

Em 29 de março de 1858, foi inaugurada a Estrada de Ferro Dom Pedro II, com duas estações abertas ao tráfego e uma parada, respectivamente: a do Campo (Central), a de Cascadura e a de Venda Grande (atualmente Engenho Novo), as duas últimas localizadas na freguesia rural de Inhaúma.<sup>20</sup> Antes mesmo do fim do Império, a freguesia ganhou mais quatro estações dessa ferrovia: a do Engenho de Dentro, em 11 de maio de 1871, a da Piedade, em 17 de abril de 1873, a de Cupertino (atualmente Quintino Bocaiúva), em 1º de maio de 1886 e a do Encantado, em 15 de abril de 1889.<sup>21</sup>

No final do século XIX e no início do XX, mais três outras ferrovias passaram a cruzar as terras de Inhaúma: *The Leopoldina Railway* (antiga Estrada de Ferro do Norte), a Estrada de Ferro Rio D'Ouro e a Estrada de Ferro Melhoramentos no Brasil. A primeira possuía duas estações, Ramos e Bonsucesso (fundadas em 1886), mais duas paradas, Amorim e Olaria (que se tornaram estações em 1910).<sup>22</sup> Segundo Noronha Santos, Bonsucesso foi a “localidade” que mais prosperou na virada do século XIX. Junto com Ramos e Olaria, teve suas terras divididas em lotes, contribuindo para a organização de empresas para construção de prédios.<sup>23</sup>

A E. F. Rio D'Ouro, por sua vez, possuía três ramais em Inhaúma, em 1883: um com o mesmo nome da freguesia, o do Engenho de Dentro e o de Olaria.<sup>24</sup> A E. F. Melhoramentos fundou a estação Del Castilho e a parada Vieira Fazenda em 1898. Em 1903, quando foi comprada pela Estrada de Ferro Central do Brasil (antiga E. F. D. Pedro II), passou a ser chamada de Linha Auxiliar da E. F. C. B. e inaugurou a estação de Cintra Vidal, em 1905, e as de Terra Nova, Thomaz Coelho, Cavalcanti e Zieze, em 1908.<sup>25</sup>

Embora Inhaúma contasse com uma quantidade significativa de estações ferroviárias, a ocupação de seu território se deu de maneira desigual. Moura do Santos afirmou que a região oeste da freguesia foi a primeira a ganhar ares urbanizados, devido à criação da E. F. Dom Pedro II e ao desmembramento de várias fazendas por volta da década de 1870. Porém, na zona central (que ficava entre a Estrada de Santa Cruz e Estrada de Ferro do Norte) e leste da freguesia, esse processo teve início apenas na passagem do século XIX para o XX. Isso indica que, no começo da década de 1890, havia regiões dentro do distrito de Inhaúma que eram predominantemente rurais. Essas áreas eram ocupadas por fazendas produtoras de gêneros alimentícios voltados para o consumo da população local e, sobretudo, da que vivia no centro da cidade.<sup>26</sup>

De acordo com informações existentes no *Almanak administrativo, mercantil e industrial do Rio de Janeiro para 1891*, havia três tipos de trens que atendiam a população que residia nos subúrbios: os de passageiros, os mistos e os “trens dos subúrbios”.<sup>27</sup> Os dois primeiros possuíam passagens mais caras que o último e a quantidade de horários oferecidos era bem menor: 17 contra 48.<sup>28</sup> Enquanto os “trens dos subúrbios” paravam em todas as estações suburbanas da E.F.C.B. entre o Engenho Novo e Cascadura, os demais paravam apenas em Cascadura e às vezes no Engenho de Dentro. Esses três tipos de trem trafegavam nas seguintes linhas: do Centro, dos Subúrbios e do Ramal de Santa Cruz. A primeira contava com dez horários diários, a segunda com 48 e a terceira com sete, dos quais dois referem-se aos trens que trafegavam apenas entre Inhaúma e Santa Cruz.

Já em 1910, a E. F. Central do Brasil oferecia 202 horários de trens para a zona oeste de Inhaúma.<sup>29</sup> Comparando com o total oferecido em 1890, notamos um aumento de 220%. Levando em consideração apenas os “trens de subúrbios”, eles somavam 170 horários, dos quais, metade partia do centro e a outra metade dos subúrbios, diariamente.

Se, por um lado, o crescimento expressivo na quantidade de horários oferecidos pela E. F. Central do Brasil para os subúrbios dá indícios das transformações que ocorreram nessa região da cidade na virada do século do XIX, os números de passageiros transportados mostram mais um aspecto desse processo.

#### Número de passageiros transportados anualmente pela E. F. C. B, em trens dos subúrbios

Ano	1ª classe	2ª classe	Total
1890	1.612.764	3.961.636	5.576.290
1895	3.975.578	7.234.178	11.211.651
1900	3.677.563	8.803.263	12.482.726
1906	6.122.726	13.116.510	19.241.142

**Fonte:** Manuel Fernandes Figueira (org.). *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, p. 696-7.

Nota-se que a quantidade de passageiros aumentou significativamente de 1890 a 1906, o que em termos percentuais equivale a aproximadamente 245%. Esses dados demonstram o

crescimento da cidade em direção aos subúrbios no período. Vale observar também que a maior parte dos passageiros viajava na 2ª classe, ou seja, procurava gastar o mínimo possível com transporte.

Em relação ao preço das passagens, em 1891, nos “trens dos subúrbios” o bilhete da 1ª classe custava \$200 e o da 2ª, \$100, para qualquer estação entre a Central e Cascadura. Nos trens de passageiros e mistos, o valor era bem maior: para a 1ª classe, \$600 e \$800, para o Engenho de Dentro e Cascadura, respectivamente; para a 2ª classe, \$300 e \$400, seguindo a mesma ordem. Isso significa que um trabalhador, que morasse em Cascadura e tivesse um emprego no centro da cidade, gastaria 5\$200 ao mês, viajando na 2ª classe dos “trens dos subúrbios”, durante seis dias por semana, ou 20\$800, se optasse pela 2ª classe dos trens da linha do Centro ou do Ramal de Santa Cruz.

Em 1907, de acordo com informações encontradas no livro *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*, a passagem de ida e volta, na 2ª classe de “trens do subúrbio”, era de \$300.<sup>30</sup> Desse modo, o valor mensal gasto com transporte passava para 7\$800. Segundo dados da estatística industrial, desse mesmo ano, o salário diário mínimo de homens e mulheres que trabalhavam em fábricas de tecido de algodão, era de 3\$400 e 2\$500, respectivamente. Portanto, a despesa com transporte correspondia a 8,8% e 12% de seus rendimentos diários.<sup>31</sup>

As informações apresentadas até aqui permitem visualizar que, na virada do século XIX, o Rio de Janeiro passou por transformações significativas. No que diz respeito às reformas urbanas, elas modificaram em grande medida a configuração da cidade. Embora as regiões central e portuária tenham sido os alvos para a realização das obras, o impacto delas atingiu, com maior ou menor intensidade, a capital federal como um todo. Inhaúma, o distrito suburbano mais próximo ao centro da cidade, teve mudanças expressivas: o sistema ferroviário, que foi instalado na segunda metade do século XIX, cresceu enormemente, haja vista o aumento no número de linhas e horários que atendiam os subúrbios e a quantidade de passageiros transportados; a sua população praticamente triplicou – passando de pouco mais de 17 mil habitantes para 68 mil; além disso, seu perfil se transfigurou: enquanto na década de 1890 a agricultura ainda tinha um papel importante para o distrito, em 1906, o contingente de trabalhadores de diversos setores cresceu consideravelmente.

A partir desses dados, é possível contrapor algumas afirmações feitas pelos historiadores que investigaram o processo de reforma urbana no Rio de Janeiro. Uma delas se refere à crença de que só se mudaram para os subúrbios trabalhadores qualificados, com empregos estáveis e funcionários públicos. Levando em consideração os dados censitários a respeito das profissões, verificamos que trabalhadores com pouco ou nenhuma especialização passaram a ocupar papel de destaque dentro da população economicamente ativa de Inhaúma. Além disso, a idéia de que os altos custos com transporte impediam a ida de operários para os subúrbios parece equivocada, pois os preços das passagens não ultrapassavam 12% do salário diário de um trabalhador da indústria e, portanto, não chegavam a consumir grande parte de sua renda, como afirmaram Benchimol e Hahner.<sup>32</sup>

No que diz respeito às condições de vida dessa população que começou a morar em Inhaúma, diversas informações foram encontradas nas páginas da imprensa suburbana. De modo geral, tais jornais publicavam queixas referentes a melhorias nos serviços públicos, textos literários, sessões recreativas com jogos e charadas, reuniões de associações dançantes, anúncios de estabelecimentos comerciais, de profissionais e de venda ou aluguel de imóveis, felicitações de aniversários, notas de falecimento, entre outras informações. Em sua maioria, não se preocupavam em tratar de assuntos relacionados à política ou à economia.

Geralmente, as reclamações estavam relacionadas ao abandono da municipalidade, no que diz respeito aos serviços básicos oferecidos, como manutenção dos logradouros, falta de água e iluminação, ausência de policiamento, entre outras. Com relação aos meios de transporte, várias queixas eram feitas contra os trens suburbanos, os funcionários das estradas de ferro e os acidentes freqüentes. Em suma, essa população enfrentava o descaso dos poderes públicos, mas não sem protestar ou reivindicar melhorias. Não apenas os governantes, mas os funcionários públicos que representavam a municipalidade eram alvos de críticas. Exigia-se deles o cumprimento de suas tarefas, sobretudo porque os suburbanos pagavam impostos e sabiam que isso lhes dava o direito de cobrar melhores serviços de infra-estrutura.

\*

A experiência de viver nos subúrbios era diferente da de habitar nos distritos centrais do Rio de Janeiro. Para além de morar distante do local de trabalho e de ter que recorrer aos trens para se locomover, ser suburbano significava enfrentar uma série de problemas, que foram apontados aqui e que eram percebidos pela própria população. As queixas publicadas pelos periódicos suburbanos são evidências de que os sujeitos históricos que viviam em Inhaúma identificavam as diferenças no tratamento dado pelos poderes públicos a eles e aos habitantes do centro da cidade. A própria existência de tais jornais indica essa percepção.<sup>33</sup>

Na época das reformas, essa distinção ficou mais evidente, pois enquanto ruas eram alargadas e revitalizadas, avenidas eram construídas, o porto era melhorado, os trabalhadores suburbanos continuavam a andar em logradouros esburacados, sem policiamento e iluminação, assim como não possuíam rede de esgoto, nem distribuição de água. Pagavam impostos, porém, não desfrutavam de uma infra-estrutura urbana adequada. Diante dessas circunstâncias, reivindicaram melhorias através dos jornais e tentaram negociar com o poder público municipal. Ou seja, buscaram criar mecanismos para melhorar as condições de vida nos subúrbios.

Ainda que de maneira sucinta, as reflexões apresentadas nesse artigo tiveram como objetivo aprofundar os conhecimentos referentes ao impacto das reformas urbanas realizadas no Rio de Janeiro, no início do século XX. Em virtude disso, as dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores cariocas que viviam nos subúrbios vieram à tona. Outra conclusão subjacente a esse exercício analítico merece ser ressaltada: as especificidades do local de moradia podem interferir nas formas de reivindicação dos trabalhadores ao mobilizá-los a reagir diante de problemas relacionados à área em que vivem, bem como ao ampliar a compreensão desses sujeitos históricos a respeito das omissões e iniciativas do poder público.

<sup>1</sup> E. P. Thompson. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Org. Antonio Luigi Negro e Sérgio Silva, Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001, p. 172.

<sup>2</sup> Cf. Jaime Larry Benchimol. *Pereira Passos: um Haussmann Tropical*. A renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1992; Maurício de Almeida Abreu. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO & Zahar, 1987; Lia de Aquino Carvalho. *Contribuição ao estudo das habitações populares: Rio de Janeiro, 1886-1906*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1986; Oswaldo Porto Rocha. *A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro, 1870-1920*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1986; Sidney Chalhoub. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. 2. ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001, p.59-148; Teresa A. Meade. "Civilizing" Rio: Reform and Resistance in a Brazilian City 1889-1920. Pennsylvania: Pennsylvania State University Press, 1997, p. 45-74; Maria Antonieta P. Leopoldi. Crescimento industrial, políticas governamentais e organização da burguesia: o Rio de Janeiro de 1844 a 1914. *Revista do Rio de Janeiro*. Niterói, v. 1, n. 3, p. 53-73, mai./ago. 1986.

- <sup>3</sup> Cf. Jaime Larry Benchimol. *op. cit.*, p. 262.
- <sup>4</sup> Cf. Lená Medeiros de Menezes. *Os indesejáveis: Desclassificados da modernidade: protesto, crime e expulsão na Capital Federal (1890-1930)*. Rio de Janeiro: EDUERJ, 1996, p. 40.
- <sup>5</sup> Maurício de A. Abreu. *op. cit.*, p. 66.
- <sup>6</sup> Cf. Oswaldo Porto Rocha. *op. cit.*, p. 101.
- <sup>7</sup> Cf. Sérgio Pechman e Lilian Fritsch. “A reforma urbana e seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na virada do século”. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: Marco Zero, v. 5, n. 8/9, set.1984/abr.1985, p. 179-80.
- <sup>8</sup> Cf. Diretoria Geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística. *Recenseamento do Rio de Janeiro (Districto Federal)*: Realizado em 20 de Setembro de 1906. Rio de Janeiro: Oficina de Estatística, 1907, p. 23. Doravante, *Recenseamento de 1906*.
- <sup>9</sup> Entre 1890 e 1906, esse distrito teve um crescimento de aproximadamente 6.500 residências, o que, em termos percentuais, corresponde a mais de 250%. Para mais detalhes sobre o crescimento predial de Inhaúma, ver Cristiane Miyasaka, *op. cit.*, p. 40-43.
- <sup>10</sup> Vale lembrar que nessa época, o termo indústria era bem abrangente, não incluindo apenas os que trabalhavam em fábricas propriamente ditas.
- <sup>11</sup> Cf. Joaquim Justino Moura dos Santos. *De freguesias rurais a subúrbio: Inhaúma e Irajá no município do Rio de Janeiro*. Tese de Doutorado, USP, 1996, p. 256.
- <sup>12</sup> Cf. *Recenseamento de 1906*, p. 180-1.
- <sup>13</sup> Cf. *Idem*, p. 252-3.
- <sup>14</sup> Cf. *Idem*, p. 284-5.
- <sup>15</sup> É importante lembrar que, em 1903, esses distritos perderam parte de seus territórios, devido ao decreto n. 434 de 16 de junho daquele ano. Cf. AGCRJ, Códice 18-3-13, Decretos executivos (1903). Por isso, em 1906, a população de Santana correspondia a 37.266 habitantes e a do Engenho Velho, 37.695. Cf. *Recenseamento de 1906*, p. 119.
- <sup>16</sup> Cf. *Idem*, p. 332-3.
- <sup>17</sup> Cf. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, Diretoria Geral de Estatística. *Recenseamento geral da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 31 de dezembro de 1890 (Districto Federal)*. Rio de Janeiro: Tipografia Leuzinger, 1895, p. XXIII. Doravante, *Recenseamento de 1890*.
- <sup>18</sup> Cf. *Recenseamento de 1906*, p. 119.
- <sup>19</sup> Cf. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, Diretoria Geral de Estatística. *Sexo, raça e estado civil, nacionalidade, filiação, culto e analfabetismo da população recenseada em 31 de dezembro de 1890*. Rio de Janeiro: Oficina da Estatística, 1898, p. 389; *Recenseamento de 1906*, p. 109.
- <sup>20</sup> Cf. Francisco Agenor Noronha Santos. *Meios de transportes no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia do *Jornal do Commercio*, 1934, v. 1, p. 477. Em 1873, parte do território de Inhaúma foi desmembrado para a criação da freguesia de Engenho Novo. Nessa ocasião, as estações de Venda Grande e Todos os Santos (criada em 27 de dezembro de 1868) passaram a fazer parte da nova freguesia urbana.
- <sup>21</sup> Cf. *Ibidem*, p. 479.
- <sup>22</sup> Cf. *Ibidem*, p. 498.
- <sup>23</sup> Cf. *Ibidem*, p. 496.
- <sup>24</sup> Cf. *Ibidem*, p. 499.
- <sup>25</sup> Cf. *Ibidem*, p. 493-4.
- <sup>26</sup> Cf. Joaquim J. M. dos Santos. *Contribuição ao estudo da história do subúrbio do Rio de Janeiro: a freguesia de Inhaúma (1743 a 1920)*. Dissertação de Mestrado, UFRJ, 1987, p. 197-202.
- <sup>27</sup> Cf. Arthur Sauer (org.). *Almanak administrativo, mercantil e industrial do Rio de Janeiro para 1891*. Rio de Janeiro: Companhia Tipográfica do Brasil, 1891, p. 1226-38. A respeito dos “trens dos subúrbios”, consta em obra que trata sobre a história da Estrada de Ferro Central do Brasil: “O serviço especial dos trens de subúrbios foi inaugurado a 16 de março de 1861 (...)”. Em 1907, esses trens eram compostos por “4 carros de 1ª classe, 4 de 2ª classe e 2 de bagagem nas extremidades, e algumas vezes 1 fúnebre”. Manuel Fernandes Figueira (org.). *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brazil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, p. 664-697.
- <sup>28</sup> Não estão inclusos nessa contabilização os trens que passavam pelos subúrbios, em direção ao centro, e não paravam nas estações existentes em Inhaúma.
- <sup>29</sup> Cf. *Anuario administrativo, agrícola, profissional, mercantil e industrial do Districto Federal para 1910*. Rio de Janeiro: Oficinas Tipográficas do Almanak Laemmert, 1910, p. 337-58 e p. 2254-66.
- <sup>30</sup> Cf. Manuel Fernandes Figueira (org.), *op. cit.*, p. 622.

---

<sup>31</sup> Cf. Diretoria Geral de Estatística. *Boletim Commemorativo da Exposição Nacional de 1908*, Rio de Janeiro: Tipografia de Estatística, 1908, p. 96-7. As indústrias de tecidos de algodão empregavam, pelo menos, 7.563 operários em 1907, seguidas pelas do setor de calçados, com 2.117 trabalhadores. No último caso, o salário diário mínimo masculino era de 4\$000 e o feminino de 2\$500, correspondendo o gasto com transporte a 7,5% e 12%, respectivamente, se o trabalhador tivesse que utilizar os “trens do subúrbio” da EFCB.

<sup>32</sup> Cf. Jaime Benchimol, *op. cit.*, p. 262; June E. Hahner. *Pobreza e política: os pobres urbanos no Brasil – 1870 / 1920*. Traduzido por Cecy Ramires Maduro. Brasília: Edunb, 1993, p. 185.

<sup>33</sup> A respeito dos conceitos de experiência vivida e percebida, ver: E. P. Thompson. “La política de la teoría”. Raphael Samuel (org.). *Historia popular y teoría socialista*. Barcelona: Crítica, 1984, p. 301-317.