

EVOLUÇÃO URBANA do Rio de Janeiro

MAURICIO DE A. ABREU

DEDALUS - Acervo - FAU

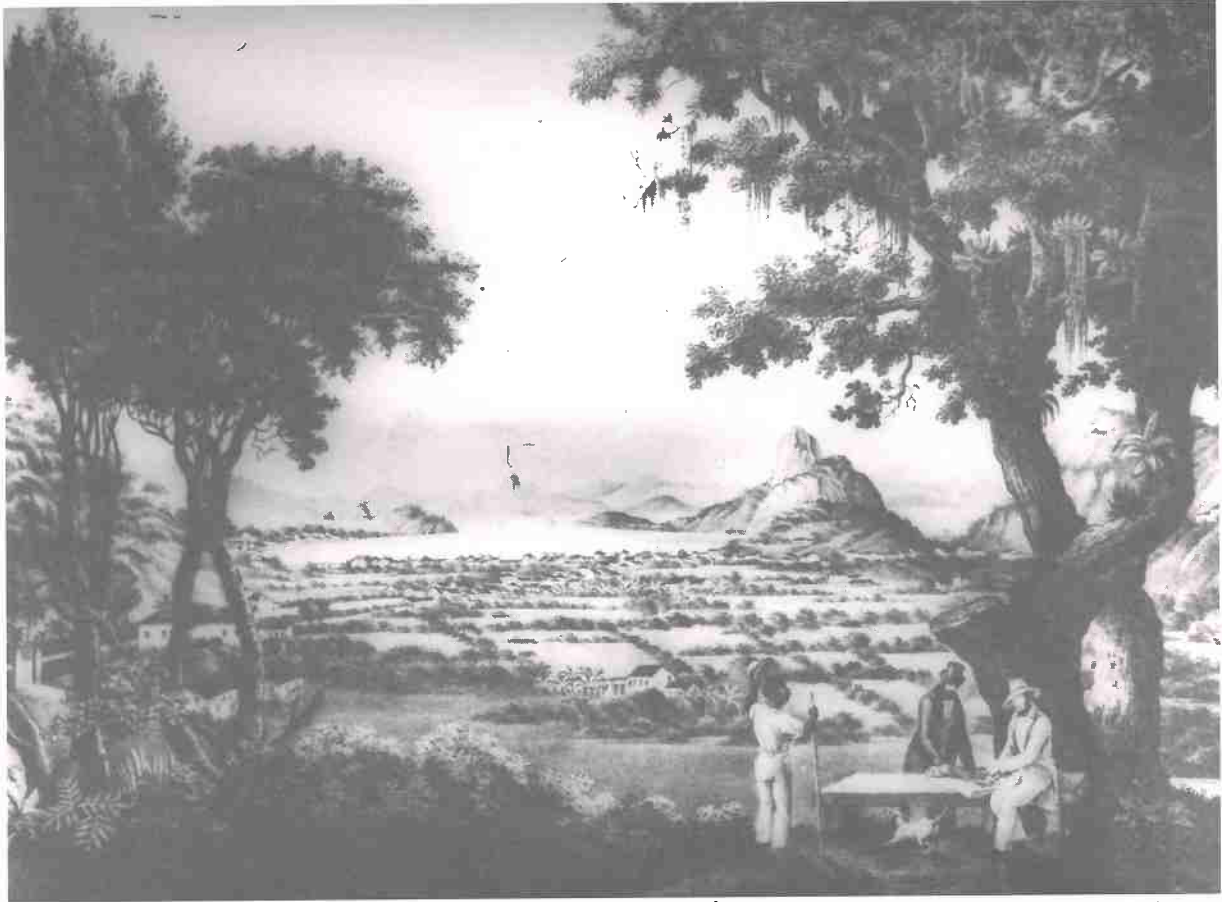


20200000999

Rio, 1997
IPLANRIO
3ª edição

35
69.

3. O RIO DE JANEIRO NO SÉCULO XIX: DA CIDADE COLONIAL À CIDADE CAPITALISTA



Botafogo por volta de 1850. Gravura do Barão de Planitz, reproduzida do Álbum de 12 Vistas do Rio de Janeiro desenhadas por C.B. Planitz e por Speckter & Cia. - Roberto Kittler livreiro em Hamburgo. Ed. &Henr. Laemmert, Livreiros. Rio de Janeiro (s/d).

3.1 INTRODUÇÃO

vinda da família real

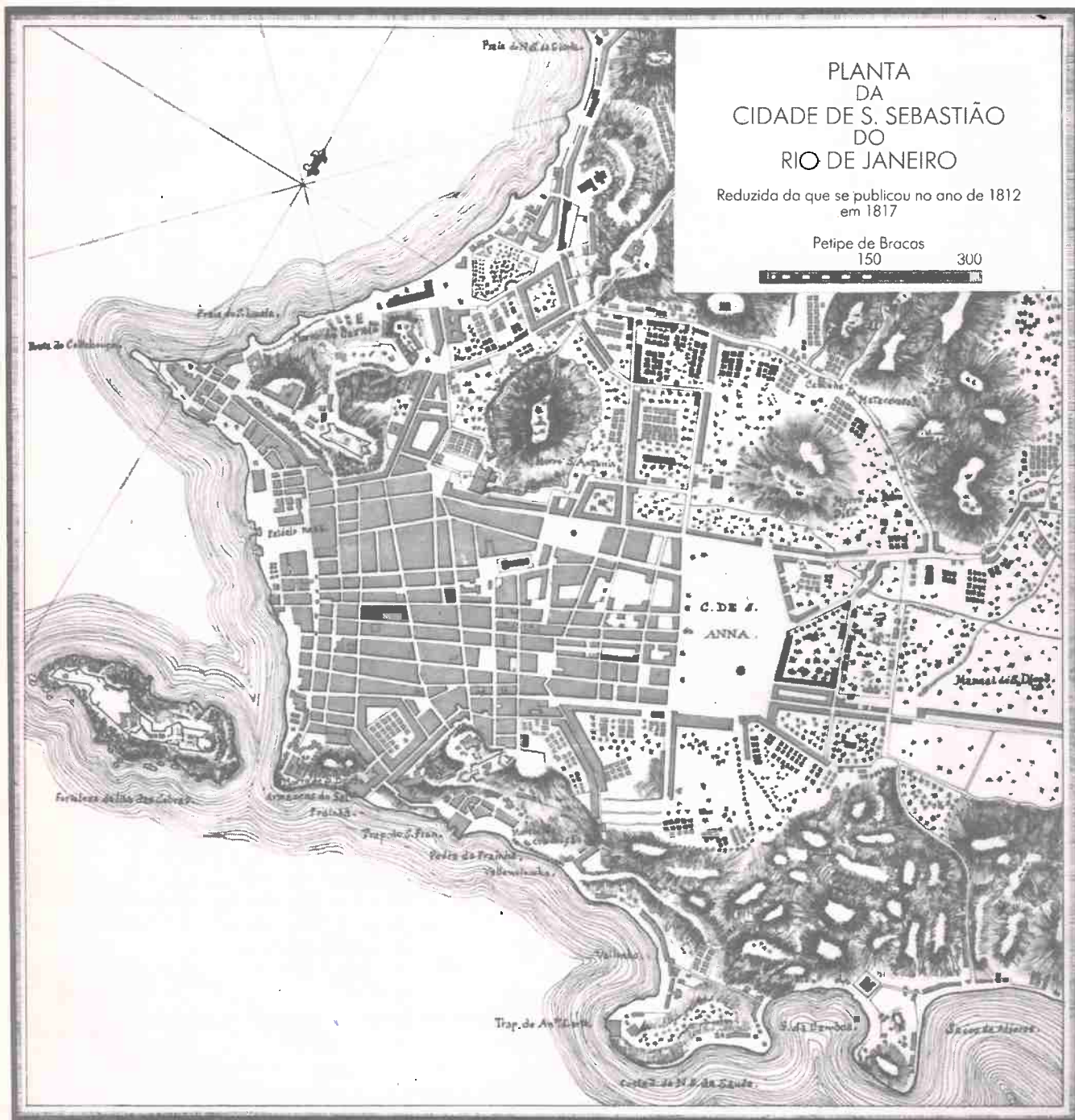
Só a partir do século XIX é que a cidade do Rio de Janeiro começa a transformar radicalmente a sua forma urbana e a apresentar verdadeiramente uma estrutura espacial estratificada em termos de classes sociais. Até então, o Rio era uma cidade apertada, limitada pelos Morros do Castelo, de São Bento, de Santo Antônio e da Conceição. Ocupava, entretanto, um chão duramente conquistado à natureza, através de um processo de dissecação de brejos e mangues que já durava mais de três séculos. Além dos morros havia apenas alguns tentáculos, que se dirigiam aos "sertões" do sul, do oeste e do norte¹ (ver Mapa 3.1).

Era também uma cidade em que a maioria da população era escrava. Quase que uma cidade de mercadorias. Poucos eram os trabalhadores livres, e reduzidíssima a elite administradora/militar/mercantil que lhe dirigia política e economicamente. A falta de meios de transporte coletivo e as necessidades de defesa faziam com que todos morassem relativamente próximos uns aos outros, a elite local diferenciando-

se do restante da população mais pela forma - aparência de suas residências do que pela localização das mesmas.

No decorrer do século XIX assiste-se, entretanto, a modificações substanciais tanto na aparência como no conteúdo da cidade. A vinda da família real impõe ao Rio uma classe social até então praticamente inexistente. Impõe também novas necessidades materiais que atendam não só aos anseios dessa classe, como facilitem o desempenho das atividades econômicas, políticas e ideológicas que a cidade passa a exercer. A independência política e o início do reinado do café geram, por sua vez, uma nova fase de expansão econômica, resultando daí a atração - no decorrer do século e em progressão crescente - de grande número de trabalhadores livres, nacionais e estrangeiros. A partir de meados do século a cidade passa a atrair também numerosos capitais internacionais, cada vez mais disponíveis e à procura de novas fontes de reprodução. Grande parte deles é utilizada no setor de serviços públicos (transportes, esgoto, gás, etc.), via concessões obtidas do Estado.

MAPA 3.1 — A CIDADE DO RIO DE JANEIRO NO INÍCIO DO SÉCULO XIX



REPRODUÇÃO À MÃO DO MAPA encontrado na Biblioteca Nacional.
ARC 15.1.2 por Jorge Enrique Joron H.

Baseada em relações de produção arcaicas, de base escravista, a formação social brasileira ainda conviveria algum tempo com esses novos elementos, essencialmente capitalistas, que aqui se introduziam. As contradições daí decorrentes não tardaram, entretanto, a aparecer. Com efeito, pouco a pouco, a cidade passa a ser movida por duas lógicas distintas (escravista e capitalista), e os conflitos gerados por esse movimento irão se refletir claramente no seu es-

paço urbano.

As contradições da cidade só serão resolvidas no início do século XX. Tal resolução, entretanto, só será possível porque, no decorrer do século XIX, são lançados no espaço os elementos que a possibilitam, dentre eles a separação, gradual a princípio, e acelerada depois, dos usos e classes sociais que se amontoavam no antigo espaço colonial. Essa separação só foi possível, entretanto, devido à introdução do bonde de burro

e do trem a vapor que, a partir de 1870, constituíram-se nos grandes impulsionadores do crescimento físico da cidade.² Um crescimento que segue a direção das "Trentes pioneiras urbanas"³ já esboçadas desde o Século XVIII, mas que é agora qualitativamente diferente, já que os usos e classes "nobres" tomam a direção dos bairros servidos por bondes (em especial aqueles da zona sul), enquanto que para o subúrbio passam a se deslocar os usos "sujos" e as classes menos privilegiadas.

Dada a importância dos transportes coletivos na expansão da cidade e na conseqüente transformação de sua forma urbana, é necessário, pois, que se analise a evolução urbana do Rio de Janeiro no século XIX em dois períodos distintos, ou seja, a fase anterior ao aparecimento dos bondes e trens, e o período que lhe é posterior.

O ano de 1870 é, neste sentido, um marco divisorio bastante adequado. A nível da forma-aparência da cidade, é neste ano (dois anos depois da entrada em funcionamento da primeira linha de carris da cidade), que a Estrada de Ferro D. Pedro II aumenta o número dos seus trens suburbanos. Trata-se, pois, do ano em que os dois elementos impulsionadores da expansão da cidade (bondes e trens) passam a atuar sincronicamente. A nível da forma-conteúdo, é a partir dessa década que o sistema escravista, mola mestra da produção nacional, entra definitivamente em colapso, caminhando celeremente para a sua superação, mas detonando, ao mesmo tempo, forças importantes de estruturação urbana, que marcariam profundamente a cidade.

3.2 O PERÍODO ANTERIOR A 1870: A MOBILIDADE ESPACIAL É PRIVILÉGIO DE POUCOS

Treze anos após a chegada da família real, e a um ano da independência do país, o Rio de Janeiro ainda é, em 1821, uma cidade bastante modesta. Restringia-se basicamente às freguesias da Candelária, São José, Sacramento, Santa Rita e Santana, que correspondem grosso modo, às atuais regiões administrativas do Centro e Portuária (Mapa 3.2). As demais freguesias existentes eram, então, predominantemente rurais.

Já nesta data podia-se notar, entretanto, uma tênue diferenciação social entre as cinco freguesias urbanas. Abrigando agora o Paço Real, na atual Praça XV, e as repartições mais importantes do Reino, as freguesias da Candelária e São José transformaram-se gradativamente em local de residência preferencial das classes dirigentes, que ocupavam os sobrados das ruas estreitas da Freguesia da Candelária, ou dirigiam-se às ruas recém-abertas do Pantanal de Pedro Dias (ruas dos Inválidos, do Lavradio e do Resende, no atual bairro da Lapa). Tinham como opção, também, as chácaras recentemente retalhadas em terras situadas ao sul da cidade (nos atuais bairros da Glória e Catete), seguindo assim os passos da rainha Carlota, que morava em Botafogo.

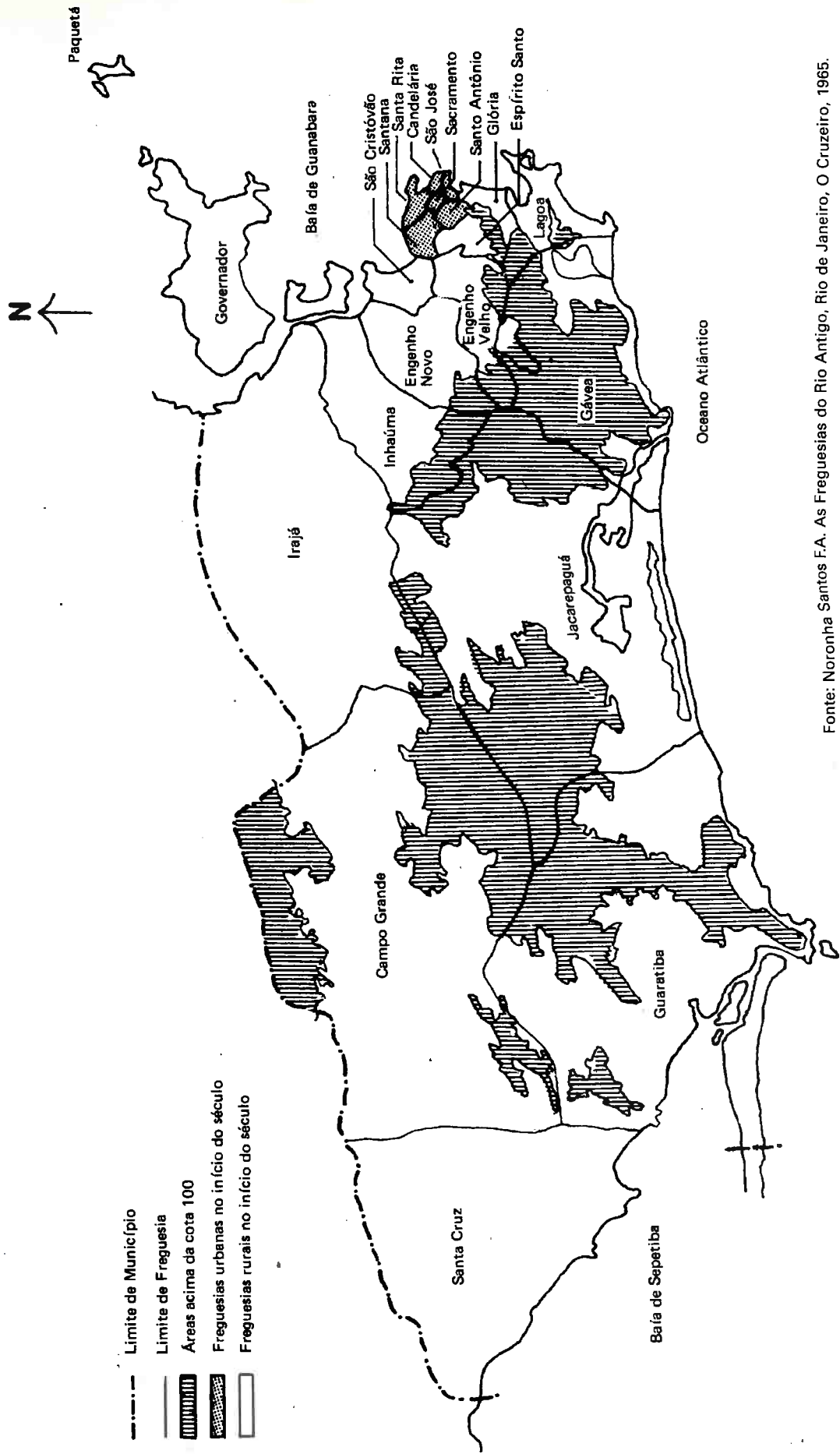
As demais classes, por outro lado, com reduzido ou nenhum poder de mobilidade, e não podendo ocupar os terrenos situados a oeste da cidade devido à existência das áreas de mangue do Saco de São Diogo (Cidade Nova), adensavam cada vez mais as outras freguesias urbanas, especialmente as de Santa Rita e Santana, dando origem aos atuais bairros da Saúde, Santo Cristo e Gamboa.⁴

Também entre as áreas rurais havia diferenciação. Enquanto as freguesias situadas a grandes distâncias do centro mantinham-se exclusivamente rurais, e fornecedoras de gêneros alimentícios à Corte, aquelas áreas mais próximas das freguesias urbanas pouco a pouco viam suas fazendas retalhadas em chácaras que, de início reservadas às atividades de fim-de-semana das classes dirigentes, foram aos poucos transformando-se em local de residência permanente, justificando inclusive a criação de novas freguesias. Assim, o aparecimento cada vez maior de chácaras no atual bairro de Laranjeiras e o adensamento populacional urbano do Catete e da Glória levaram à criação da freguesia da Glória em 1834, desmembrada da de São José. Botafogo, arrabalde da freguesia da Lagoa, também passa nessa época por um surto de criação de chácaras, situadas principalmente na praia de Botafogo, na rua de São Clemente e na de São Joaquim da Lagoa (atual Voluntários da Pátria).

Favorecido pelo privilégio de abrigar a residência da família real, o velho arraial de São Cristóvão passou também a ser procurado pelos que tinham poder de mobilidade. Isso, entretanto, só foi possível depois que a Câmara Municipal mandou aterrar a parte do Saco de São Diogo vizinha ao Caminho do Aterrado, ou das Lanternas (no atual lado par da Av. Presidente Vargas), que ligava o centro à Quinta da Boa Vista. Resolvido o problema da acessibilidade, o bairro rapidamente viu multiplicadas as moradias ricas, fenômeno que se estendeu, embora em grau mais modesto, até a ponta do Caju. Local de residência imperial, foi em direção a São Cristóvão que se dirigiram as primeiras diligências de que se tem notícia na cidade. E quando, em 1838, circularam os primeiros ônibus de tração animal, as chamadas "gôndolas", uma das linhas também demandava esse bairro.⁵

Já no final da primeira metade do século, o Rio de Janeiro apresentava, então, uma forma diferente daquela que tinha prevalecido até o século XVIII. Beneficiadas pela ação do poder público, que abria e conservava as estradas e caminhos que demandavam os arrabaldes da cidade, as classes de renda mais alta, as únicas com poder de mobilidade, puderam se deslocar do antigo e congestionado centro urbano em direção à Lapa, Catete e Glória (freguesia da Glória), Botafogo (freguesia da Lagoa), e São Cristóvão (freguesia do Engenho Velho). Com efeito, o crescimento dessas freguesias é notável no período 1821-1838, como demonstra a Tabela 3.1. Note-se também o aumento populacional da freguesia de Santana que, junto com a de Santa Rita, abrigava populações urbanas de baixa renda. Trata-se de área ainda disponível a uma população sem poder de mobilidade, trabalhadores livres e

MAPA 3.2 — MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO: AS FREGUESIAS DO RIO DE JANEIRO NO SÉCULO XIX



Fonte: Noronha Santos F.A. As Freguesias do Rio Antigo, Rio de Janeiro, O Cruzeiro, 1965.

escravos de ganho que precisavam estar próximos ao centro, onde o trabalho era buscado diariamente.

A partir de 1850 a cidade conhece um novo e importante período de expansão, caracterizado não só pela incorporação de novos sítios à área urbana, como também pela intensificação da ocupação das freguesias periféricas, notadamente a da Lagoa.

No que diz respeito à incorporação de novos sítios, teve grande importância a decisão da Câmara, em 1850, de intensificar os trabalhos de aterro do Saco de São Diogo. Para isso foi levantada, em 1851, a planta de todo o mangue, o que permitiu o posterior aterro e construção de um canal de escoamento, obra de Mauá, criando-se assim a Cidade Nova (que inclui não só a Cidade Nova dos dias atuais, como também os bairros de Estácio, Catumbi, o que sobrou do Mangue e parte do Rio Comprido). Os trabalhos de drenagem do Saco de São Diogo permitiram, por sua vez,

a ocupação de grande parte dos terrenos situados no antigo Caminho de Mata Porcos (Estácio), e justificaram a criação da freguesia de Santo Antônio em 1854, desmembrada das de São José, Santana e Sacramento. Essa freguesia tinha jurisdição sobre parte da Lapa e sobre os atuais bairros de Catumbi, Estácio e Santa Teresa, que só a partir da conclusão das obras de drenagem puderam ser efetivamente ocupados, embora já fossem habitados desde o início do século, estando inclusive localizada aí a nova Casa de Detenção, inaugurada em 1840 e no mesmo local até hoje.

A respeito da ocupação dessa área, cita Noronha Santos:

“Em 25/01/1812 foi comprada por Francisco Xavier Pires a Joaquim Viegas a bela chácara dos Coqueiros, em Catumbi, por 8:000\$000. Anos depois foram retalhados os terrenos dessa chácara

TABELA 3.1
POPULAÇÃO RESIDENTE E TAXA DE CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO DAS FREGUESIAS DO RIO DE JANEIRO
(1821/1838/1870)

Freguesias	População Residente			Taxas de Crescimento	
	1821 ¹	1838 ²	1870 ³	1821-1838	1838 - 1870
Freguesias Urbanas	79.321	97.162	191.002	22	97
Candelária	12.445	10.113	9.239	- 19	- 9
São José	19.881**	14.410	20.220	- 27	40
Sta. Rita	13.744	14.557	23.810	6	64
Sacramento	22.486	24.256	24.429	8	1
Glória	-	6.568	18.624	-	184
Santana	10.835	15.773	32.686	46	107
Sto. Antônio	-	-	17.427	-	-
Espírito Santo	-	-	10.796	-	-
Eng. Velho	4.877*	8.166*	13.195	67	62
Lagoa	2.125*	3.319*	11.304	56	241
São Cristóvão	-	-	9.272	-	-
Gávea	-	-	-	-	-
Eng. Novo	-	-	-	-	-
Freguesias Rurais	33.374	39.916	44.289	20	11
Irajá	3.757	5.034	5.746	34	14
Jacarepaguá	5.841	7.302	7.633	25	5
Inhaúma	2.840	3.091	7.190	9	133***
Guaratiba	5.434	9.385	6.918	73	-26
Campo Grande	5.628	7.519	9.593	34	27
Sta. Cruz	-	3.677	3.445	-	-6
Ilha do Governador	1.695	2.391	2.504	41	5
Ilha de Paqueta	1.177	1.517	1.260	29	17
Total	112.695	137.078	235.291	22	72

* Incluída no Censo de 1821 como Freguesia Rural.

** Inclui o distrito da Glória.

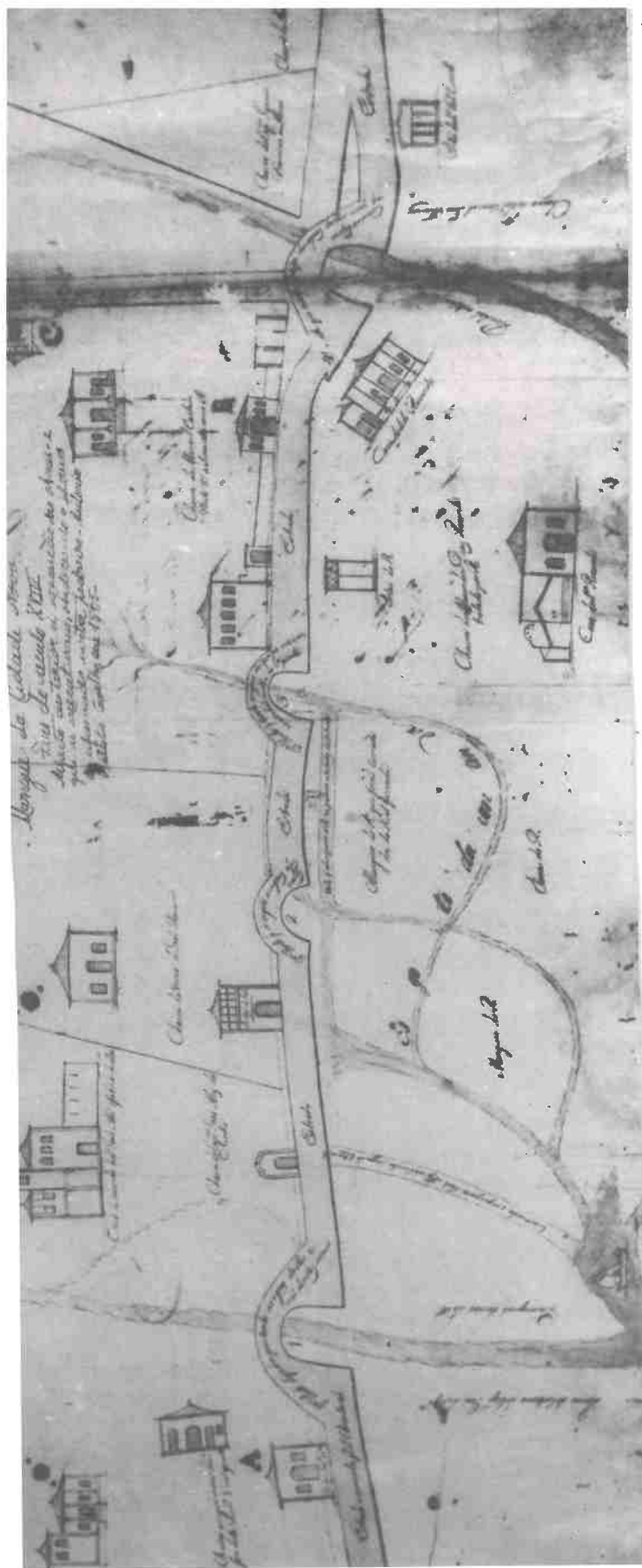
*** Aumento populacional devido à instalação de unidades militares na Freguesia, ver LOBO, Eulália Maria Lahmeyer, *op. cit.*, vol. 1, p. 252.

Fontes:

1 Brasil. Ministério dos Negócios do Império. *Relatório do Ministério dos Negócios do Império, Sessão Ordinária*. Rio de Janeiro, Typografia Nacional, 1839. Apud LOBO, Eulália Maria Lahmeyer, *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro, IBMEC, 1978, vol. 1, p. 135.

2 *Ibid.*, p. 136.

3 *Ibid.*, p. 360.



O Mangal de São Diogo (ou da cidade nova) dificultou, durante muito tempo a expansão da cidade para oeste. Este mapa parcial do Mangue de 1799, indica entretanto que havia diversas chácaras em suas margens, e que a rede de drenagem era bastante eficaz, permitindo inclusive a navegação por pequenos barcos.
Fonte: AGCRJ

para a abertura de ruas. Autorizada pelo Governo, abriu a Câmara, em 1850, uma estrada de comunicação com o Rio Comprido e . . . em 1852, começou a Câmara a mandar aterrar o mangue da Cidade Nova, entre o lugar denominado Aterrado e a Casa de Correção (rua Frei Caneca) . . . A porção da rua Haddock Lobo, que fica entre o Largo Estácio de Sá, antigo de Mata Porcos, e o Rio Comprido, foi por muito tempo extenso atoleiro, com o qual despendeu a Câmara avultadas quantias, até que, em 1850 foi também aterrado convenientemente, tornando-se então excelente logradouro público.”⁶

O aterro dos mangues e atoleiros que cercavam Santa Teresa e Rio Comprido permitiu, por sua vez, a intensificação da ocupação desses bairros, principalmente o de Santa Teresa, que já se havia ligado à planície desde 1844 através da ladeira de Paula Mattos.⁷

A rapidez da ocupação dessa “Cidade Nova” foi tão intensa que, a partir de 1865, criou-se a freguesia do Espírito Santo, que tinha jurisdição sobre os atuais bairros do Catumbi, Estácio, Rio Comprido e parte de Santa Teresa, tendo sido desmembrada de terrenos pertencentes às freguesias de Santo Antônio, Engenho Velho, Santana e São Cristóvão (esta criada, por sua vez, em 1856). Os vestígios desse tipo de ocupação são visíveis até hoje nas áreas que conseguiram sobreviver às cirurgias urbanas. São prédios estreitos e muito profundos, “onde a iluminação é feita através de clarabóias e áreas internas, sempre de frente da rua e colados uns aos outros”⁸, em tudo revelando a preocupação de aproveitar intensamente o espaço próximo ao centro, numa época em que, devido à inexistência de transportes coletivos rápidos, a cidade praticamente andava a pé.

Enquanto o processo de urbanização se espraiava pela Cidade Nova, deixando entretanto, em locais ainda não totalmente drenados, alguns claros importantes, a freguesia do Engenho Velho começava a sofrer o processo de retalhamento das antigas fazendas e sítios aí existentes. A esse respeito, Bernardes, citando Noronha Santos, descreve a existência nessa época de numerosos solares na Tijuca, no Engenho Velho, no Andaraí, e mesmo no Engenho Novo*, locais que, entretanto, ainda não haviam adquirido função residencial urbana, apesar de já serem servidos pelos ônibus de tração animal⁹ desde 1838. Lobo, por sua vez, descreve a freguesia de Engenho Velho nessa época como constituída de casas de recreio de campo, com inúmeras fazendolas e sítios¹⁰, ou seja, uma área afastada da cidade, que possuía inclusive locais propícios à localização de “usos sujos”, como o matadouro da cidade, transferido finalmente da rua de Santa Luzia, no Centro, para as proximidades da atual Praça da Bandeira em 1853.

Enquanto se processava o retalhamento das fazen-

das e sítios do Engenho Velho e se ocupava a Cidade Nova, o vetor de expansão rumo à zona sul, já identificado no período anterior a 1838, passava a tomar características diferentes, as antigas chácaras de fim-de-semana da aristocracia transformando-se gradualmente em local de residência permanente. Com efeito, os bairros de Botafogo, Glória e Catete, passavam então a ser procurados “pelas famílias de mais altas rendas do segundo reinado . . . (multiplicando-se aí a construção)! . . . de mansões suntuosas”¹¹, algumas pertencentes aos grandes fazendeiros de café que, tendo multiplicado os seus lucros durante a fase de expansão da rubiácea pelos planaltos mineiro e fluminense, aplicavam parte deles na construção de residências na Corte. É o caso, por exemplo, do atual Palácio do Catete, construído em 1862 para servir de residência urbana aos Barões de Nova Friburgo, e de tantas outras construções urbanas da nobreza que viriam a desaparecer no século seguinte, substituídas por prédios de apartamentos¹².

A ocupação permanente de Botafogo pela aristocracia já era de tal monta nos meados do século XIX que, em 1843, era inaugurada uma carreira de barcos a vapor ligando o bairro ao Saco do Alferes (no atual bairro de Santo Cristo). Em 1844, outra companhia ligava a praia de Botafogo à Ponta do Caju, perto da Quinta da Boa Vista¹³. Nas palavras de Noronha Santos, tudo fazia acreditar

*“que se tornava rendoso esse transporte, pois em 1846 a barca a vapor Venus se empregava exclusivamente nesse serviço, fazendo todos os dias cinco viagens, do cais do Brito, perto do Pharoux, até a praia de Botafogo”*¹⁴.

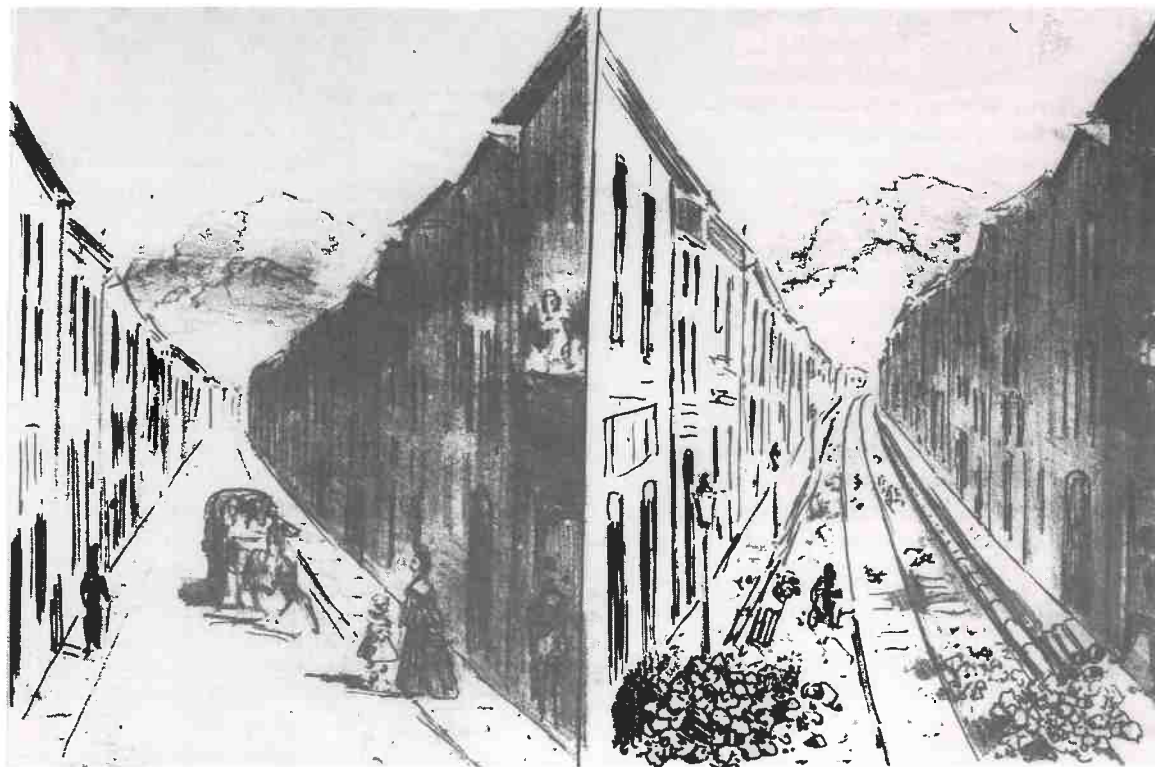
E prossegue Noronha Santos:

*“Em 1852 a Companhia Nictheroy-Inhomirim estabelece uma linha para Botafogo... O aristocrático bairro foi (depois) em 1867 contemplado pela Companhia de Barcas Ferry com uma carreira das suas elegantes e velozes embarcações que atracavam em duas pontes ali existentes, uma das quais em frente à rua São Clemente”*¹⁵.

Tal dinamismo do bairro de Botafogo logo atraiu também populações não aristocráticas, principalmente imigrantes portugueses, que passaram a se dedicar ao comércio e a se instalar nos terrenos menos valorizados, situados principalmente nas proximidades do Cemitério de São João Batista (que havia sido inaugurado em 1852), e cujas atividades contribuíram, também, para o incremento da navegação entre o bairro e o centro da cidade.

As freguesias centrais, por sua vez, embora pouco tivessem modificado a sua forma-aparência durante o período, passaram, a partir de 1850, a sofrer inúmeras transformações. Para isso contribuíram tanto o

* O Engenho Novo é descrito por Noronha Santos como sendo, em 1860, um povoado da cidade do Rio de Janeiro sem importância, retalhado de fazendolas e sítios de austeros senhores de escravos.



... As freguesias centrais foram as primeiras a se beneficiar das benesses urbanísticas ...
 Fonte: Semana Ilustrada nº471-19/12/1868. Pág. 3765

* Estado como o capital estrangeiro, que pouco a pouco obtinha concessões do Governo Imperial para a provisão de serviços públicos. As atividades produtivas aí localizadas foram, assim, as primeiras a se beneficiar das benesses urbanísticas modernas.

Com efeito, já em 1854 muitas das ruas da freguesia da Candelária (o verdadeiro centro da cidade, onde se localizava grande parte do comércio importador e exportador, as grandes casas comerciais, vários consulados, bancos e companhias de navegação) passam a ser calçadas com paralelepípedos. Nesse mesmo ano, através da iniciativa de Mauá, a iluminação a gás é inaugurada no centro*, que passa a se beneficiar também, em 1862, do serviço de esgotos sanitários concedidos à empresa inglesa Rio de Janeiro City Improvements Company Limited, passando o Rio a ser a quinta cidade do mundo a possuir esse tipo de serviço¹⁶.

Sede agora de modernidades urbanísticas, o centro, contraditoriamente, mantinha também a sua condição de local de residência das populações mais miseráveis da cidade. Estas, sem nenhum poder de mobilidade, dependiam de uma localização central, ou periférica ao centro, para sobreviver. Com efeito, para muitos, livres ou escravos, a procura de trabalho era diária, e este era apenas encontrado na área central.

A solução era então o cortiço, habitação coletiva e insalubre e palco de atuação preferencial das epidemias de febre amarela, que passam a grassar quase que anualmente na cidade a partir de 1850.

* A importância do cortiço na cidade nessa época já não é nada desprezível. A Tabela 3.2 demonstra claramente este fato e ressalta a sua concentração nas freguesias periféricas ao centro de negócios, especialmente nas de Santana, Santo Antônio, São José e Santa Rita. Note-se também que este tipo de habitação coletiva já adquire importância em freguesias mais afastadas, notadamente na de Espírito Santo (freguesia de criação recente, sujeita a inundações periódicas e ainda em fase de ocupação) e Glória (principalmente em sua parte mais próxima ao centro).

Resta falar, para concluir a análise deste período, da integração efetiva das povoações da "banda d'além" à Capital do Império. Este processo já vinha se desenvolvendo desde 1835, quando o serviço regular de barcas a vapor entre Rio e Niterói foi inaugurado pela Sociedade Navegação de Nitheroy. De início, dedicava-se a incrementar o comércio entre as duas margens da baía, já que o litoral oriental era constituído de muitas chácaras e fazendolas que supriam, em parte, as necessidades de abastecimento da Corte.**

* A produção e distribuição de gás na cidade do Rio de Janeiro, em âmbito industrial, só foi iniciada, entretanto, com a criação da Rio de Janeiro Gas Company Limited, que foi autorizada a funcionar em 27/4/1865. Essa companhia foi sucedida pela Societé Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro, empresa belga que foi concessionária do serviço até 1969.

** Niterói possuía, em 1834, 29.500 habitantes, sendo 22.000 escravos.¹⁷

A introdução da navegação a vapor contribuiu, entretanto, para tornar Niterói, não só em aprazível estância balneária, como em local de residência alternativo para quem desejasse (e pudesse) se transferir do congestionado centro urbano. A Sociedade de Navegação de Nictheroy possuía, então, "três barcas para 250 pessoas, que trafegavam de hora em hora, das 6 da manhã às 6 da tarde"¹⁸.

O crescente fluxo de passageiros e mercadorias entre os dois lados da baía logo atraiu, entretanto, a atenção do capital internacional que, abundante nessa época, buscava novas e seguras fontes de reprodução. Em 1862, foi inaugurado então o serviço de barcas a vapor do sistema ferry, financiado por capitais americanos, e que, devido à maior rapidez e melhor adequação ao transporte de veículos, levou à falência a companhia nacional até então responsável pelo serviço. Iniciava-se assim o processo de controle dos serviços públicos da cidade pelo capital internacional (a Cia. City Improvements, como visto anteriormente, já detinha o monopólio do serviço de esgotos), um processo que se intensificaria sobremaneira a partir de 1870.

Finalmente, as demais freguesias da cidade pouco modificaram a sua forma-aparência no período de 1838 a 1870, continuando a ter um caráter exclusivamente rural. Pouco cresceram também em população, conforme já demonstrou a Tabela 3.1. Muitas delas, entretanto, apresentavam intensa atividade econômica, como atestam a instalação de olarias e curtumes na freguesia de Inhaúma, e o crescimento dos pequenos portos de transbordo de mercadorias destinadas à área urbana (Inhaúma, Maria Angu, Brás de Pina, Pavuna). O mesmo acontecia, e em maior escala, nos portos da Baixada Fluminense, notadamente Piedade de Magé, Inhomirim, Estrela, Iguaçú, Mauá e Porto das Caixas, que tiveram nessa época a sua fase áurea de desenvolvimento como entrepostos comerciais.¹⁹

3.3 BONDES E TRENS: A CIDADE CRESCE EM DIREÇÕES QUALITATIVAMENTE DISTINTAS

O período que se estende de 1870 a 1902 representa, para a história do Rio de Janeiro, não só a primeira fase de expansão acelerada da malha urbana, como também a etapa inicial de um processo em que esta expansão passa a ser determinada, principalmente, pelas necessidades de reprodução de certas unidades do capital, tanto nacional como estrangeiro.

Este período começa, na realidade, em 1858, com a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II (atual Central do Brasil) que permitiu, a partir de 1861, a ocupação acelerada das freguesias suburbanas por ela atravessadas. A partir de 1868, com a implantação das primeiras linhas de bondes de burro, outro meio de transporte veio facilitar a expansão da cidade, neste caso em direção aos bairros das atuais zona sul e norte.

Controlados em grande parte pelo capital estrangeiro, trens e bondes tiveram um papel indutor diferente no que toca à expansão física da cidade. Os primeiros passaram a servir áreas ainda fracamente integradas à cidade, que se abriram então àqueles que podiam se dar ao luxo de morar fora da área central mas não podiam arcar com os custos, já elevados, dos terrenos da Glória, Botafogo ou Tijuca; os bondes permitiram o êxodo cada vez maior dos que podiam arcar com esse ônus, mas mantinham-se no centro por falta de meio de transporte rápido e regular.

É importante ressaltar que os bondes não só vieram a atender uma demanda já existente como, em atendendo a essa demanda, passaram a ter influência direta, não apenas sobre o padrão de ocupação de grande parte da cidade, como também sobre o padrão de acumulação do capital que aí circulava, tanto nacio-

TABELA 3.2
DISTRIBUIÇÃO ABSOLUTA E RELATIVA DA POPULAÇÃO RESIDENTE EM CORTIÇOS, SEGUNDO AS FREGUESIAS URBANAS DO RIO DE JANEIRO (1868)

Freguesias Urbanas	População da freguesia (1870)	População que mora em cortiços (1868)	% da população que mora em cortiços	Participação da população de cortiços da freguesia na população total dos cortiços
Candelária	9.239	—	—	—
São José	20.220	2.022	10	9
Santa Rita	23.810	2.763	12	13
Sacramento	24.429	693	3	3
Glória	18.624	2.376	13	11
Santana	32.686	6.458	20	29
Santo Antônio	17.427	3.558	20	16
Espírito Santo	10.796	1.918	18	9
Engenho Velho	13.195	769	6	4
Lagoa	11.304	733	6	3
São Cristóvão	9.272	639	7	3
Total	191.002	21.929	11	100

Fonte: LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro* (do capital comercial ao capital industrial e financeiro). Rio de Janeiro, vol. 1, páginas 360 e 440.

nal como estrangeiro. O capital nacional, proveniente de grande parte dos lucros da aristocracia cafeeira, dos comerciantes e financistas, passou cada vez mais a ser aplicado em propriedades imóveis nas áreas servidas pelas linhas de bonde. O capital estrangeiro, por sua vez, teve condições de se multiplicar, pois controlava as decisões sobre as áreas que seriam servidas por bondes, além de ser responsável pela provisão de infra-estrutura urbana. Os dois, entretanto, nem sempre atuavam separadamente, aliando seus esforços em muitas instâncias, quando esta associação era desejada, ou mesmo inevitável, como no caso da criação de novos bairros.

Bondes e trens possibilitaram, assim, a expansão da cidade e permitiram a solidificação de uma dicotomia núcleo-periferia que já se esboçava, como visto, antes de 1870. Nas palavras de Ferreira dos Santos:

"Trem e bondes foram, sem dúvida, indutores do desenvolvimento urbano do Rio. Mas o caráter de massa destes meios de transporte tem de ser relativizado, como também devem ser relativizados os seus papéis frente ao ambiente urbano. É que trem, bondes e, mais tarde, ônibus (e os sistemas viários correspondentes) só vieram "coisificar" um sistema urbano preexistente, ou pelo menos um sistema de organização do espaço urbano, cujas premissas já estavam prontas em termos de representação ideológica do espaço e que apenas esperavam os meios de concretização. Em outras palavras, o bonde fez a zona sul, porque as razões de ocupação seletiva da área já eram "realidade" ... Já o trem veio responder a uma necessidade de localização de pessoas de baixa renda e de atividades menos nobres (indústrias, por exemplo)"²⁰.

Dada a importância e a ação diferenciada de ambos os meios de transporte, decidiu-se analisar separadamente o seu papel no desenvolvimento da forma urbana do Rio de Janeiro até a virada do século. Esta é a época em que as necessidades crescentes de concentração e acumulação do capital passarão a requerer, mais do que a incorporação de novos sítios à área urbanizada, uma modificação drástica da forma-aparência (e também da forma-conteúdo) dos locais de decisão política e econômica da cidade e do país, ou seja, das antigas freguesias centrais.

3.3.1 O papel dos bondes

Embora já em 1859 tivesse sido implantada a primeira linha de veículos sobre trilhos a tração animal, ligando a atual Praça Tiradentes com o alto da Tijuca, o seu desaparecimento em 1866, por motivo de insolvência financeira²¹, faz com que seja geralmente atribuído ao ano de 1868 o início do serviço de carris no

Rio de Janeiro.

A primeira concessão para o serviço de bondes de burro* a ser efetivamente levada a efeito na cidade foi aquela outorgada à Botanical Garden Railroad Company (posteriormente Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico), empresa americana que em 9/10/1868 inaugurou a sua primeira linha, ligando a rua Gonçalves Dias ao Largo do Machado.²² Servia, assim à freguesia da Glória que, como já foi visto, havia se transformado em importante área residencial das classes abastadas. Logo depois, em 1/1/1871 a companhia estendeu suas linhas até o Jardim Botânico, passando a beneficiar, então, ao aristocrático bairro de Botafogo e permitindo, pela primeira vez, a ligação rápida do praticamente desabitado Largo das Três Vendas (atual Praça Santos Dumont), onde tinha ponto final, com o centro da cidade, numa extensão de 13 km. Nesse mesmo ano foi inaugurado o ramal de Laranjeiras e a companhia já transportava mais de 3.000.000 passageiros anuais em suas linhas.²³

O sucesso da Companhia do Jardim Botânico logo levou à criação de empresas similares, que obtiveram concessões para atuar em outras partes da cidade. Assim, em março de 1870, é inaugurado o serviço da Rio de Janeiro Street Railway Company (posteriormente Companhia São Cristóvão), servindo aos bairros de São Cristóvão, Andaraí Pequeno (Tijuca), Saúde, Santo Cristo, Gamboa, Caju, Catumbi e Rio Comprido. Já nesse ano os bondes dessa companhia também transportavam mais de 3.000.000 passageiros, notadamente nas linhas de São Cristóvão e Tijuca.²⁴ Dois anos depois, a 17/12/1872, a Companhia Jardim Botânico inaugurava, por sua vez, o ramal da Gávea, que passaria a ser freguesia a partir do ano seguinte. Nesse mesmo ano, o governo concedia permissão a João Baptista Vianna de Drummond (Barão de Drummond) para estabelecer "uma linha de trilhos urbanos entre a cidade e os bairros do Andaraí Grande (Andaraí, Vila Isabel, Grajaú e Maracanã), São Francisco Xavier e Engenho Novo".²⁵ Nascia assim a Companhia Ferro-Carril de Vila Isabel, que entretanto só pôde inaugurar a sua primeira linha, ligando o Centro a Vila Isabel, em fins de 1873, devido aos numerosos trabalhos de aterro e construção de ponte que se faziam necessários na área do Mangue, junto à foz do Rio Comprido. As demais linhas somente foram inauguradas em 1875, sendo que, no ano seguinte, essa companhia já transportava mais de 1.500.000 passageiros.²⁶

A associação bonde/ loteamento é bem exemplificada em Vila Isabel, onde o bonde demandava o bairro do mesmo nome, criado em 1873 pela Companhia Arquetônica, também de propriedade de Drummond, em terrenos outrora pertencentes à família imperial (Fazenda do Macaco). Esse loteamento se destacava dos demais que se faziam na cidade por suas ruas lar-

* A popularização pelos cariocas da palavra "bonde" para designar estes veículos decorreu dos cupons (bonds) que a empresa concessionária vendia ao público para contornar problemas de falta de troco. A empresa passou, então, a ser conhecida como "Companhia dos bonds". Ver DUNLOP, Charles. *Os Meios de Transporte do Rio Antigo*. Rio de Janeiro, Grupo de Planejamento Gráfico Editores, 1973, pp. 36-37.

gas, a exemplo das cidades européias, dentre as quais se destacava o Boulevard Vinte e Oito de Setembro.

Em 1878, por sua vez, foi criada a Companhia Carris Urbanos, resultado da agregação de várias empresas de pequeno porte que já serviam ao centro comercial e à zona portuária, dentre elas a Companhia Locomotora, originalmente criada para transportar café da estação terminal da Estrada de Ferro Dom Pedro II aos trapiches e depósitos da Prainha (atual Praça Mauá).

Assim, enquanto a Companhia Jardim Botânico possibilitava a intensificação da ocupação da freguesia da Lagoa pelas classes abastadas, as demais integravam à área central da cidade, não só os bairros proletários das freguesias de Santana e Espírito Santo (Santo Cristo, Gaúboia, Saúde, Catumbi), como também os ricos bairros de chácaras da zona norte (Tijuca, Andaraí), que agora também estavam fadadas a desaparecer. A esse respeito diz Noronha Santos, escrevendo, em 1900, sobre a freguesia do Engenho Velho:

*"Bons prédios de apurado gosto, têm sido, de 1870 para cá, construídos nas ruas servidas pelos bondes das Companhias de São Cristóvão e Vila Isabel, dando novo aspecto à freguesia que, antes daquela data, só possuía casas de recreio e de campo, nas terras das fazendas e sítios, em que foram abertos, os logradouros públicos que hoje vão ter à Tijuca, ao Andaraí e Vila Isabel. Tantos são os prédios de belas construções, espalhados por vários pontos de Engenho Velho, nas chácaras e jardins de vegetação luxuriante, que difícil, senão impossível, é a tarefa de quem se propuser a colher dados sobre as melhores edificações que existem no território desta freguesia"*²⁷.

O bairro de São Cristóvão, entretanto, começava nessa época a mudar de aparência e conteúdo. Durante algum tempo São Cristóvão foi grande rival de Botafogo como área residencial das classes abastadas da cidade. Na década de 1880 usufruía inclusive de vantagens que Botafogo ainda não possuía, já que se beneficiava do melhor sistema de fornecimento de água do Rio de Janeiro.²⁸ Era servido também por sistemas de esgoto, estendidos pela Companhia City Improvements, embora, neste caso, o mesmo tivesse acontecido em direção às freguesias da Glória, Engenho Velho e Lagoa. Rapidamente, entretanto, essa rivalidade acabou, passando Botafogo a ser, mesmo antes da proclamação da República, incontestavelmente "o mais procurado pela aristocracia estrangeira ou pela



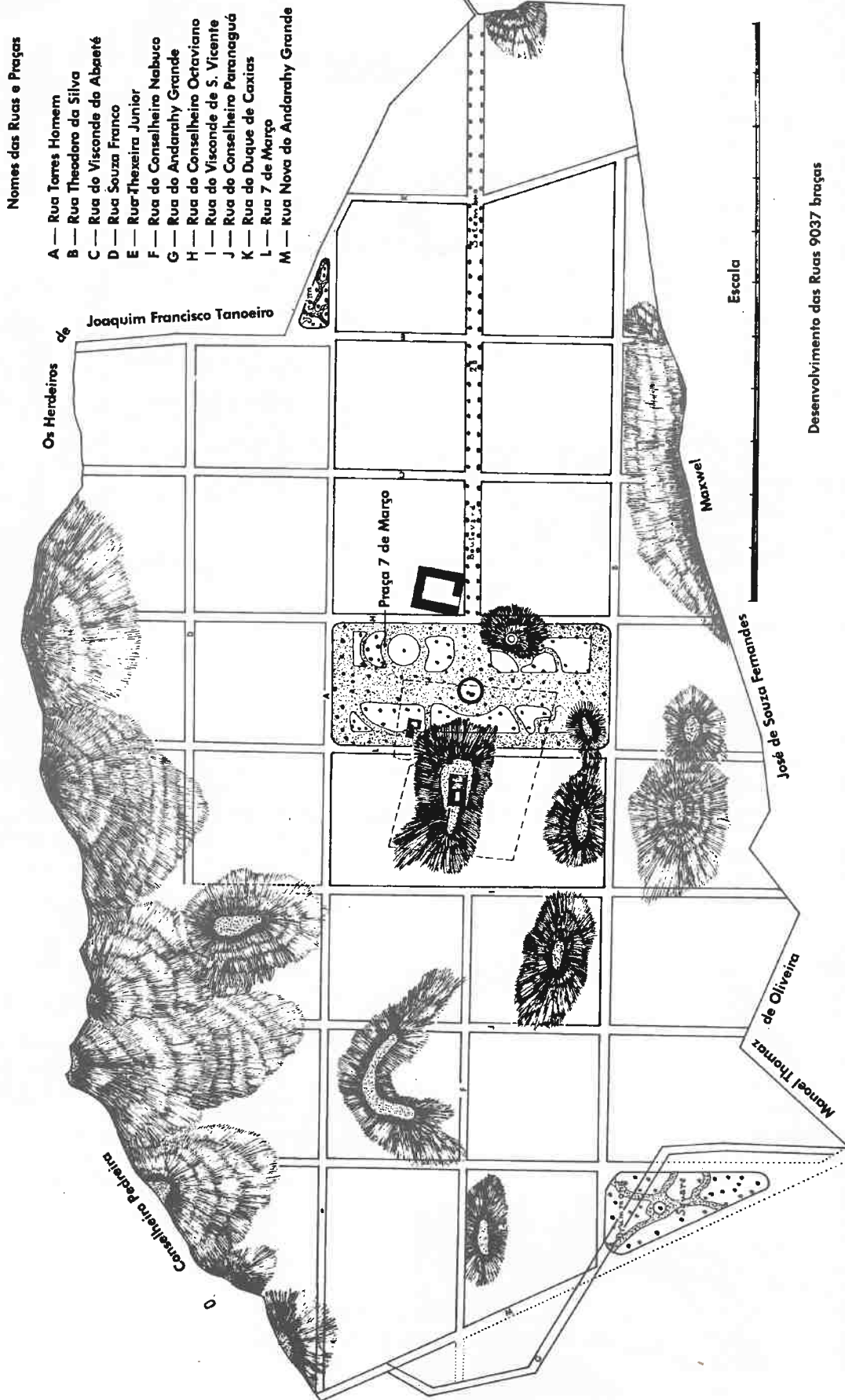
O sucesso da Companhia do Jardim Botânico foi tal . . .



. . . que levou à falência os antigos meios de transporte da cidade (gôndolas, diligências, etc.).

Fonte: Vida Fluminense nº 42 - 17/10/1868, pág. 504.

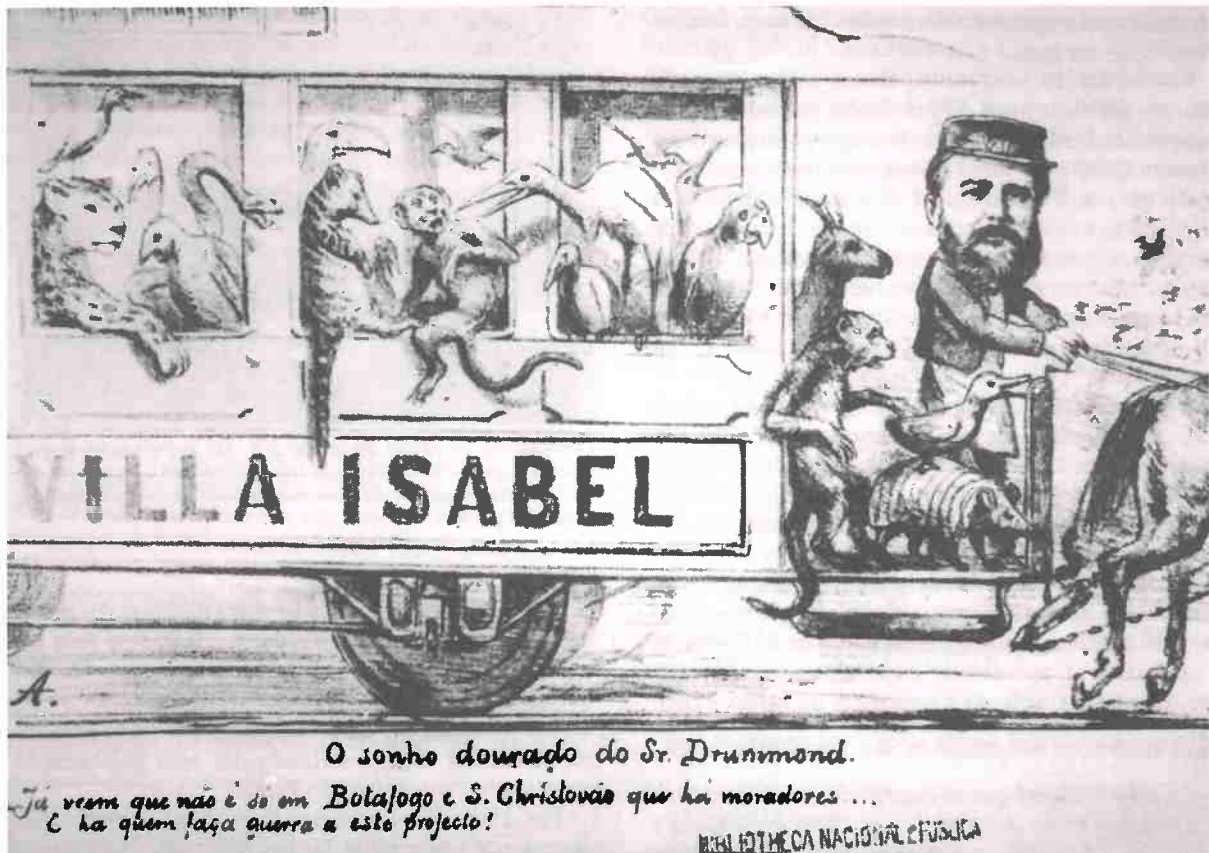
PROJETO DA VILA ISABEL



Fonte: AGCRJ

O Barão de Drummond e as suas invenções: O Bairro de Vila Isabel

Desenho do Original por Jorge Enrique Janna



O Barão de Drummond e suas criações: A Companhia Ferro Carril de Vila Isabel e o Jogo do Bicho.
 Fonte: O Mosquito, Ano 4, 144, 15/6/1872. Pág. 4

alta burocracia brasileira para moradia. Representantes do corpo diplomático, capitalistas, titulares, enfim quase todos que (possuíam) fortuna, ou que (tinham) recursos, (residiavam) no elegante bairro carioca, em confortáveis edifícios”²⁹.

Vários fatores contribuíram, além da proclamação da República, que retirou de São Cristóvão o status de abrigo a família imperial, para a mudança de aparência e conteúdo do bairro. A procura cada vez maior desse bairro para a instalação de indústrias que buscavam uma localização próxima aos eixos ferroviários, ao porto, e ao centro da cidade foi um deles. Mas o mais importante – e com efeitos não apenas em São Cristóvão, mas sobre toda a cidade – foi, sem dúvida, a difusão da ideologia que associava o estilo de vida “moderno” à localização residencial à beira mar. Atrás desse movimento estavam as mais variadas unidades do capital, destacando-se aí a Companhia Jardim Botânico, interessada em estender o território sobre o qual tinha monopólio de transporte.

Com efeito, desde meados da década de 80 que a Companhia Jardim Botânico pretendia estender suas linhas ao “pitoresco arrabalde de Copacabana”³⁰. Quando seu prazo de concessão já estava por terminar, no ano de 1890, a companhia solicitou ao então intendente da capital da República, Dr. Ubaldino do Amaral Fontoura, permissão para prolongar seus trilhos até Copacabana, para o que teria que ser construído um túnel no Morro do Barroso. Por essa

época, o Rio passava por uma séria crise de transportes, devido ao adensamento acentuado das áreas que já eram servidas pelas companhias de bondes e à falta de renovação do seu equipamento. Em pronunciamento de 22/7/1890, o intendente comentava a situação da seguinte forma:

“Duas das principais e as mais antigas empresas de viação urbana (Jardim Botânico e São Cristóvão) viam aproximar-se o término de seus privilégios sem que lhes fosse dar a conhecer qual sorte seria a sua, esgotado o resto dos prazos, de três anos, para um, e menos de quatro para outro. Ameaçadas de próxima liquidação, cuja forma e resultado eram incertos, as companhias esquivavam-se a renovar o seu material, recusavam abajamento de tarifas e evitavam desenvolver as linhas em tráfego ... não era de estranhar que mais cogitassem da distribuição de dividendos e da recomposição do capital, do que do interesse público.”³¹

Para forçar a melhoria do serviço já existente, o intendente indeferiu o requerimento de criação de novas linhas. Entretanto os interesses em jogo eram bastante poderosos, dentre os quais os planos dos que loteavam Copacabana (Companhia de Construções Cívicas, Barão de Ipanema, dentre outros) e o interesse da própria companhia, que desejava obter monopólio

de área sobre local potencialmente tão lucrativo. As pressões sobre o governo Municipal então intensificaram-se bastante e, coincidência ou não, o fato é que o Dr. Ubaldino do Amaral foi, no mês seguinte, substituído no cargo por Félix da Cunha Menezes que, como novo intendente, assinou, em 30/08/1890, os contratos de renovação da exploração de bondes das duas companhias.³²

Removidos os obstáculos, foram então inaugurados, em 1892, o atual Túnel Velho, perfurado pela Companhia Jardim Botânico e, conseqüentemente, a primeira linha para Copacabana, que tinha ponto terminal na rua Barroso (atual Siqueira Campos). Em 19/1/1894, um termo aditivo ao contrato de 1890 permitiu, por sua vez, a criação de dois ramais a partir desse ponto, um em direção ao Leme e outro à Igrejinha (atual Posto Seis). Estes ramais foram inaugurados, respectivamente, em 8 e 15 de abril, sendo a condução grátis.*

A inauguração das linhas de Copacabana sofreu pressões contrárias de alguns acionistas da empresa que viam como um grande erro da diretoria e, na melhor das hipóteses, como um ato imprudente, a decisão de levar o bonde “àquele deserto arenoso, sem habitação e cujo progresso seria muito lento”.³⁴ Refutando essa opinião, e antecipando as vantagens de acumulação de capital que a nova linha proporcionaria, seus diretores, em relatório datado de 25/08/1894 e submetido à assembléia, expressavam a ideologia que orientava a ação da Companhia de forma exemplar:

“É incontestável que as duas praias de Copacabana e Arpoador são dotadas de um clima esplêndido e salubre, beijadas constantemente pelas frescas brisas do oceano. . . A exceção de um ou outro prédio bom, os demais são, na verdade, pequenas e pobres choupanas. . . É (pois) um bairro a criar-se. Agora é que vão tendo começo as edificações, as melhores casas se levantam, depois de vendidos os lotes de terrenos para esse fim, já se acha organizada uma companhia, com capital suficiente para edificar um club de sport e uma grande casa balnearia, que, brevemente, dará começo às obras. Dentro de um lustro, aqueles desertos do Sahara – como o qualificaram, se converterão em grandes povoações, para onde afluirá, de preferência, a população desta cidade. . . Não podemos duvidar da acção civilizadora dos nossos tramways, que têm levado aos bairros afastados e desertos o gosto e o conforto na edificação de prédios, a vida e o progresso, dilatando assim o seu percurso, com aumento de renda”.³⁵

Nesse mesmo ano, 1894, a Companhia firmou um termo de obrigação com a Empresa de Construções Cívicas, de Otto Simon, referente ao ramal do Leme,



Foto: Malta

Copacabana no início do século XX. Do grande areal já surgem as ruas e edificações que transformariam o antigo recanto de pescadores num dos bairros de maior densidade populacional do planeta.

Fonte: AGCRJ/P408

termo esse que passou a fazer parte do contrato assinado por essas companhias com a Prefeitura em 10/02/1899. De acordo com o contrato, a companhia loteadora se comprometia a modificar o traçado de certas ruas para facilitar a locação da linha do ramal do Leme, que a Companhia Jardim Botânico faria estender, desde que fosse terminado o arruamento daqueles logradouros³⁶. Note-se, neste caso, a coincidência de interesses de frações distintas do capital sobre a mesma área, resultando daí uma colaboração mútua sob o patrocínio do Estado.

Em 1900, novo contrato foi assinado entre a Prefeitura e a Companhia Jardim Botânico. Desta vez a Companhia se comprometia a ampliar a sua rede de tráfego eletrificado (inaugurada em 1892 com a ligação Centro-Largo do Machado) até ao Largo dos Leões e à Escola Militar (Praia Vermelha) no prazo de três anos, e até aos pontos terminais das demais linhas em cinco anos. Comprometia-se também a abrir, no prazo de quatro anos, um novo túnel para Copacabana (atual Túnel Novo). Em compensação, a Prefeitura declarava de utilidade pública os terrenos necessários à abertura do túnel³⁷, e autorizava a companhia a prolongar, no prazo de um ano, sua linha da Igrejinha até Vila Ipanema, onde a empresa do mesmo nome, pertencente ao Barão de Ipanema, estava incorporando novos lotes à área urbana. As obras foram concluídas em 1901, ano em que também se inaugurou a iluminação elétrica do atual bairro de Ipanema, que ainda nem habitado estava.³⁸

Vale lembrar que, quando da extensão da linha da Igrejinha até Vila Ipanema, já não houve mais reações negativas dos acionistas da Companhia Jardim Botânico. Com efeito, a estratégia de “preparar” áreas da zona sul para posterior revenda tinha se revela-

* Note-se que, tal como atualmente na Baixada Fluminense, a estratégia dos incorporadores era a de minimizar o custo econômico dos primeiros adquirentes, como compensação para seus altos custos sociais.

** No final do século XIX, o Leblon era constituído de aproximadamente 100 chácaras, desmembradas da antiga Fazenda Nacional da Lagoa.

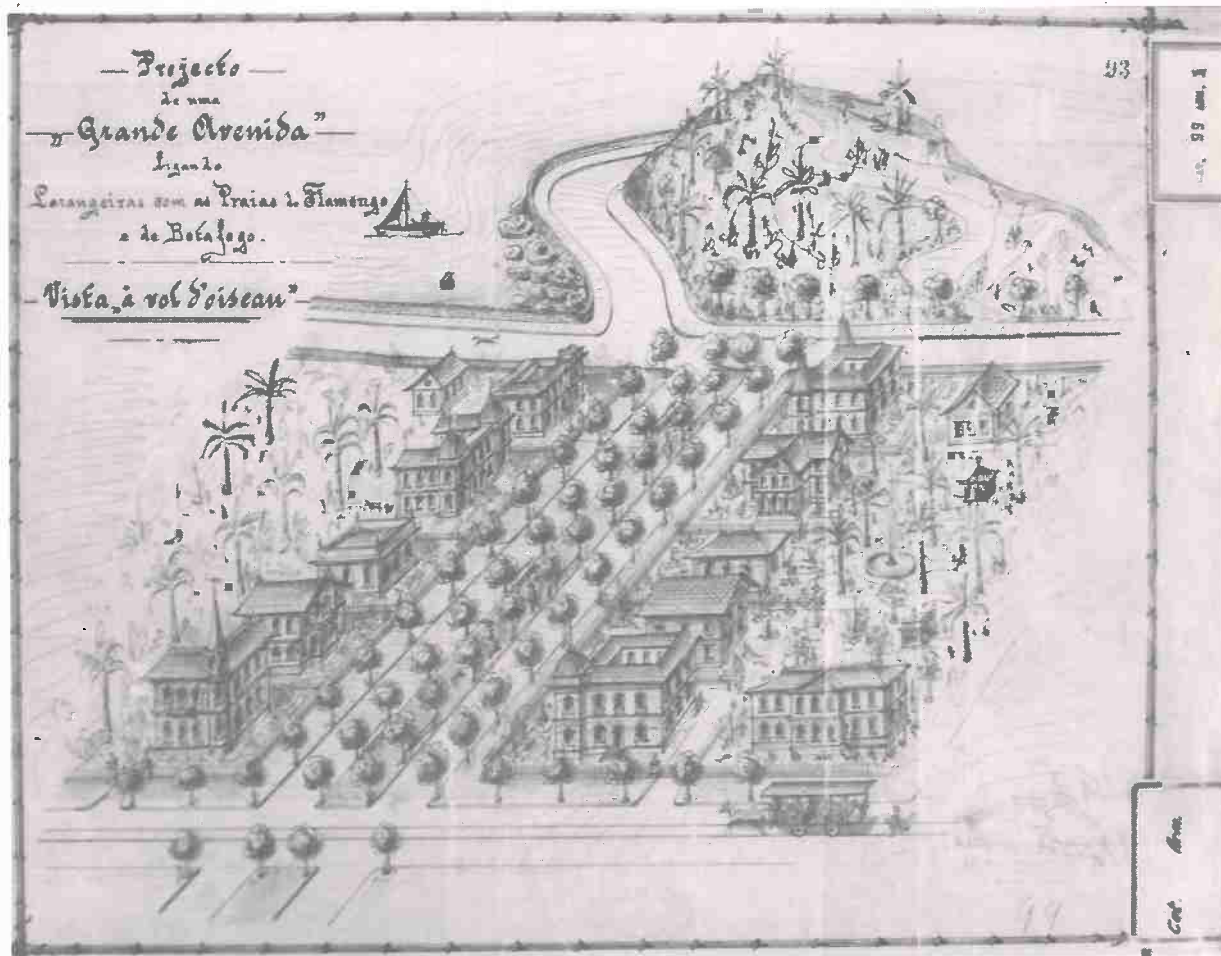
do bem sucedida, e não havia razão para duvidar do sucesso do empreendimento. Só faltava agora o Leblon, que viria a ser finalmente incorporado na segunda década do século atual³⁹.

Em contraposição às transformações rápidas que, sob a orientação do capital privado e do Estado, ocorriam em áreas praticamente desabitadas da cidade, a forma urbana das freguesias centrais pouco se modificou. Entretanto, desde 1875, data da publicação do primeiro relatório da Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro (que foi, na realidade, o primeiro plano conjunto da cidade), o Estado era aconselhado a realizar melhoramentos na área central, em especial o

“alargamento e retificação de várias ruas e abertura de novas praças e ruas com o fim de melhorar suas condições higiênicas e facilitar a circulação entre seus diversos pontos dando, ao mesmo tempo, mais beleza e harmonia às suas construções (devendo as ruas e praças ficar) dispostas de modo que a ventilação das casas e o escoamento das águas pluviais sejam feitos com facilidade”⁴⁰.

Essas transformações, entretanto, só viriam a ocorrer a partir de 1903, na administração Pereira Passos. Até essa data as freguesias centrais (exceto Candelária – verdadeiro centro de negócios) continuaram a se adensar cada vez mais, conforme demonstram os dados da Tabela 3.4 apresentada adiante, que refletem também o crescimento acelerado das freguesias do Engenho Velho, São Cristóvão e Lagoa no final do século passado.

As razões do adensamento das freguesias centrais nesse período continuaram a ser as mesmas, ou seja, a necessidade de uma população extremamente carente, tanto livre como escrava, de residir próximo aos locais de emprego. E estes eram muitos. Nas freguesias de Santana e Santo Antônio, por exemplo, predominavam as atividades manufatureiras, e sua população “na maioria de rendas baixas, se aglomerava em cortiços”⁴¹. Em Santa Rita, por sua vez, localizavam-se “as mais importantes casas comerciais de café, muitos trapiches e estaleiros”⁴². E em toda a área central podiam ser encontrados os empregos sem lugar fixo, isto é, aqueles referentes aos mais variados tipos de prestação de serviços.



Desde 1875 que sucediam-se os projetos de melhoramentos urbanísticos da cidade. O que é aqui apresentado jamais foi implementado, mas exemplifica bem o tipo de cidade (burguesa) que estava na mente de seu proponente.

Fonte: AGCRJ

A proliferação dos cortiços na área central (e mais valorizada) da cidade já há algum tempo preocupava as autoridades públicas, que os combatiam principalmente através de um discurso sanitário. Em 1886, por exemplo, o Conselho Superior de Saúde Pública escrevera alguns relatórios,

“todos deplorando as condições dos cortiços e concordando em que as habitações eram higienicamente perigosas e que os moradores deveriam ser removidos para os arredores da cidade em pontos por onde passem trens e bondes”. Os relatórios pressionavam o governo a expropriar os cortiços, destruí-los e construir casas individuais para o pobre”⁴³.

Entretanto, essas recomendações só foram seguidas ao pé da letra na parte relativa à expropriação dos cortiços. Destaca-se aí a administração do Prefeito Barata Ribeiro que, em 1893, empreendeu verdadeira guerra aos cortiços, dentre os quais ao célebre Cabeça de Porco, para cuja destruição foi necessário planejar todo um esquema policial-militar. Começava aí um processo de intervenção direta do Estado sobre a área central da cidade, que viria a se intensificar sobremaneira a partir do início do século, e que seria responsável pelo aumento da estratificação social do espaço carioca. Antes de se discutir isto, é preciso analisar, entretanto, o outro vetor de expansão da cidade no século XIX.

3.3.2 O papel dos trens

Ao contrário dos bondes, que penetraram em áreas que já vinham sendo urbanizadas ou retalhadas em chácaras desde a primeira metade do século, os trens foram responsáveis pela rápida transformação de freguesias que, até então, se mantinham exclusivamente rurais.

Em 1858 foi inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II, ligando a freguesia de Santana a Queimados (distrito do atual município de Nova Iguaçu). Nesse mesmo ano foram inauguradas as estações de Cascadura e Engenho Novo (no Rio de Janeiro) e de Maxambomba (atual distrito sede de Nova Iguaçu). Em 1859, foram inauguradas, por sua vez, as estações de São Cristóvão e Sapopemba (atual Deodoro), enquanto a de São Francisco Xavier foi aberta em 1861.

Sapobemba e Maxambomba eram, nessa época, pequenos núcleos isolados que serviam à uma população rural esparsa. Cascadura e Engenho Novo, por outro lado, eram áreas rurais que já mantinham relações constantes com as freguesias centrais, relações essas que foram bastante incrementadas a partir de 1861, quando foi inaugurado o serviço regular de trens até Cascadura,

“custando as passagens de primeira classe 900 réis até Engenho Novo e 1\$500 até Cascadura. Havia passagens de 2ª e 3ª classes que custavam, respectivamente, 600 réis e 1\$500, para o Engenho Novo

e Cascadura, nos carros de 2ª classe, e 300 e 500 réis, nos de 3ª”⁴⁴.

A existência de uma linha de subúrbios até Cascadura incentivou, de imediato, a ocupação do espaço intermediário entre esta estação e o centro. Antigas olarias, curtumes, ou mesmo núcleos rurais, passaram então a se transformar em pequenos vilarejos, e a atrair pessoas em busca de uma moradia barata, resultando daí uma elevação considerável da demanda por transporte e a conseqüente necessidade de aumentar o número de composições e de estações. Na década de 60 foram inauguradas então as estações de Riachuelo e Todos os Santos.

Em 1870, por sua vez, a linha de Cascadura passou a ser servida por mais dois trens diários⁴⁵, inaugurando-se de fato o sistema suburbano de transporte, já que os horários dos trens passaram então a ser mais adequados às horas de entrada e saída dos locais de emprego do centro da cidade. Como conseqüência imediata, o processo de ocupação da faixa suburbana até Cascadura adquiriu impetuosidade ainda maior na década seguinte, levando à inauguração das estações de Engenho de Dentro, Piedade, Rocha, Derby Club, Sampaio, Quintino, Méier, Mangueira e Encantado e, já em 1890, da estação de Madureira (Mapa 3.3).

O processo de ocupação dos subúrbios tomou, a princípio, uma forma tipicamente linear, localizando-se as casas ao longo da ferrovia e, com maior concentração, em torno das estações. Aos poucos, entretanto, ruas secundárias, perpendiculares à via férrea, foram sendo abertas pelos proprietários de terras ou por pequenas companhias loteadoras, dando início assim a um processo de crescimento radial, que se intensificaria cada vez mais com o passar dos anos. Falando sobre a freguesia de Inhaúma, assim se expressava Noronha Santos na virada do século:

“De 1889 para cá, Inhaúma começou a progredir dia a dia, edificando-se em vários pontos da vasta e populosa freguesia confortáveis prédios, que podem competir com os melhores das freguesias urbanas. Foram retalhados os terrenos das antigas fazendas que ainda existiam; bem poucos vestígios ficaram daqueles tempos em que o braço escravo era o cooperador valioso da fortuna pública e particular”⁴⁶.

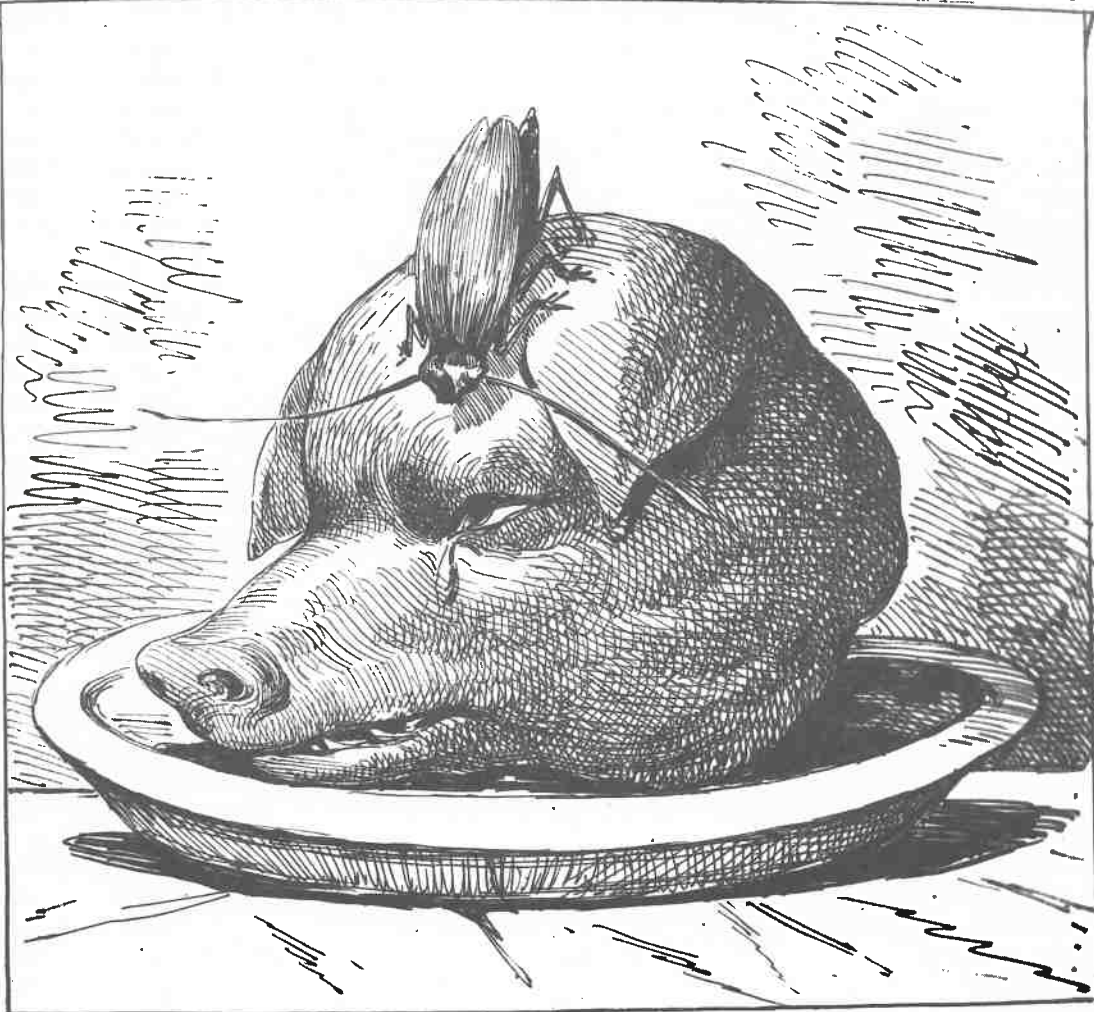
De importância fundamental para o crescimento dos subúrbios foi também a inauguração, na década de 1880, de duas novas ferrovias. Em 1883 foi aberta ao tráfego, em caráter provisório, a Estrada de Ferro Rio D'Ouro, ligando a Quinta Imperial do Caju à represa do Rio D'Ouro, na Baixada Fluminense. Atravessando as freguesias de São Cristóvão, Engenho Novo, Inhaúma e Irajá, essa ferrovia foi construída com a finalidade de transportar material para as obras de construção da nova rede de abastecimento de água da cidade do Rio de Janeiro captada nos mananciais da Serra do Mar, em Tinguá e Xerém. Por acompanhar os encanamentos que traziam a água do Rio D'Ouro

REVISTA ILUSTRADA

CAPITAL.
 ANNO 16000
 SEMESTRE 9000
 TRIMESTRE 6400

PUBLICADA POR ANGELO AGOSTINI.
 A correspondencia e reclamações devem ser dirigidas
 A RUA DE GONCALVES DIAS, N.º 50, SOBRADO.

ESTADOS
 ANNO 20000
 SEMESTRE 11000
 AVULSO 1000



Cabeça de porco.

*Era de ferro a cabeça,
 De tal poder infinito
 Que, se bem nos pareça,
 Devia ser de granito.*

*No seu bojo secular
 De forças devastadoras,
 Viviam sempre a bailar
 Punks e mistralhadoras.*

*Por isso viveo tranquilla
 Dos poderes tomerosos,
 Como um louco cão de fila
 Humilhando poderosos.*

*Mas eis que um dia a barata,
 Deo-lho na latta almoçal-a,
 E assim foi, sem palatal-a,
 Roendo, até devoral-a!*

A Destruição do "Cabeça de Porco" pelo prefeito Barata Ribeiro foi assim saudada pela Revista Ilustrada.
 Fonte: Revista Ilustrada, nº 656, Fevereiro 1893.

até São Cristóvão, a ferrovia foi, inicialmente, utilizada apenas para os trabalhos de conservação do sistema (adutor e distribuidor). Posteriormente, passou a ter um serviço regular de passageiros, embora jamais tenha tido o mesmo papel indutor da D. Pedro II, já que seu ponto terminal era distante do centro, na Ponta do Caju. Isto não impediu, entretanto, que pequenos núcleos se desenvolvessem ao longo de suas linhas (dentre os quais se destacam Inhaúma, Vicente de Carvalho, Irajá, Colégio, Areal (atual Coelho Neto) e Pavuna), já que se podia alcançar o centro da cidade através de baldeação para os trens da Dom Pedro II na altura de São Francisco Xavier.

Embora atravessando terras mais baixas, sujeitas a inundações periódicas, próximas que estavam da orla da baía de Guanabara, a Rio de Janeiro Northern Railway Company, também chamada Estrada do Norte (futura Leopoldina Railway), teve papel indutor muito mais importante que a Rio D'Ouro. Sua primeira linha, inaugurada a 23/04/1886, entre São Francisco Xavier e Mirity (atual Duque de Caxias), interligou uma série de núcleos semi-urbanos preexistentes, (como Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Brás de Pina, Cordovil, Lucas e Vigário Geral) que, devido à grande acessibilidade ao centro proporcionada agora pela ferrovia, passaram então a se desenvolver em ritmo bastante acelerado. A esse respeito, dizia Noronha Santos:

“Quatro trens de subúrbios trafegavam diariamente, antes de 1897, na única linha que existia até Mirity, com desvios em Bonsucesso, Penha e na Parada de Lucas. O primeiro núcleo de habitantes dessa zona que mais acentuadamente prosperou foi Bonsucesso. Esta localidade e as de Ramos, Olaria e Penha, em pouco tempo – entre os anos de 1898 e 1902 – tiveram os seus terrenos divididos em lotes, organizando-se simultaneamente empresas para construção de prédios. Ramos transformou-se em empório comercial e num dos centros de maior actividade na zona da Leopoldina Railway”.⁴⁷

Finalmente, em 01/11/1893, foi inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil, construída pela Companhia do mesmo nome e presidida por André Gustavo Paulo de Frontin, e que, em 1903, seria incorporada à Central do Brasil, com o nome de Linha Auxiliar. Esse trecho ligava Mangueira a Sapopemba (atual Deodoro), que já integrava a rede da Central. Em 1898 foram inauguradas, por sua vez, as estações de Vieira Fazenda, Del Castilho, Magno e Barros Filho.

Já na última década do século passado estavam pois, em pleno crescimento, os principais subúrbios do Rio de Janeiro atual. Naquela época, entretanto, eles não passavam de simples núcleos dormitórios, conforme descrevia Aureliano Portugal no início do século XX:

*“A continuidade da cidade propriamente dita é tal que, em grande parte, se torna impossível estabelecer limites entre as paróquias urbanas e as chamadas suburbanas. Todo o percurso da Estrada de Ferro Central do Brasil, até além da Estação de Cascadura, é marginado de habitações, formando, sem quebra de continuidade, inúmeras ruas, que a freqüência e a rapidez de transporte incorporam naturalmente à cidade. O mesmo se dá com relação à vasta planície servida pelas linhas suburbanas do Norte, da Melhoramentos do Brasil e da Rio D'Ouro. Esses subúrbios não têm existência própria, independente do Centro da cidade; pelo contrário, a sua vida é comum e as relações íntimas e freqüentes; é a mesma população que moureja, no centro comercial da cidade, com a que reside neste, sendo naturalmente impossível separá-las”*⁴⁸ (o grifo é nosso).

A ocupação dos subúrbios é exemplificada, ainda, pela movimentação de passageiros nas estações da Central do Brasil, que atingiu, no período 1886-1896, um total de quase 30 milhões de pessoas (Tabela 3.3). Este número, se é insignificante quando comparado ao total de passageiros transportados pelos bondes (estes transportaram, em um único ano – 1896 quase 73.000.000 pessoas)⁴⁹, já representava, entretanto, uma demanda acima da capacidade de oferta, como exemplifica Noronha Santos ao falar da crise de transportes da década de 1890:

*“A crise de transporte não ficou circumscripção ao bond. Nos trens de subúrbios constituía, já naquela época, verdadeiro martyrio, viajar pela manhã ou à tarde. O povo acotovelava-se nas estações principaes, debatendo-se em horas de maior affluencia de passageiros, como se fosse um bando de lutadores offegantes, para alcançar um logar no trem, onde se apinhava gente de toda casta”*⁵⁰.

Ao analisar o crescimento dos subúrbios nessa época, é preciso, pois, relativizá-lo frente ao que estava ocorrendo nas áreas servidas pelos bondes. Com efeito, apesar das freguesias de Engenho Novo, Inhaúma e Irajá terem apresentado um aumento demográfico considerável no período 1872-1890, conforme demonstra a Tabela 3.4, já comentada, as freguesias centrais e aquelas periféricas ao centro (onde se concentrava a população mais pobre da cidade) também apresentaram incrementos demográficos importantes. E o mesmo aconteceu com as demais freguesias urbanas, que estavam em franco processo de ocupação – ver a Tabela 3.4*. Note-se, ademais, que toda a cidade começava, nessa época, a sofrer o impacto de uma industrialização incipiente, que a princípio procurou localizações próximas ao centro urbano, só se transferindo para os subúrbios no século atual.

* Note-se ainda, nessa tabela, o grande crescimento apresentado por Santa Cruz que, desde 1875, estava diretamente ligada ao centro por ferrovia, constituindo-se agora em importante núcleo de criação de gado. O matadouro municipal, em nova migração, já havia inclusive se transferido para aí desde 1881.

3.4 A INDUSTRIALIZAÇÃO CARIOCA NO FINAL DO SÉCULO XIX E A EMERGÊNCIA DA QUESTÃO HABITACIONAL

A cidade do Rio de Janeiro passou, na segunda metade do século XIX, por diversos "surto" de industrialização. Estes, entretanto, se identificavam muito pouco com o processo de acumulação capitalista típico. Extremamente dependente do comportamento do setor agrário – exportador, do qual provinha grande parte do seu capital, a atividade industrial sofria reveses consideráveis, que dificultavam a reprodução do capital. Esta reprodução era afetada, ainda, pela inexistência de fontes regulares de produção de energia, pela dificuldade de recrutamento de força de trabalho qualificada; pela concorrência de produtos estrangeiros; pela dependência, em alguns setores, da mão-de-obra escrava em extinção; e pelas constantes epidemias de febre amarela, que atacavam preferencialmente os quarteirões operários da cidade.

Apesar desses entraves, a atividade industrial conseguiu se expandir. Até o início do século atual concentrava-se principalmente no centro da cidade, ou em suas imediações, e caracterizava-se pela predominância de pequenos estabelecimentos dedicados à fa-

bricação de calçados, chapéus, confecções, bebidas e mobiliário. Eram indústrias com baixíssimo nível de

TABELA 3.3
NÚMERO TOTAL DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL SEGUNDO AS ESTAÇÕES, MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO (1886-1896)

Estação	Passageiros transportados
São Francisco Xavier	2.340.663
Rocha	1.397.744
Riachuelo	1.950.958
Sampalo	1.405.975
Engenho Novo	3.940.954
Méier (a partir de 1889)	3.266.585
Todos os Santos	2.112.142
Engenho de Dentro	4.542.508
Encantado (a partir de 1889)	1.438.385
Piedade	2.219.576
Quintino	988.425
Cascadura	4.058.513
Madureira (a partir de 1890)	374.434
Deodoro	365.182
TOTAL	29.952.044

Fonte: NORONHA SANTOS, Francisco Agenor. *Meios de Transporte no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Typographia do Jornal do Commercio, 1934, vol. 1, p. 483.

TABELA 3.4
POPULAÇÃO RESIDENTE E TAXA DE CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO DAS FREGUESIAS DO RIO DE JANEIRO (1872 - 1890)

Freguesias	População Residente		Taxas de Crescimento %
	1872	1890	1872-1890
Freguesias Urbanas	228.743	429.745	88
Candelária	10.005	9.701	-3
São José	20.282	42.017	107
Santa Rita	34.835	46.161	33
Sacramento	27.077	30.663	13
Glória	22.485	44.105	96
Santana	38.903	67.533	74
Santo Antônio	20.693	37.600	82
Espírito Santo	14.130	31.389	122
Engenho Velho	15.756	36.988	135
Lagoa	13.616	28.741	111
São Cristóvão	10.961	22.202	103
Gávea	-	4.712	-
Engenho Novo	-	27.873	-
Freguesias Rurais	46.229	92.906	101
Irajá	5.910	13.130	122
Jacarepaguá	8.218	16.070	96
Inhaúma	7.444	17.448	135
Guaratiba	7.627	12.654	66
Campo Grande	9.747	15.950	64
Santa Cruz	3.018	10.954	263
Ilha do Governador	2.856	3.991	40
Ilha de Paqueta	1.409	2.709	92
TOTAL	274.972	522.651	90

Fonte: Recenseamentos de 1872 e 1890.

mecanização, verdadeiros artesanatos, absorvendo, conseqüentemente, grande quantidade de força de trabalho. Ainda no centro localizavam-se as gráficas, as metalurgias leves e fundições, a indústria alimentar e outras.

Era o centro, pois, o grande mercado de trabalho.

Em 1890 aí se concentravam, por exemplo, não só as atividades tradicionais da cidade (comércio e serviços), como também a maioria das indústrias (Tabela 3.5). Já se notava entretanto um processo de deslocamento de unidades industriais para São Cristóvão — que perdia sua característica de área residencial nobre — sobressaindo-se aí as fábricas de perfumaria e velas e alguns ramos da indústria têxtil. A partir da proclamação da República esse processo se intensificou, e outras indústrias vieram a ocupar antigos casarões residenciais, deixados para trás por uma elite que se deslocava para a zona sul. Estas construções passaram, então, a ter uma forma-conteúdo (isto é, uma função) totalmente diferente daquela que lhes dera origem.⁵¹

A localização em São Cristóvão revelou-se duplamente benéfica às indústrias que para aí se deslocaram. Por um lado, a utilização dos casarões diminuiu, para algumas indústrias, os custos de capital fixo, fato importante numa época em que a conjuntura financeira não apresentava perspectivas seguras a longo ou médio prazos (época do encilhamento). Por outro lado, a localização em São Cristóvão representou também a minimização dos custos com infra-estrutura, já que este bairro era dos mais bem servidos do Rio à época, especialmente quanto ao abastecimento

de água. São Cristóvão oferecia, ainda, grande proximidade aos eixos ferroviários e aos diversos portos que serviam a cidade (Cais dos Mineiros, Cais Pharoux, Gamboa, Ponta do Caju), dos quais as indústrias dependiam para o recebimento de matérias primas e para a exportação do produto final para outros mercados.

Na realidade, a importância de São Cristóvão era tamanha para a indústria nessa época, que é difícil assegurar se esta atividade se aproveitou da situação residencial decadente do antigo bairro aristocrático, ou se a indústria levou à sua transformação, já que, por ser um bairro bem servido de infra-estrutura e com localização estratégica em relação aos principais eixos de transporte, era também local privilegiado para a implantação fabril; neste último caso, prevaleceriam os interesses da produção sobre os do consumo. É entretanto difícil estabelecer a direção da causalidade, devido ao caráter ainda incipiente da industrialização carioca, feita inclusive como que à revelia da classe dominante (aristocracia cafeeira), como se verá adiante.

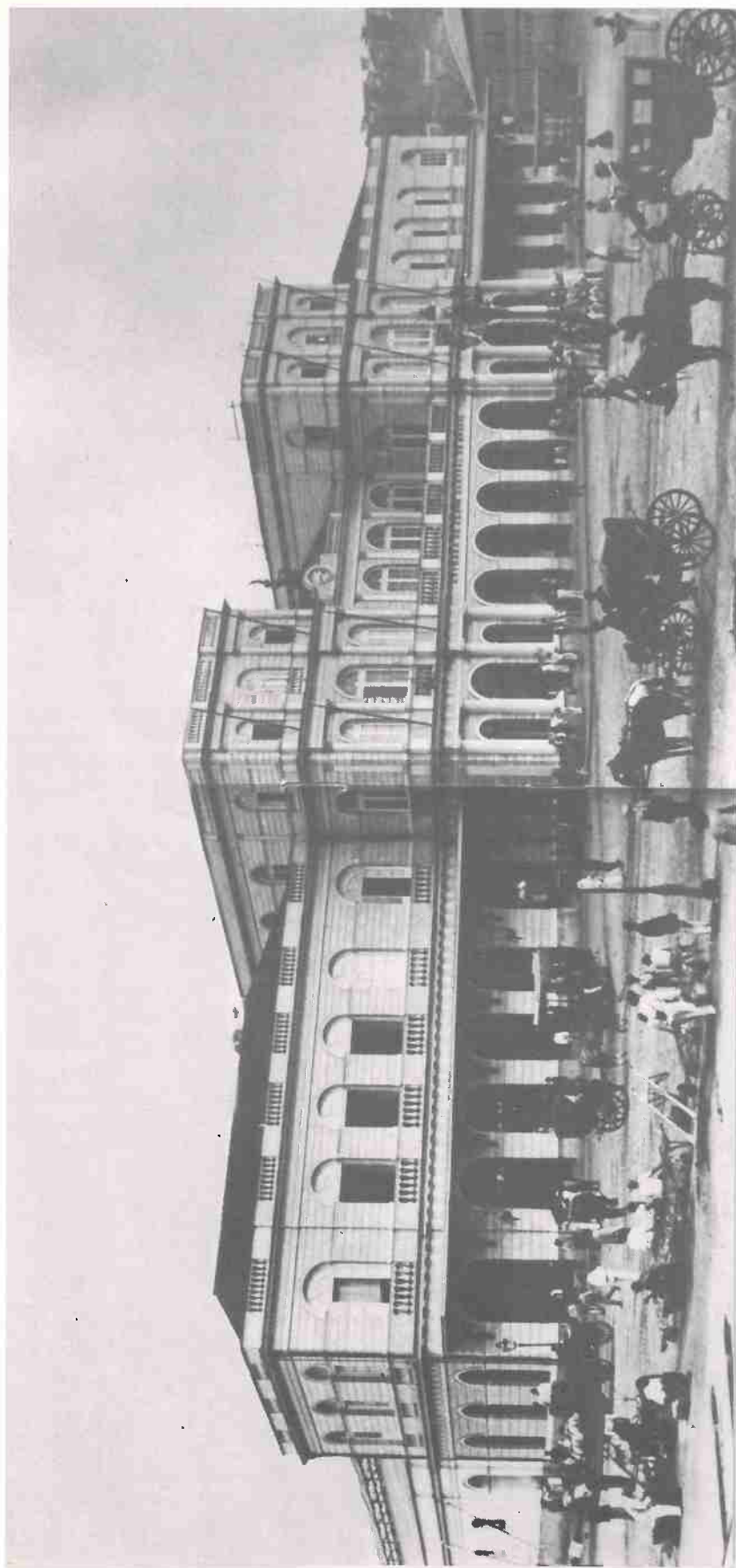
A exceção à regra de localização próxima ao centro era proporcionada pelas fábricas têxteis. Destacavam-se aí aquelas que utilizavam motores a vapor (Companhia Progresso Industrial do Brasil e Companhia Tecidos de Seda Brasileira, instaladas em 1893 às margens da Estrada de Ferro Central do Brasil, em Bangu e Piedade, respectivamente) e as indústrias movidas parcialmente por força hidráulica, que se localizavam em Laranjeiras (Fiação Tecelagem e Tinturaria Aliança)* e nas proximidades do Jardim Botânico (Companhia de Fi-

TABELA 3.5
NÚMERO DE UNIDADES PREDIAIS POR TIPO E SUA PARTICIPAÇÃO PERCENTUAL NAS FREGUESIAS DO RIO DE JANEIRO — 1890

Freguesias	Total	Domicílios	%	Indústria	%	Público	%	Mistos	%
Freguesias Urbanas	35.650	27.595	72	3.590	95	215	78	4.250	92
Candelária	1.109	8	0	722	19	12	4	367	8
São José	1.912	1.173	3	288	8	34	12	417	9
Santa Rita	2.469	1.521	4	631	17	12	4	305	7
Sacramento	3.254	1.321	3	976	26	24	9	933	20
Glória	3.180	2.811	7	90	2	11	4	268	6
Santana	4.712	3.869	10	271	7	28	10	544	12
Santo Antonio	2.081	1.627	4	97	2	24	9	333	7
Espírito Santo	4.037	3.667	10	69	2	10	4	291	6
Engenho Velho	4.059	3.703	10	37	1	25	9	294	6
Lagoa	2.307	1.990	5	141	4	6	2	170	4
São Cristóvão	2.239	1.891	5	241	6	12	4	95	2
Gávea	644	599	2	25	1	4	1	16	0
Engenho Novo	3.647	3.415	9	2	0	13	5	217	5
Freguesias Rurais	11.121	10.507	28	195	5	62	22	357	8
Irajá	1.694	1.614	4	3	0	12	4	65	1
Jacarepaguá	1.397	1.324	3	—	—	8	3	65	1
Inhaúma	2.428	2.315	6	53	2	8	3	52	1
Guaratiba	1.370	1.335	4	12	0	5	2	18	1
Campo Grande	2.009	1.868	5	4	0	9	3	128	3
Santa Cruz	1.296	1.203	3	79	2	8	3	6	0
Ilha Governador	615	563	2	30	1	7	2	15	1
Ilha Paqueta	312	285	1	14	4	5	2	8	0
Total	46.771	38.102	100	3.785	100	277	100	4.607	100

Fonte: Recenseamento de 1890.

* Esta fábrica possuía, em 1900, cerca de 1.000 operários.



A estação terminal da Central do Brasil na virada do século. Notar os diversos meios de transporte então existentes.
Fonte: Gilberto Ferrez. *O Rio Antigo do Fotógrafo Marc Ferrez*. São Paulo, João Fortes, Ex-Libris, 1984.

Foto: Marc Ferrez

ação e Tecidos Carioca, Fábrica São Félix, Companhia de Fiação e Tecidos Corcovado), área ainda não saneada pelo poder público e, àquela época, predominantemente operária. Cumpre ressaltar ainda a existência de diversas fábricas na Baixada Fluminense, próximas às quedas d'água da Serra do Mar (em Pau Grande e na subida da serra de Petrópolis), para aí atraídas pela oportunidade de geração de energia hidráulica.*

O final do século XIX não se caracterizou apenas pela multiplicação de fábricas no Rio de Janeiro. Outra face da mesma moeda, coincidiu também com o esgotamento do sistema escravista, com o conseqüente declínio da atividade cafeeira na Província do Rio de Janeiro e com o grande afluxo de imigrantes estrangeiros. Resultou daí um processo de crescimento populacional acelerado via migração, que agravou consideravelmente o problema habitacional da cidade, pois levou ao adensamento ainda maior dos cortiços e ao recrudescimento das epidemias de febre amarela que assolavam a cidade periodicamente.

Preocupado com os efeitos que a degradação das condições de habitação e salubridade poderiam causar na cidade como um todo, e no processo de reprodução da força de trabalho em particular, o Estado resolveu então intervir. Assim, em 9/12/1882, foi promulgado um decreto que isentava de impostos aduaneiros e concedia outros benefícios às indústrias que construíssem "casas populares higiênicas, com fossas, dependências de cozinha e de lavanderia, elevadas do solo e com boa aeração"⁵³ para seus operários, o que foi efetivamente realizado por várias delas na década seguinte, desejosas de manter à sua volta uma força de trabalho cívica e disciplinada.** O Estado passava assim a ajudar a empresa privada, cumprindo um papel que teoricamente não lhe caberia: assumiu pela primeira vez a responsabilidade de subsidiar, pelo menos em parte, a reprodução da força de trabalho.

O Decreto do Legislativo de 8/2/1888, por sua vez, concedeu privilégios de isenção de impostos sobre importação de materiais de construção, e de concessão de terrenos e de edifícios, à firma que se propusesse a edificar casas populares. Em 1889 foi então criada a Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro, de Arthur Sauer, que passou a explorar a concessão do referido decreto. Ainda na década de 90, a empresa inaugurou cinco "vilas operárias", construídas tanto nas proximidades do centro (Vila Rui Barbosa, na Rua dos Inválidos), como nos bairros operários do Jardim Botânico (Vila Arthur Sauer), Vila Isabel (Vilas Maxwell e Senador Soares) e Sampaio (Vila Sampaio)⁵⁴.

A construção de vilas operárias não eliminou entretanto os cortiços, que continuavam a abrigar a maior parte da população pobre da cidade, ainda concentra-

* da principalmente no centro. Esta situação iria mudar, entretanto, logo no início do século XX. Para tanto já estavam lançadas as bases ideológicas da ocupação da nova cidade que iria surgir. As áreas abertas pela ferrovia deveriam se destinar aos mais pobres, que para lá já se deslocavam voluntária ou involuntariamente. (guerra aos cortiços empreendida pelo Governo Municipal). Trem, subúrbio e população de baixa renda passavam a ser sinônimos aos quais se contrapunha a associação bonde/zona sul/estilo de vida "moderno"⁵⁵. Havia, entretanto, uma contradição nesse processo, que era a presença de bairros operários na zona sul; nas proximidades da Lagoa Rodrigo de Freitas. Permitir a instalação de ferrovias nessa área que, saneada, seria tão lucrativa como aquelas que lhe eram vizinhas, equivaleria a solidificar uma tendência não desejada. Isso explica, por exemplo, porque foi frustrada a construção da única estrada de ferro que atravessaria a zona sul da cidade:

*"A Estrada de Ferro Sapucaí, ou melhor, Companhia Viação Férrea Sapucaí, por concessão do governo, pretendia ligar o bairro de Botafogo ao porto fluminense de Angra dos Reis, numa extensão de 193 km, sendo que pelo Decreto n° 1587 de 10/10/1891 foi autorizada a mesma empresa a estender seus trilhos até Guaratiba. Entretanto, não se inaugurou o ramal projetado, porque o traçado da via férrea foi modificado, devido à reclamação da Companhia Melhoramentos da Lagoa.*** Todavia, um trecho foi iniciado em 1891, de cerca de 800 m, partindo do lado do Leblon e contornando a montanha dos Dois Irmãos em direção à Praia da Gávea. Foi o início da atual Avenida Niemeyer. O empreendimento, então foi paralisado e posteriormente desistiu a Companhia Sapucaí de sua realização, cobrindo o mato os cortes abertos na montanha e os aterros feitos foram levados pelo mar. . . Mais tarde, em 1912, o diretor do Ginásio Anglo Brasileiro, Charles Weeksteed Armstrong, procurou completar a estrada abandonada, aumentando-a numa extensão de 400 m, pretendendo melhorar o acesso ao seu estabelecimento de ensino. Em 1915, o Comendador Conrado Jacob Niemeyer, proprietário no local, empreendeu à sua custa o prolongamento da belíssima passagem e ofereceu-a como logradouro público à Prefeitura, no dia 20/10/1916. Em 1920, a Prefeitura, por ocasião da visita do Rei Alberto, da Bélgica, resolveu alargar a estrada e, além de aumentar o raio de suas curvaturas, procedeu à macadamização da mesma".⁵⁶*

Evidentemente, a preservação da zona sul para as

* Vale lembrar, ainda, a localização de algumas indústrias têxteis em terrenos ribeirinhos de Vila Isabel, Tijuca e Andaraí.

** Dentre essas indústrias pode-se citar as Companhias Progresso Industrial do Brasil (Bangu), Mavilis e Bonfim (Caju), Cruzeiro (Andaraí), Luz Stearica (São Cristóvão), Brahma (Centro) e Corcovado (Jardim Botânico).

*** A Companhia Melhoramentos da Lagoa e Botafogo havia assumido a responsabilidade de beneficiar a área da Lagoa Rodrigo de Freitas em 1896.

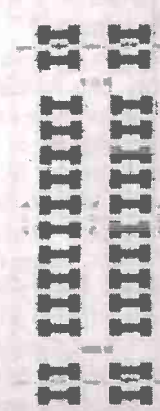
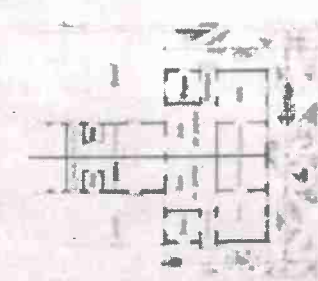
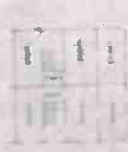
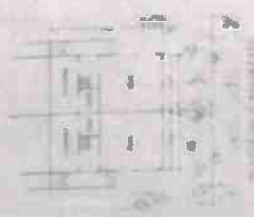
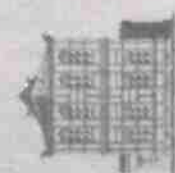
PLANOS EXTRAHI DOS

PROJECTO SAUER DE EDIFICACAO DE MORADAS HIGIENICAS

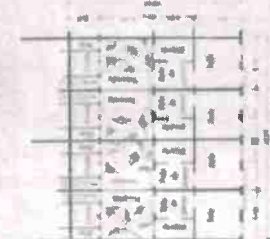
PARA EMPREGADOS, OBRACEROS, CLASSE POBRES E LIBERTOS PULA

LIX AVREA N. 2255 DE 15 DE MAIO DE 1908

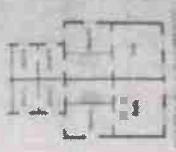
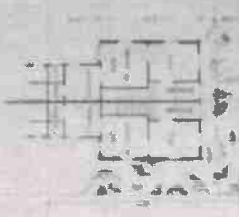
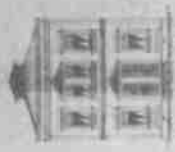
Edificacão de moradiças para a Bacia, Republica e Villa de S. Jo. do Rio, que projectos e planos de Villa A. 1843



PLANTA DE MORADA DE 3 QUARTOS



PLANTA DE MORADA DE 2 QUARTOS



PLANTA DE MORADA DE 1 QUARTO

Fonte: Revista dos Constructores. Ano II, nº 4, junho 1988.

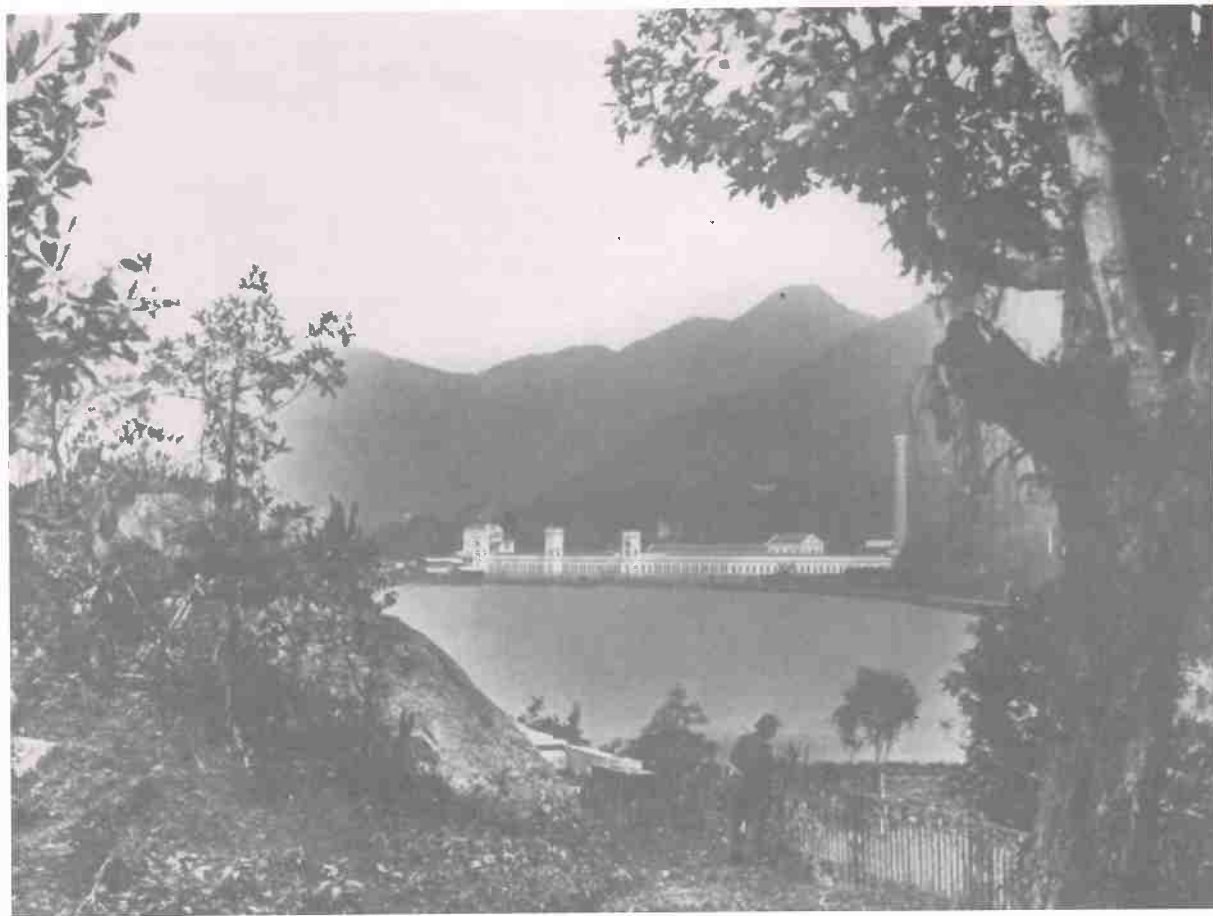


Foto: Marc Ferrez

A fábrica da Companhia de Fiação e Tecidos Corcovado no Jardim Botânico, em fins do século XIX. Assim como aconteceu com outras indústrias que se localizaram na Zona Sul no século passado, esta fábrica viria a encerrar suas atividades por volta de 1940, transformando sua propriedade em grande loteamento residencial.

Fonte: Gilberto Ferrez. *O Rio Antigo do Fotógrafo Marc Ferrez*. São Paulo, João Fortes, Ex-Libris, 1984.

classes de renda mais alta seria violentada com o aparcimento, no século XX, das favelas. Essas, entretanto, só permaneceram aí enquanto proporcionaram mais benefícios do que custos, tanto ao capital como ao Estado. Quando, a partir de 1960, a relação custo benefício se inverteu, a maioria delas foi sumariamente erradicada, e seus moradores removidos para as áreas suburbanas. Isto será discutido, entretanto, em capítulo posterior. Resta discutir, para encerrar a análise do período 1870-1902, o incremento populacional ocorrido no outro lado da baía na época, que se refletia sobretudo no aumento do número de viagens entre as cidades do Rio de Janeiro e Niterói. Com efeito, já em 1884 a Companhia Ferry mantinha

"52 viagens diárias da Corte para Nictheroy, até uma hora e vinte minutos da noite, das quaes, vinte e duas pela manhã e trinta à tarde e à noite. De Nictheroy para a Corte, as viagens eram 51:23 pela manhã e 28 à tarde, e à noite, até 1 hora e 20 minutos da madrugada".⁵⁷

Mais tarde, em 1889, o processo de urbanização de Niterói atingiu tamanha intensidade e lucratividade, que a Companhia de Barcas Ferry absorveu a Empresa

de Obras Públicas no Brasil, que fora criada para explorar os serviços públicos de abastecimento de água e de carris na capital fluminense. Dessa junção surgiu a Companhia Cantareira e Viação Fluminense, que a partir de 1908 passaria ao controle da Leopoldina e monopolizaria, durante muito tempo, não só o transporte de passageiros na baía de Guanabara, como a provisão de infra-estrutura física na sua orla oriental.

3.5 ENFIM O ESPAÇO CAPITALISTA A REFORMA PASSOS⁵⁸

A primeira década do século XX representa, para a cidade do Rio de Janeiro, uma época de grandes transformações, motivadas, sobretudo, pela necessidade de adequar a forma urbana às necessidades reais de criação, concentração e acumulação do capital. Com efeito, o rápido crescimento da economia brasileira, a intensificação das atividades exportadoras e, consequentemente, a integração cada vez maior do país no contexto capitalista internacional, exigiam uma nova organização do espaço (aí incluído o espaço urbano de sua capital), condizente com esse novo momento de organização social.

Este momento, que se iniciara em 1894, quando a



Foto: Marc Ferrez

A estação da Companhia Ferry na Praça Quinze, na virada do século.
 Fonte: Gilberto Ferrez. O Rio Antigo do Fotógrafo Marc Ferrez. São Paulo, João Fortes, Ex-Libris, 1984.

* oligarquia cafeeira retomou o poder político, cristalizou-se durante a administração Rodrigues Alves, que indicou para o cargo de Prefeito do Distrito Federal um dos responsáveis pelo antigo (1875) plano da Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, jamais implementado: Francisco Pereira Passos. O Prefeito Passos comandou, então, no curto período de quatro anos, a maior transformação já verificada no espaço carioca até então, um verdadeiro programa de reforma urbana.

A transformação da forma urbana visava sobretudo resolver as contradições que ela apresentava. Era imperativo agilizar todo o processo de importação/exportação de mercadorias, que ainda apresentava características coloniais devido à ausência de um moderno porto. Era preciso, também, criar uma nova capital, um espaço que simbolizasse concretamente a importância do país como principal produtor de café do mundo, que expressasse os valores e os *modi vivendi* cosmopolitas e modernos das elites econômica e política nacionais. Nesse sentido, o rápido crescimento da cidade em direção à zona sul, o aparecimento de um novo e elitista meio de transporte (o automóvel), a sofisticação tecnológica do transporte de massa que servia às áreas urbanas (o bonde elétrico), e a importância cada vez maior da cidade no contexto internacional não condiziam com a existência de uma área central ainda com características coloniais, com ruas estreitas e sombrias, e onde se misturavam as sedes dos poderes político e econômico com carroças, animais e cortiços. Não condiziam, também, com a ausência de obras suntuosas, que proporcionavam

“status” às rivais platinas. Era preciso acabar com a noção de que o Rio era sinônimo de febre amarela e de condições anti-higiênicas, e transformá-lo num verdadeiro símbolo do “novo Brasil”.

Para empreender seu programa de reformas, Passos determinou, logo após ser nomeado, a reorganização da antiga Comissão da Carta Cadastral, que deveria fornecer o apoio logístico necessário às obras que pretendia realizar, as quais foram discriminadas na mensagem encaminhada à Câmara em 1/9/1903 sob o título “Embelezamento e Saneamento da Cidade”. Três meses antes, entretanto, o prefeito já havia inaugurado sua primeira obra, ou seja, o alargamento da rua do Sacramento, a qual, a partir de 1910, levaria o seu nome.

A reorganização da Comissão (agora Serviço) da Carta Cadastral teve as suas primeiras consequências concretas na instituição do recuo progressivo dos edifícios, e na uniformização dos planos de alinhamento das ruas da cidade, que passaram também a ser numerados. Os PA* n^{os} 1/2 e 4 referiram-se à ligação da Lapa com o Estácio, através da abertura das ruas Salvador de Sá e Mem de Sá, de 17 metros de largura em terrenos obtidos com a conclusão das obras de demolição do Morro do Senado, que se arrastavam há décadas. (Mapa 3.4). Para a sua construção foram demolidas, entretanto, inúmeras casas que serviam de residência às populações pobres das freguesias de Santo Antônio e Espírito Santo. Iniciava-se, assim, com impetuosidade, o processo de renovação urbana das freguesias centrais, que viria a atingir principalmente os bairros operários.

* Planos de Alinhamento

*
 PA e abertura de rua
 *

Abertura de Av.

A abertura dessas novas vias de circulação seguiu-se uma série de obras que objetivavam o alargamento das principais artérias do centro ou de suas imediações. Foram assim alargadas, para 17m, as ruas Estácio de Sá, Frei Caneca, Assembléia, Uruguaiana, Carioca e Visconde do Rio Branco; para 24m as ruas Estreita de São Joaquim (continuação da rua Larga de São Joaquim, atual Marechal Floriano) e Visconde de Inhaúma, e, para 14 m, a rua Mariz e Barros. Alargaram-se, também, as ruas Treze de Maio, Acre, Camerino, Sete de Setembro, São José, Ramalho Ortigão, e muitas outras. Note-se que, na maioria dos casos, a Prefeitura desapropriava mais prédios do que aqueles necessários para o alargamento das ruas. Visava com isso a venda dos terrenos remanescentes (e agora valorizados) após o término das obras, ressarcindo-se assim de grande parte dos seus custos.

Alargam.

Continuando o seu programa de melhoramentos da capital, Passos determinou o uso do calçamento asfáltico em várias ruas do Centro, Catete, Glória, Laranjeiras e Botafogo, fato que adquiriu importância por ser esta a primeira vez que esse tipo de calçamento era utilizado no Brasil. São Cristóvão e Engenho Velho tiveram, por sua vez, várias de suas ruas calçadas com macadame betuminoso, enquanto pouco ou nada se fez nas áreas suburbanas.

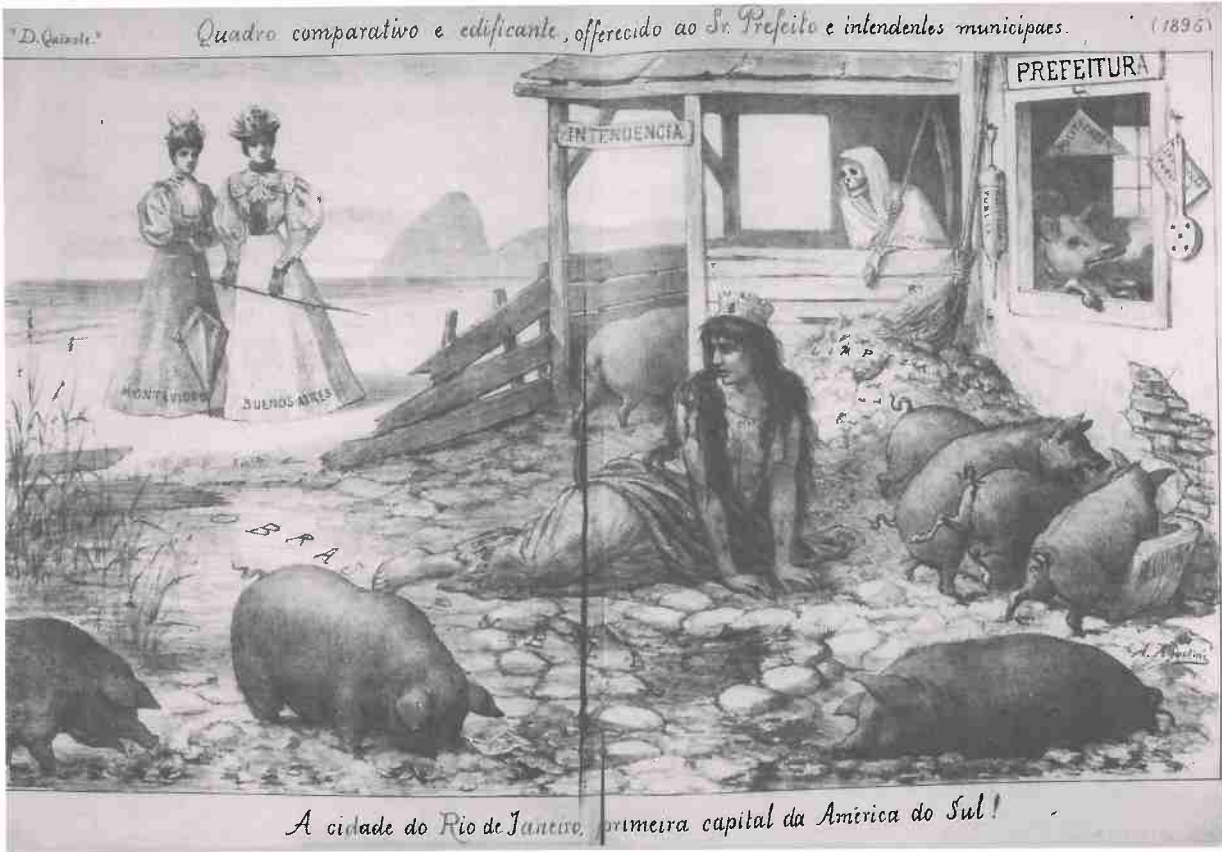
Calçam.

Decidido a melhorar a acessibilidade da zona sul

ao centro, ordenou o prefeito a construção da Avenida Beira Mar, que deveria ligar a antiga Praia de Santa Luzia ao Mourisco, numa extensão de 5.200 m, e com uma largura de 33 m. Construída no tempo recorde de 23 meses, e tendo grande parte do seu eixo em terrenos conquistados ao mar, a avenida passou a ser "um dos boulevards mais lindos do mundo", com suas duas pistas de rolamento de 9 m cada uma, separadas por um refúgio central de 7 m. O trecho entre a Praia do Flamengo e a de Botafogo exigiu a abertura de uma nova avenida, chamada da Ligação, e que mais tarde passaria a denominar-se Oswaldo Cruz.

Quanto às obras de embelezamento propriamente ditas, várias foram as ações empreendidas por Passos. A Praça XV, o largo da Glória, o Largo do Machado, a Praça São Salvador, a Praça Onze de Junho, o Passeio Público e a Praça Tiradentes foram agraciados com estátuas imponentes e/ou tiveram seus jardins melhorados; as ruas do Centro, Botafogo e Laranjeiras passaram por um surto de arborização e as estradas do Alto da Boa Vista sofreram várias modificações. Além disso, foram construídos pavilhões arquitetônicos em determinados pontos da cidade (Pavilhões de Regatas e Mourisco, em Botafogo, Vista Chinesa, Pavilhão do Campo de São Cristóvão), além de "um teatrinho Guignol para a petizada" na Praia de Botafogo. Deu-se início, ainda à construção do Tea-

Embel.



A cidade do Rio de Janeiro, primeira capital da América do Sul!

A comparação do Rio de Janeiro com Buenos Aires foi uma constante na Imprensa Carioca do final da século XIX e início do século atual. As críticas à Intendência Municipal, ao estado sanitário da cidade e à ausência de melhoramentos urbanos eram inúmeras, como bem demonstra esta charge.

Fonte: Don Quixote, nº 69, 8/8/1896. (BN)

MAPA 3.4 — A CIDADE DO RIO DE JANEIRO APÓS A REFORMA PASSOS



* tro Municipal, em terreno adquirido pela Prefeitura por 551.875\$000. Esta obra, que teve toda a sua estrutura metálica importada da Europa, era, segundo uma artista francesa em visita ao Rio e presente à inauguração "plus riche que celui de l'Opéra de Paris".⁵⁹

A integração de Copacabana ao espaço urbano foi, por sua vez, promovida pelo poder público, seja através da intimação dada à Companhia Jardim Botânico para acelerar a obra de perfuração do Túnel do Leme (inaugurado em 4/3/1906), seja pela construção da Avenida Atlântica, de início modesta, com apenas 6 m de largura, embora pavimentada.

Preocupado também com o saneamento e a higiene da cidade, ou pelo menos de alguns de seus bairros, Passos mandou canalizar o Rio Carioca (que atravessa Laranjeiras e Flamengo) e partes dos rios Berquó (Botafogo), Maracanã, Joana e Trapicheiro (Tijuca). Além disso, saneou parte da Lagoa Rodrigo de Freitas e determinou que o lixo urbano fosse removido para a Ilha de Sapucaia. Também em nome da higiene e da estética, declarou guerra aos quiosques da cidade e proibiu a venda de vários produtos por ambulantes, atingindo, por conseguinte, as fontes de renda de grande número de pessoas. Proibiu ainda o exercício da mendicância e demoliu uma série de cortiços, que já haviam sido proibidos de sofrer reparos por lei municipal de 10/2/1903.

Embora não relacionadas diretamente com a administração Passos, visto que financiadas e construídas pela União, outras obras de grande vulto foram realizadas na cidade nesse período. Embora menores em número, elas tiveram, entretanto, efeitos sociais muito mais intensos que as de Passos propriamente ditas, devido à sua monumentalidade.

A mais importante, em termos de transformação da forma urbana, foi sem dúvida a construção da Avenida Central (atual Rio Branco), para cuja abertura foram demolidas "duas ou três mil casas, muitas com famílias numerosas"⁶⁰, custando as desapropriações ao Governo Federal a quantia de 26.456:638\$019⁶¹*. Esta avenida era, sem dúvida, o complemento natural de duas outras grandes obras que se realizavam na cidade, ou seja, a Avenida Beira Mar (pela administração Passos) e o novo porto do Rio de Janeiro (a cargo da União). Decorria também da necessidade do capital e dos valores da época de se expressarem simbolicamente no espaço, razão porque, após a sua inauguração, em 15/11/1905,

"as melhores casas comerciais foram ali instaladas; os jornais construíram seus prédios monumentais e as grandes companhias, clubes, hotéis e vários edifícios do governo (Escola de Belas Artes, Biblioteca Nacional, Supremo Tribunal, Teatro Municipal, Palácio Monroe) foram nela localizados"⁶³.

As duas outras obras a cargo do Governo Federal foram a construção do porto do Rio de Janeiro e a



Foto: Malta

Alargamento da rua da Carioca durante o período Passos.

Fonte: AGCRJ/P.599

abertura das avenidas que lhe davam acesso (Francisco Bicalho e Rodrigues Alves), tudo em aterro. Embora menos drásticas em termos de seus efeitos sociais, já que não exigiram tantas demolições, sua importância econômica foi entretanto fundamental, pois eliminaram vários entraves à circulação de mercadorias, contribuindo, assim, para a integração efetiva do país na nova divisão internacional do trabalho.

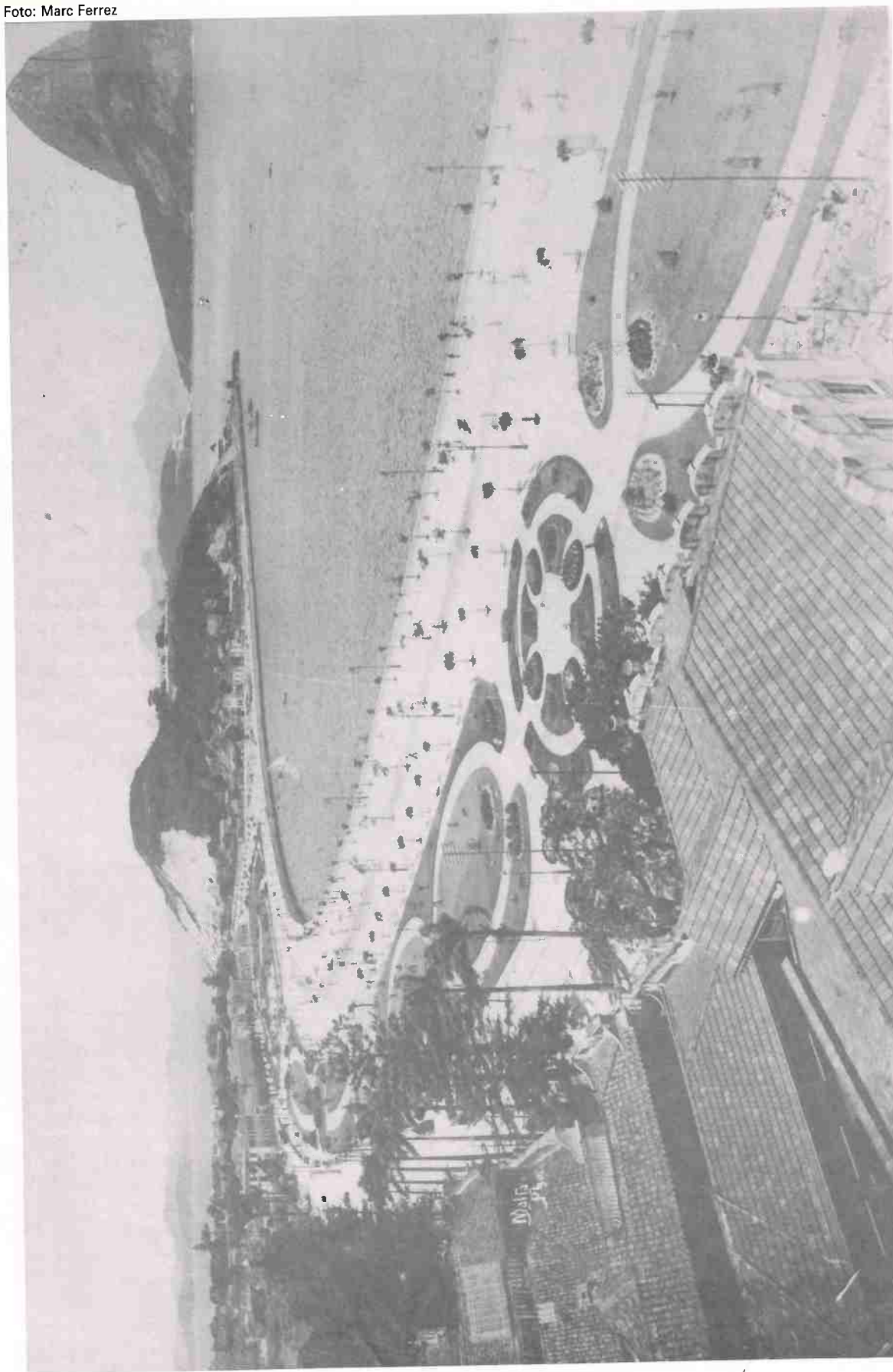
O período Passos (aqui incluídas as obras realizadas pela União) foi, pois, um período revolucionador da forma urbana carioca, que passou a adquirir, a partir de então, uma fisionomia totalmente nova e condizente com as determinações econômicas e ideológicas do momento. Nas palavras de Noronha Santos, a cidade.

"ia perdendo pouco a pouco, o aspecto pictórico e inconfundível de grande villa portuguesa. Modificara a feia e pesada edificação colonial e banira arcaicas usanças commerciaes. Abandonara para sempre a indumentária desataviada, como que num gesto de repulsa de senhora de alta distincção. Queria ser nova e bonita, com automóveis a aguçarem-lhe a ânsia de vida farta e confortável"⁶⁴.

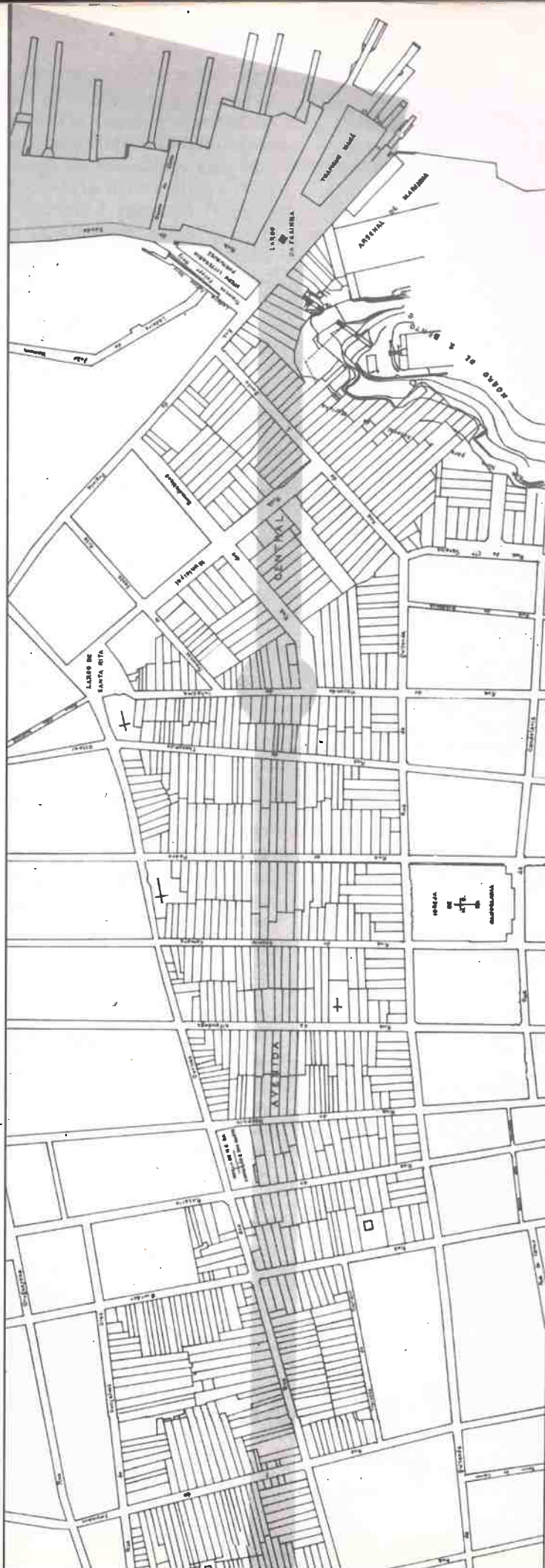
A Reforma Passos foi também importante em três outros aspectos. Em primeiro lugar, ela representa um exemplo típico de como novos momentos de organização social determinam novas funções à cidade, muitas das quais só podem vir a ser exercidas mediante a eliminação de formas antigas e contraditórias ao novo momento. Em segundo lugar, representa também o primeiro exemplo de intervenção estatal maciça sobre o urbano, reorganizado agora sob novas bases econômicas e ideológicas, que não mais condiziam com a presença de pobres na área mais valorizada da cidade.

De fato, o alargamento das ruas centrais e a abertura de novas artérias, que atravessaram preferencialmente as velhas freguesias artesanais e industriais, "destruiu os quarteirões de cortiços, habitados pelos

* As informações a respeito do número de desapropriações (Apud Leeds) e de custo (Apud Reis) são conflitantes com aquelas fornecidas por Lobo, que diz terem sido desapropriadas 641 casas de comércio e renda ao custo de 8.000:000\$000.⁶²

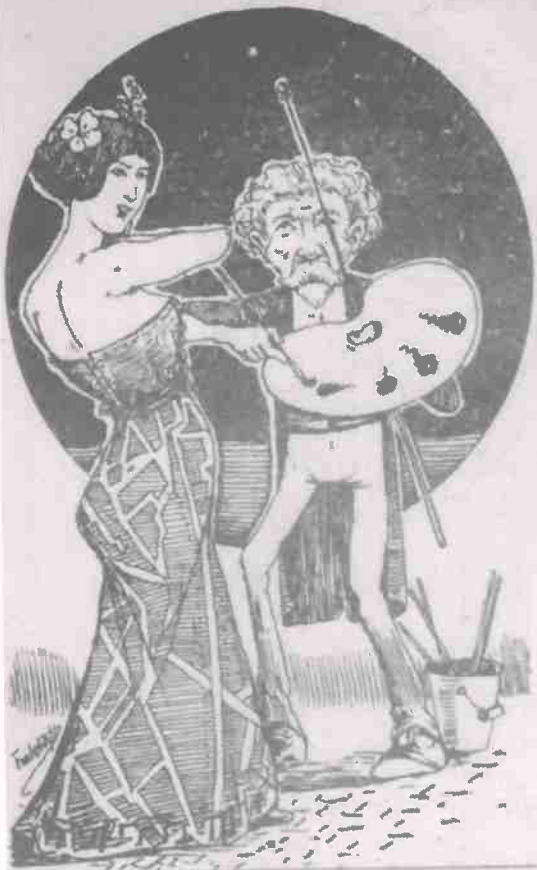


Surge o novo Rio de Janeiro, novamente rival de Buenos Aires. A Avenida Beira Mar em Botafogo.
Fonte: Gilberto Ferrez. O Rio Antigo do Fotógrafo Marc Ferrez. São Paulo, João Fortes, Ex-Libris, 1984.



Detalhe do Projeto da Avenida Central (atual Rio Branco) Fonte: Marc Ferrez. O Álbum da Avenida Central, Rio de Janeiro, João Fortes, Ex-Libris, 1982.

Capital Art-Nouveau



— Tem paciência, não estás acostumada a esses luxos de cidade civilizada e por isso é que te sentes constrangida com essa roupa, mas eu quero ver-te bella, cheirosa e anticulidica, custe o que custar...

Fonte: Tagarella. Nº 67, 4/6/1903, p. 11.

Contras
 *
 proletários, e os armazéns e trapiches dos bairros marítimos, numa extensão de aproximadamente 13 ha⁷⁵. Grande parte da população foi, então, forçada a morar com outras famílias, a pagar aluguéis altos (devido à diminuição da oferta de habitações) ou a mudar-se para os subúrbios,⁶⁶ já que pouquíssimas foram as habitações populares construídas pelo Estado em substituição às que foram destruídas. Conforme relata Oliveira Reis:

“Devido ao fato de que as desapropriações e demolições afetavam os locais de moradia da classe operária, Passos enviou à Câmara Municipal mensagem solicitando autorização para a construção de casas para operários. Obteve o Decreto 1042, de 18/7/1905. Por esse decreto, podia aproveitar as sobras dos terrenos desapropriados para a abertura da Avenida Salvador de Sá e de outras constantes do plano para construir casas para operários, que pagariam aluguel mensal de, no máximo, 12% do custo das mesmas. Na sua administração

foram construídas 120 casas, totalizando 12.743 m² nas ruas Mendes Campos, Salvador de Sá e Leopoldo”.⁶⁷

Finalmente, o período Passos também se constitui em exemplo de como as contradições do espaço, ao serem resolvidas, muitas vezes geram novas contradições para o momento de organização social que surge. É a partir daí que os morros situados no centro da cidade (Providência São Carlos, Santo Antônio e outros), até então pouco habitados, passam a ser rapidamente ocupados, dando origem a uma forma de habitação popular que marcaria profundamente a feição da cidade neste século — a favela. O Morro da Providência, por sinal, já era conhecido como Morro da Favela desde 1897, quando passou a ser habitado por militares de baixa hierarquia retornados de Canudos.⁶⁸

A destruição de grande número de cortiços fez, pois, da favela, a única alternativa que restou a uma população pobre, que precisava residir próximo ao local de emprego. E essa população, paradoxalmente, não cessava de crescer, atraída que era à cidade pelo desenvolvimento industrial e pelos empregos na construção civil. Com efeito, a esse respeito dizia Backheuser em 1906:

“A situação da classe pobre era, pois, muito precária, apesar da existência de trabalhos bem remunerados no Rio atualmente. Mas por isso mesmo chegavam diariamente, de todos os lugares circunvizinhos, camponeses, que trocavam seus serviços na roça por ocupações de operário. . . A população pobre aumentou sem que aumentasse o número de casas”.⁶⁹

Nem todos os que eram expulsos dos cortiços ou que chegavam à cidade localizaram-se, entretanto, nas favelas. A grande maioria, ao que parece, instalou-se nos subúrbios, contribuindo assim para a sua ocupação efetiva. Os dados apresentados na Tabela 3.6, referentes ao período 1890-1906, parecem confirmar isso, indicando o apreciável aumento populacional ocorrido nas freguesias suburbanas mais próximas do Centro: Engenho Novo e Inhaúma. Note-se ainda, nessa mesma tabela, os efeitos da Reforma Passos sobre as freguesias centrais, as quais, se não apresentaram decréscimos de população (como ocorreu com as de Candelária, Santa Rita e Sacramento, as mais sacrificadas em termos de demolições), tiveram taxas de crescimento sensivelmente menores do que aquelas apresentadas pelas demais freguesias da cidade.

A Tabela 3.6 indica, ainda, a progressão da ocupação residencial burguesa na zona sul e na freguesia do Engenho Velho, que eram agora servidas por bondes elétricos. Com efeito, a partir de 1904 toda a linha da Companhia Jardim Botânico passou a ser eletrificada, o mesmo acontecendo, a partir de 1905, com as linhas das Companhias São Cristóvão, Carris Urbanos e Vila Isabel, detentoras de volume de tráfego apreciável (Tabela 3.7). Essas três últimas passaram ain-

TABELA 3.6
POPULAÇÃO RESIDENTE E TAXA DE CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO DAS FREGUESIAS DO RIO DE JANEIRO
(1890 - 1906)

Freguesias	População Residente		Taxas de crescimento %
	1890 ¹	1906 ²	1890-1906
Freguesias Urbanas	429.745	619.648	44
Candelária	9.701	4.454	-54
São José	42.017	44.878	7
Santa Rita	46.161	45.929	-1
Sacramento	30.663	24.612	-20
Glória	44.105	59.102	34
Santana	67.533	79.315	17
Sto. Antônio	37.660	42.009	12
Espírito Santo	31.389	59.117	88
Engenho Velho	36.988	91.494	147
Lagoa	28.741	47.992	67
São Cristóvão	22.202	45.098	103
Gávea	4.712	12.750	171
Engenho Novo	27.873	62.898	126
Freguesias Rurais	92.906	185.687	100
Iraja	13.130	27.410	109
Jacarepaguá	16.070	17.265	7
Inhaúma	17.448	68.557	293
Guaratiba	12.654	17.928	42
Campo Grande	15.950	31.248	96
Santa Cruz	10.954	15.380	40
Ilha do Governador	3.991	5.616	41
Ilha de Paqueta	2.709	2.283	-16
Total	522.651	805.335	54

Fontes: 1) Recenseamento de 1890.

2) MORTARA, Giorgio. Um Enigma Resolvido: a população do Brasil. *Estudos Brasileiros de Demografia*, Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1 (7): 72-3, julho/1947. Apud LOBO, Eulália Maria Lahmeyer, *op. cit.*, vol. 2, p. 828.

da, nesse mesmo ano, a ser administradas pela Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company Limited,* empresa canadense concessionária dos serviços de energia elétrica da cidade, que em breve passaria a ter virtual monopólio sobre os serviços públicos da cidade.

Concluindo, o período Passos verdadeiro período Haussmann à la carioca, representa, para o Rio de Janeiro, a superação efetiva da forma e das contradições da cidade colonial-escravista, e o início de sua transformação em espaço adequado às exigências do Modo de Produção Capitalista. Neste movimento de transição o papel do Estado foi fundamental, tanto no que diz respeito à sua intervenção direta sobre o urbano, como no que toca ao incentivo dado à reprodução de diversas unidades do capital. Dialeticamente, o período Passos representa também a etapa inicial de desenvolvimento de novas e importantes contradições -

Concl

TABELA 3.7
NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELAS
COMPANHIAS SÃO CRISTÓVÃO, VILA ISABEL E
CARRIS URBANOS (1904-1906)

Ano	Passageiros Transportados		
	Cia. S. Cristóvão	Cia. Vila Isabel	Cia. Carris Urbanos
1904	18.344.885	20.987.252	33.296.190
1905	23.251.770	22.727.699	39.912.592
1906	25.114.602	-	-

Fonte: NORONHA SANTOS, F.A. - *Meios de Transporte no Rio de Janeiro*: Rio de Janeiro, Typographia do Jornal do Commercio, 1934, vol. 1, pp. 362, 369 e 375.

agora de base totalmente capitalista - que marcarão profundamente a evolução da cidade no século XX,* que serão discutidas a seguir.

* A transferência da concessão dessas companhias para a Light só iria ocorrer, entretanto, em 1916.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. Evolução da Paisagem Urbana do Rio de Janeiro até o Início do Século XX. *Boletim Carioca de Geografia* 12 (1 e 2), 1959, p. 33.
2. *Ibid*, p. 33.
3. *Ibid*, p. 33.
4. *Ibid*, pp. 33-34.
5. *Ibid*, pp. 35-37.
6. NORONHA SANTOS, Francisco Agenor. *As Freguesias do Rio Antigo*. Rio de Janeiro, O Cruzeiro, 1965, p. 49.
7. BERNARDES, Lysia M.C., *op. cit.*, p. 37.
8. SEGADAS SOARES, Maria Therezinha. Fisionomia e Estrutura do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia* 27(3), julho/setembro. 1965, p. 360.
9. Ver sobre o assunto BERNARDES, Lysia M.C., *op. cit.*, p. 37, e NORONHA SANTOS, F.A.
10. LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro, IBMEC, 1978, vol. 1, p. 242.
11. *Ibid*, pp. 243-244.
12. Ver BARDY, Cláudio. O Século XIX. In GOVERNO DO ESTADO DA GUANABARA, *Rio de Janeiro em seus Quatrocentos Anos – Formação e Desenvolvimento da Cidade*. Rio de Janeiro, Record, 1965, p. 119.
13. NORONHA SANTOS, Francisco Agenor. *Meios de Transporte no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Typographia do Jornal do Commercio, 1934 vol. 1, p. 262.
14. *Ibid*, p. 262.
15. *Ibid*, p. 263.
16. ESTADO DA GUANABARA, Secretaria de Planejamento e Coordenação Geral, *Programas de Governo*, vol. III (Desenvolvimento Econômico e Social – Serviços Públicos Básicos A). Rio de Janeiro, 1974, sem página numerada.
17. Sobre o assunto, ver NORONHA SANTOS, F.A. Meios de Transporte no Rio de Janeiro, *op. cit.*, vol. 2, p. 217.
18. *Ibid*, p. 218
19. Uma análise sucinta do desenvolvimento dessas vilas da Baixada Fluminense é apresentada por SEGADAS SOARES, Maria Therezinha. Nova Iguaçu: Absorção de uma Célula Urbana pelo Grande Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*, 24 (2), 1962, pp. 155-256.
20. SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. Transportes de Massa – Condicionadores ou Condicionados? *Revista de Administração Municipal*, 24 (144), setembro/outubro, 1977, p. 25.
21. BARAT, Josef. *Estrutura Metropolitana e Sistema de Transportes: estudo do caso do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1975, pp. 99-100.
22. DUNLOP, Charles. *Os Meios de Transportes do Rio Antigo*. Rio de Janeiro, Ministério dos Transportes, Serviço de documentação, 1972, p. 37. *Apud* BARAT, Josef, *op. cit.*, p. 100.
23. NORONHA SANTOS, F.A. Meios de Transporte no Rio de Janeiro, *op. cit.*, vol. 1, p. 260.
24. *Ibid*, p. 269.
25. NORONHA SANTOS, F.A. Meios de Transporte no Rio de Janeiro, *op. cit.*, pp. 271-272.
26. *Ibid*, pp. 276-277.
27. NORONHA SANTOS, F.A. As Freguesias do Rio Antigo, *op. cit.*, p. 42.
28. LOBO, Eulália Maria Lahmeyer, *op. cit.*, vol. 1, p. 246.
29. NORONHA SANTOS, F.A. As Freguesias do Rio Antigo, *op. cit.*, p. 86.
30. *Ibid*, p. 90
31. NORONHA SANTOS, F.A. Meios de Transporte no Rio de Janeiro, *op. cit.*, vol. 1, p. 318.
32. REIS, José de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus Prefeitos: Evolução Urbanística da Cidade*. Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977, p. 8.
33. NORONHA SANTOS, F.A. As Freguesias do Rio Antigo, *op. cit.*, p. 90.
34. NORONHA SANTOS, F.A. Meios de Transporte no Rio de Janeiro, *op. cit.*, vol. 1, p. 344.
35. *Ibid*, pp. 241-242.
36. *Ibid*, pp. 338-339.
37. REIS, José de Oliveira, *op. cit.*, p. 10.
38. NORONHA SANTOS, F. A. Meios de Transporte no Rio de Janeiro, *op. cit.*, vol. 1, p. 341.
39. BRONSTEIN, Olga & LUCENA, Henrique. *Um Estudo para a Lagoa Rodrigo de Freitas*, trabalho inédito, PUR/COPPE/UFRJ, 1973.
40. REIS, José de Oliveira, *op. cit.*, pp. 15-16.
41. LOBO, Eulália Maria Lahmeyer, *op. cit.*, p. 237
42. *Ibid*, p. 238.
43. BRASIL. Conselho Superior de Saúde Pública, *Pareceres sobre os Meios de Melhorar as Condições das Habitações Destinadas às Classes Pobres*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1886. *Apud* LEEDS, Anthony & LEEDS, Elizabeth. *A Sociologia do Brasil Urbano*. Rio de Janeiro, Zahar, 1978, p. 189.
44. NORONHA SANTOS, F.A. Meios de Transporte no Rio de Janeiro, *op. cit.*, vol. 1, p. 482
45. *Ibid*, p. 482
46. NORONHA SANTOS, F.A. As Freguesias do Rio Antigo, *op. cit.*, p. 77.
47. NORONHA SANTOS, F.A. Meios de Transporte no Rio de Janeiro, *op. cit.*, vol. 1, pp. 496-497.
48. *Apud* SEGADAS SOARES, Maria Therezinha. Nova Iguaçu: Absorção de uma Célula Urbana pelo Grande Rio de Janeiro, *op. cit.*, p. 169.
49. BARAT, Josef. *Estrutura Metropolitana e Siste-*

- ma de Transportes: estudo de caso do Rio de Janeiro, *op. cit.*, p. 105.
50. NORONHA SANTOS, F.A. Meios de Transporte no Rio de Janeiro, *op. cit.*, vol. 1, p. 314.
 51. ESTADO DA GUANABARA, Secretaria de Estado de Governo, Coordenação de Planos e Orçamentos. *Deslocamento das Indústrias Cariocas*. Rio de Janeiro, Serviço Tipográfico GOP/SGO, 1969, p. 6.
 52. NORONHA SANTOS, F.A. As freguesias do Rio Antigo, *op. cit.*, p. 57.
 53. LOBO, Eulália Maria Lahmeyer, *op. cit.*, vol. 2, p. 470
 54. *Ibid*, vol. 2, pp. 483-484.
 55. SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. Transportes de Massa – Condicionadores ou condicionados?, *op. cit.*, p. 23.
 56. Comentário de Paulo Berger in NORONHA SANTOS, F.A. As Freguesias do Rio Antigo, *op. cit.*, p. 53.
 57. NORONHA SANTOS, F.A. Meios de Transporte no Rio de Janeiro, *op. cit.*, vol. 2, p. 229.
 58. Os dados apresentados nesta parte do trabalho foram extraídos, em grande parte, de REIS, José de Oliveira, *op. cit.*, pp. 15-50.
 59. *Apud* REIS, José de Oliveira, *op. cit.*, p. 29.
 60. LEEDS, Anthony & LEEDS, Elizabeth, *op. cit.*, p. 190.
 61. REIS, José de Oliveira, *op. cit.*, p. 22
 62. LOBO, Eulália Maria Lahmeyer, *op. cit.*, vol. 2, p. 504.
 63. REIS, José de Oliveira, *op. cit.*, p. 22.
 64. NORONHA SANTOS, F. A. Meios de Transporte no Rio de Janeiro, *op. cit.*, vol. 2, p. 88
 65. LOBO, Eulália Maria Lahmeyer, *op. cit.*, vol. 2, p. 504.
 66. LEEDS, Anthony & LEEDS, Elizabeth, *op. cit.*, p. 190.
 67. REIS, José de Oliveira, *op. cit.*, p. 26.
 68. LEEDS, Anthony & LEEDS, Elizabeth *op. cit.* p. 191.
 69. BACKHEUSER, Everardo. *Habitações Populares*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1906. *Apud* LEEDS, Anthony & LEEDS, Elizabeth, *op. cit.*, pp. 190-191.
-