

O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro*

Elisabeth von der Weid

Introdução

O RIO DE JANEIRO FOI A PRIMEIRA CIDADE da América do Sul a organizar um serviço de transportes coletivos sobre trilhos de ferro. A introdução desse tipo de veículo na cidade transformou de tal maneira o modo de vida e a estrutura urbana que alguns autores dividem a história do Rio em antes e depois da "revolução" dos transportes coletivos. Para Maurício Abreu, o marco temporal seria o ano de 1870, quando a Estrada de Ferro D. Pedro II aumentou o número de seus trens suburbanos, e o serviço de bondes, iniciado em 1868, começou a se consolidar, através da implantação de inúmeras companhias que concorriam no uso do espaço urbano. A partir daquele ano, os dois elementos responsáveis pela expansão da cidade

* "Bonde" é o termo utilizado em muitas cidades brasileiras no lugar de carris, palavra portuguesa para *tramways*. Este trabalho é parte de uma pesquisa maior sobre o bonde no imaginário carioca. Gostaria de agradecer a Eduardo Silva, por sua valiosa leitura crítica e sugestões. Para a pesquisa, tenho contado com a colaboração imprescindível de Déborah Raison e Célide Maria Mendes, sendo este artigo apenas um dos resultados iniciais.

passaram a ter uma atuação conjunta.¹ O transporte de massa permitiu o desafogo do centro, onde se concentravam tanto os ricos quanto os pobres, por falta de transportes rápidos e regulares. As companhias de carris ampliaram a malha urbana muito além do antigo centro e mesmo da Cidade Nova que começava a se formar em meados do século passado. A forma como se deu esse processo levou a uma nova estruturação social na divisão do espaço da capital. Na verdade, o bonde foi um elemento essencial para a expansão e organização do espaço urbano no Rio de Janeiro.

As transformações da cidade colonial.

O Rio de Janeiro colonial era uma cidade portuária nas margens da baía de Guanabara, espremida entre os morros, ocupando um espaço conquistado através do dessecamento dos brejos e manguesais da região. Durante o século XIX, ocorreram inúmeras modificações a nível político e econômico, com influências na estrutura social e na configuração do espaço urbano, a começar pela vinda da família real portuguesa, em 1808, que trouxe para a colônia uma classe até então inexistente e novas necessidades materiais. Depois da independência, em 1822, a capital transformou-se em polo de atração de trabalhadores livres, nacionais e estrangeiros, trazendo uma nova conformação social e novos problemas na organização da cidade.

Do ponto de vista do espaço urbano, a cidade tinha ainda características coloniais. Dividia-se em cinco freguesias centrais, que abrangiam a área do porto, o largo do Paço - com a sede do governo imperial - e as áreas comerciais e financeiras. Nestes mesmos locais encontravam-se tanto as habitações populares quanto as moradias das classes dirigentes, sendo que estas, pelo seu poder de mobilidade, também tinham como opção as chácaras na zona sul (Glória e Catete), subúrbios que levavam ao caminho de Botafogo, na zona

¹ ABREU, Maurício de A. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IPLANRIO/Zahar, 1987. p. 37. Ver também Jaime L. Benchimol, *Pereira Passos, um Haussmann tropical*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1990. p. 96.

rural.² O centro populoso abrigava um conjunto heterogêneo de escritórios, lojas, bancos, depósitos, oficinas, trapiches, prédios públicos, armazéns (quase sempre com cortiços ou estalagens construídos nos fundos, funcionando como fonte de renda complementar), sobrados e casas térreas, que eram habitações particulares, e casarões transformados em casas de cômodos, servindo de moradia para as populações de baixa renda.³

O velho arraial de São Cristóvão, na zona norte da cidade, teve o privilégio de abrigar a residência da família real, o que levou à melhoria dos caminhos de acesso e ao aterro de uma parte do Saco de São Diogo. Estas obras permitiram maior salubridade e aproximaram a região do centro, o que levou à formação da chamada Cidade Nova. Em volta do palácio de São Cristóvão passaram a se instalar as residências da aristocracia, que tinha poder de mobilidade, transformando o velho arraial em elegante bairro, com a rápida multiplicação de moradias ricas. Para essa região dirigiram-se as primeiras diligências, e também os pequenos ônibus de tração animal, chamados "gôndolas".

No velho centro fervilhava uma multidão heterogênea que nele habitava e trabalhava, através de diversas formas de sobrevivência dentro do reduzido espaço urbano. Aí se misturavam escravos de ganho e trabalhadores livres, vendendo sua força de trabalho, ou produtos variados como comidas e objetos reciclados, enfim, qualquer atividade por uma diária. A partir dos anos 1850, intensificou-se a entrada de capitais estrangeiros, aplicados principalmente em serviços públicos. A sociedade tradicional, apoiada em relações escravistas de produção, começou a adquirir novos hábitos e necessidades essencialmente capitalistas, em particular a partir do crescimento do café como principal produto de exportação. Esse processo só fez acentuar as contradições da cidade, movida por duas lógicas distintas, escravista e capitalista.⁴

² ABREU, M. A. *Evolução...* pp. 35-37.

³ BENCHIMOL, Jaime L. "A modernização do Rio de Janeiro", in Giovanna Rosso del Brenna (org), *O Rio de Janeiro de Pereira Passos*, Rio de Janeiro, PUC/RJ, 1985. p. 600.

⁴ ABREU, M. A. *Evolução...* p. 36.

No último quartel do século XIX, o Rio de Janeiro passou a ser o principal centro comercial e financeiro do país. Durante a década de 1880, intensificou-se o estabelecimento de indústrias, principalmente têxteis, nos arrabaldes distantes do centro, como Laranjeiras, Botafogo, Jardim Botânico, Gávea, Tijuca e Andaraí. No velho centro e na chamada Cidade Nova, que se expandia no caminho de São Cristóvão, cresceu o número de pequenas oficinas de artesanato e manufaturas, sobretudo depois da proclamação da República. Na década de 1890, São Cristóvão perdeu definitivamente seu prestígio com a transferência das famílias abastadas para a zona sul e a adaptação dos antigos solares em espaços de produção fabril ou casas de moradia coletiva. A região transformou-se em densa zona industrial.

O Rio de Janeiro crescia em ritmo vertiginoso, em função das levas de imigrantes e do êxodo rural, sobretudo depois da abolição da escravatura, em 1888. Entre 1872 e 1890, a população urbana praticamente dobrou, passando de 274.972 a 522.651 habitantes, o que correspondeu a um aumento de 90% em dezoito anos. Dez anos depois, a cidade já tinha 691.565 habitantes, e em 1906 atingia 811.444. Era a única cidade no país com mais de 500 mil habitantes, sendo que as duas outras principais cidades, São Paulo e Salvador, tinham na época pouco mais de 200 mil.⁵ O crescimento populacional dos anos 1880 correspondeu principalmente a uma entrada de população rural, vinda das fazendas de café da Província do Rio de Janeiro, que começavam a perder a produtividade, até o êxodo em massa nos últimos anos da década, com o final da escravidão. Essas levas de migrantes ex-escravos, basicamente trabalhadores rurais, de certa forma rebeldes à disciplina pela própria reação a um processo que os desqualificava, transformaram o velho centro do Rio num gigantesco mercado de trabalho informal, em que cada um vendia sua força ou sua inventiva para sobreviver.⁶

⁵ BENCHIMOL, J. L. "A modernização..." p. 601.

⁶ DAMAZIO, Sílvia F. *Retrato social do Rio de Janeiro na virada do século*. Rio de Janeiro, EDUERJ, 1996.

Apesar de ser a maior cidade brasileira, o Rio de Janeiro era ainda, na segunda metade do século XIX, um centro urbano com características tipicamente coloniais. Ruas estreitas, sinuosas e esburacadas, a maioria sem pavimentação, congestionadas por fluxos de homens e mercadorias entre o terminal ferroviário, a zona portuária e o centro mercantil. As casas eram pequenas e simples, com fachadas desbotadas. Lama e poeira se alternavam dependendo das chuvas ou do calor. A população andava descalça e mal vestida, com escravos que transportavam cadeirinhas ou carregamentos de mercadorias, cruzando com vendedores ambulantes levando cestos, burricos carregados de hortaliças, frutas ou outras cargas.⁷ Havia todo tipo de animais pelas ruas: cães, gatos, cabritos, até perus. Muita gente andando a pé ou a cavalo. Esse quadro só fez intensificar com o crescimento espacial, e sobretudo demográfico, da velha cidade. Nos quarteirões insalubres do centro e da zona portuária irrompiam epidemias de todo tipo (varíola, tifo, febre amarela, peste bubônica), que se espalhavam por toda a cidade, com uma mortalidade assustadora que tornava o Rio de Janeiro uma região de risco.

Os transportes existentes eram puxados por cavalos ou burros. Podiam ser tálburis ou calèches, que eram veículos individuais ou para poucas pessoas, carroças para transporte de carga, e as diligências, ônibus e gôndolas, que eram os tipos de transportes coletivos existentes. As *diligências* eram como carruagens grandes puxadas por quatro cavalos. Eram usadas para viagens mais longas, e não tinham espaço para muitas pessoas. "Recebiam passageiros descalços e sem colarinho ...e transportavam trouxas de roupa e pequenas cargas, tabuleiros com doces, verduras e frutas, das que eram vendidas pelos mercadores ambulantes".⁸ Os *ônibus* eram inicialmente muito poucos, quatro carros fechados apenas, de dois andares, puxados por quatro cavalos. Podiam acomodar mais passageiros do que as

⁷ A visão do cotidiano das ruas do Rio de Janeiro foi construída a partir da leitura de Luis Edmundo, *O Rio de Janeiro do meu tempo*, Rio de Janeiro, Conquista, 1957; Noronha Santos, *Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e evolução*, 1º vol., Rio de Janeiro, Typ. do Jornal do Commercio, 1934; Eduardo Silva, *As queixas do povo*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988; Silvia F. Damazio, *op. cit.*; e Jaime L. Benchimol, "A modernização...".

⁸ SANTOS, Noronha. *Op. cit.*, p.221.

diligências, e eram um transporte utilizado sobretudo pelas classes menos favorecidas. Foram os primeiros veículos que se propuseram a levar um número maior de passageiros, com uso voltado para apoio ao trabalhador. Duraram até o início dos bondes, funcionando precariamente com a concorrência das diligências e das *gôndolas*. Estas eram um tipo de pequenos ônibus puxados por pares de bestas, com capacidade para nove passageiros - quatro de cada lado e um no fundo. Eram veículos pesados e oscilantes, mas havia muitos carros e, quando a empresa ampliou as linhas, o preço tornou-se mais barato que o dos ônibus. Como eram também mais freqüentes, passaram a ser o transporte mais popular.⁹

A revolução dos bondes.

A primeira tentativa de organizar um transporte coletivo mais eficiente, com características de transporte de massa, deveu-se a um médico inglês radicado na cidade, o Dr. Thomas Cochrane, que tinha conseguido, em 1856, uma concessão do governo imperial para estabelecer linhas de veículos sobre trilhos de ferro. A proposta de Cochrane era construir um sistema ligando o velho centro à Tijuca, tendo para isso formado uma empresa que se denominou Companhia de Carris de Ferro da Cidade à Boavista na Tijuca.¹⁰ A linha foi inaugurada oficialmente pelo Imperador em 1859, e as viagens passaram a ser feitas de manhã e à tarde, de forma ainda precária, servindo a área da Cidade Nova. Havia apenas dois veículos em serviço, importados da Inglaterra. Esses primeiros carros sobre trilhos eram puxados por burros, e foram logo apelidados pelos cariocas de "maxambombas", talvez por analogia aos trens da Estrada de Ferro D. Pedro II que iam até um engenho com este nome na zona rural.¹¹ Em 1861, assumia a presidência da Companhia de Carris de Ferro da Cidade à Boavista o barão de Mauá, empresário pioneiro das estradas de ferro no país,

⁹ *Idem. Ibidem.* pp. 232-3 e 260.

¹⁰ COMPANHIA DE CARRIS LUZ E FORÇA DO RIO DE JANEIRO (referida a seguir como CCLFRJ-Light). *Tramways. Concessões*. Rio de Janeiro, 1941. p. 5. Ver também Ch. J. Dunlop, *Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro*. v. I. Rio de Janeiro, Edição de 500 exemplares em "multilít" da CCLFRJ-Light, s/d. p. 6.

¹¹ DUNLOP, Ch. J. *Apontamentos ...* pp. 7 e 17. "Cariocas" são os habitantes da cidade do Rio de Janeiro.

tendo experiência em várias companhias de serviços públicos e outros investimentos. No mesmo ano, Mauá pedia autorização para mudar a tração animal para vapor, fazendo no ano seguinte a primeira experiência com o novo sistema.¹²

As “maxambombas” funcionaram precariamente, ora em um sistema ora no outro, por poucos anos, pois a Companhia Ferro-Carril da Tijuca, como era mais conhecida, teve duração efêmera. Sua atuação foi dificultada, desde o início, principalmente pelas gôndolas, que procuravam impedir a mobilidade do concorrente, atrapalhando a passagem dos carros e provocando acidentes, o que não era muito difícil, na medida em que as pessoas não estavam acostumadas com os veículos sobre trilhos, nem com a velocidade que esse sistema permitia dentro do perímetro urbano. O número de acidentes assustava os possíveis passageiros, e a população recebeu com algum receio o novo transporte coletivo. Na verdade, o empresário inglês era mais um idealista visionário do que um homem de negócios. O projeto necessitava de capital para expandir-se e conquistar a população. Entretanto, apesar da associação com Mauá, não houve condições para captá-lo. Em novembro de 1866, a empresa de carris da Tijuca, em dificuldades financeiras, suspendeu seus serviços e a concessão caducou em seguida, por interrupção de tráfego.¹³

A idéia não morreu com a empresa, pois havia propostas paralelas que procuravam consolidar-se. No mesmo ano de 1856, dois outros empresários tinham obtido uma concessão do mesmo tipo de transporte coletivo devendo ligar o centro ao longínquo arrabalde da Gávea, passando pelos subúrbios da Glória, Catete e Botafogo, servindo portanto a zona sul da cidade. Nessa região encontravam-se antigas fazendas, cujas terras estavam sendo divididas em chácaras, que podiam ser moradia ou casas de veraneio das classes dirigentes. Começavam também a aparecer armazéns, geralmente pertencentes a imigrantes portugueses, e casas modestas de pessoas que viviam do trabalho para essas famílias. A empresa teria três estações, duas nas extremidades e uma central, no Jardim

¹² *Idem. Ibidem.* pp. 15-17. Ver também CCLFRJ-*Light. Tramways...* p. 23.

¹³ CCLFRJ-*Light. Tramways ...* Nota p. 25.

Botânico.¹⁴ Mas a construção da linha não era um empreendimento simples, e os empresários brasileiros tiveram ainda menos condições que o inglês. Em 1862, a concessão foi adquirida pelo barão de Mauá, que era na época presidente da Companhia Ferro-Carril da Tijuca, e que organizou, em seguida, a Companhia do Caminho de Carris de Ferro do Jardim Botânico.¹⁵

O principal problema, tanto de Mauá quanto de seus dois precursores ou de Cochrane, era a obtenção de capital. O descrédito dos cariocas vinha aumentando, o que levou inclusive à falência da companhia da Tijuca, e Mauá começou a procurar capital no exterior. Havia um americano interessado, Charles B. Greenough, que comprou a concessão em novembro de 1866, e organizou uma companhia nos Estados Unidos, a *Botanical Garden Rail Road Company Ltd.*¹⁶ Mauá continuou associado nos primeiros tempos, e seu nome aparece na documentação, ora como representante da empresa, juntamente com Greenough, ora como fiador da *Botanical Garden*, que teve autorização para funcionar no Brasil somente em abril de 1868.¹⁷

O início do assentamento dos trilhos foi imediato e o desenvolvimento dos trabalhos extremamente rápido. O primeiro trecho, cujas obras foram iniciadas em junho de 1868, ia da rua do Ouvidor ao Largo do Machado, e ficou pronto em setembro do mesmo ano, sendo inaugurado no mês seguinte. A companhia continuou a colocação dos trilhos chegando até Botafogo ainda nesse mesmo ano. Houve uma interrupção dos trabalhos porque a rua que levava ao Jardim Botânico não estava concluída, e o trabalho foi feito por etapas, levando três anos para chegar ao portão do parque, e doze para ir até o alto da

¹⁴ *Idem, ibidem.* p. 545.

¹⁵ *Idem, ibidem.* Nota p. 553. Ver também de Ch. Dunlop, *Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro.* v. II. Rio de Janeiro, Laemmert, 1955. p.7.

¹⁶ CCLFRJ-Light. *Op. cit.* p. 561 e Dunlop, *Apontamentos...* v.II. p. 12

¹⁷ CCLFRJ-Light. *Op. cit.* p. 563-572.

Gávea. Enquanto isso, os bondes faziam conexão com o serviço de gôndolas ou com as diligências para completar o itinerário.¹⁸

Os carros eram inicialmente fechados, para 30 passageiros: dezoito sentados em dois bancos longitudinais e doze em pé, nas plataformas de frente e de traz. Em 1870, foram encomendados os seis primeiros bondes abertos para fumantes, com seis bancos transversais, para quatro passageiros cada um. O novo veículo foi logo bem recebido, sendo muito mais leve e fresco, adaptado ao clima da cidade, e suplantou rapidamente o carro fechado.¹⁹ Foi nesta fase que começou a ser utilizado o termo "*bond*" para designar o novo tipo de transporte. A origem, segundo Dunlop, foi um sistema de bloco de cinco passagens instituído pela *Botanical Garden* para facilitar o troco, na medida em que as moedas no valor das passagens eram raras. Os blocos eram comprados nas estações e as passagens tinham escrito em cima o nome da companhia, a palavra "*bond*" (título), o valor e um desenho do veículo. Por analogia, o povo passou a chamar o veículo pela palavra que o acompanhava. Em pouco tempo, o termo generalizou-se.²⁰

Na verdade, a experiência de Cochrane tinha sido, no fundo, bem sucedida, na medida em que os carros tinham sido aceitos, inicialmente com restrições, mas também com certo fascínio, pela população. A relação dos passageiros com o novo transporte era um misto de medo e encantamento e, como vimos, o principal problema tinha sido a falta de capitais, ou a insegurança dos empresários-capitalistas. A partir do sucesso da *Botanical Garden*, surgiu uma enxurrada de novas empresas, que se formaram mais ou menos na mesma época. Em 1868, o governo imperial autorizou o barão do Rio Negro e Quintino Bocaiúva a reativarem o serviço da Companhia do Caminho de Ferro da Cidade à Boavista, cuja concessão tinha caducado. Em janeiro do ano seguinte, Quintino transferiu a concessão

¹⁸ DUNLOP, Ch. J. *Rio antigo*. v. III. Rio de Janeiro, Laemmert, 1955. pp. 117-118.

¹⁹ DUNLOP, CH. J. *Apontamentos...*v. II. pp. 41-42.

²⁰ DUNLOP, Ch. J. *Apontamentos...*v. I. pp. II-III.

para seu amigo Bernardo Caymari, industrial de origem cubana.²¹ Ainda em 1868, um outro empresário, Charles A. Morsing, obteve concessão para uma linha de carris entre a Corte e os bairros de São Cristóvão, Caju, Rio Comprido e Saco do Alferes. Os capitalistas norte americanos Silvester S. Battin e Albert B. Hagger obtiveram a transferência das concessões de Charles Morsing e Bernardo Caymari, reunindo as duas propostas. Formaram uma companhia em Nova York, que obteve autorização para funcionar no Brasil em 1869, com o nome de *The Rio de Janeiro Street Railway Co.* Em 1873, a empresa foi adquirida por capitalistas brasileiros, passando a chamar-se Companhia Ferro-Carril de São Cristóvão.²²

Ainda no ano de sua formação, a nova empresa inaugurava o primeiro trecho de suas linhas, do Largo de São Francisco, no Centro, até São Cristóvão.²³ Em dois anos foi progressivamente atingindo o Caju e a Tijuca. Os bairros servidos pela companhia eram, na época, área residencial da elite, próxima à residência do Imperador. A partir da década de 1890, como vimos, esses bairros começaram a perder prestígio para os da zona sul. Crescia, aos poucos, o número de fábricas nas proximidades de São Cristóvão, graças à facilidade de acesso, por ser uma área próxima ao centro. Os antigos solares e casarões adaptaram-se graças à infra-estrutura existente na área. Muitos deles tornaram-se espaços fabris ou habitações coletivas. Estas, junto com a grande concentração de cortiços formada para moradia dos trabalhadores nessa área da cidade, transformaram completamente a composição social da região.²⁴ Assim, com a extensão de suas linhas, a Companhia de São

²¹ Quintino Bocaiúva era jornalista e republicano histórico, considerado o patriarca da República, e Bernardo Caymari foi um grande amigo e patrocinador de Quintino, a quem apoiou, financiando campanhas e jornais. Cf. Eduardo Silva, (org.) *Idéias políticas de Quintino Bocaiúva*. Coleção Ação e Pensamento da República. Brasília, Senado Federal, e Rio de Janeiro, Fundação Casa de Rui Barbosa, 1986. "Introdução", pp. 75-79.

²² A evolução da Companhia de São Cristóvão foi obtida através dos contratos no livro da CCLFRJ, *Tramways..., cit.*

²³ SILVA, Maria Laís Pereira da. *Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992. p. 30.

²⁴ ABREU, M. A. *op. cit.* p. 47. Os cortiços eram habitações coletivas para a população de baixa renda, consistindo num corredor de casinhas de construção precária, com dependências sanitárias em comum.

Cristóvão passou a atravessar as áreas mais densas e proletarizadas do Rio de Janeiro: os bairros de Santo Cristo, Catumbi e Gamboa, todos na periferia de São Cristóvão. A companhia cobria também a zona portuária e os terminais de estradas de ferro, importantes para deslocamento de populações e produção. Os passageiros dos bondes da São Cristóvão se dividiam entre os de maior e menor poder aquisitivo, e a empresa resolvia o problema cobrando passagens por seções, de modo a tornar mais barato o transporte nas zonas proletárias.²⁵

O sucesso das Companhias do Jardim Botânico e de São Cristóvão nos mostram dois procedimentos comuns no desenvolvimento das empresas de carris no Rio de Janeiro. Por um lado, o recurso ao capital estrangeiro foi essencial para permitir a implantação dos projetos. As duas principais empresas só se estabeleceram com capital estrangeiro e se tornaram nacionais depois de terem conseguido se impor e expandir suas redes de transportes. Por outro lado, um empreendimento que podia gerar tanto lucro tornou-se altamente cobiçado, dando lugar a um sem número de pedidos de concessão, que por sua vez, resultavam em inúmeras pequenas empresas que se digladiavam pelo espaço urbano. Essa concorrência desenfreada levou à generalização do processo de fusão de companhias numa tendência à monopolização, estabelecendo implícita ou explicitamente, privilégios de zona, ou seja, a área compreendida pela concessão de uma companhia não podia ser servida por outra.

O centro da cidade era particularmente cobiçado e concorrido. Houve uma série de concessões cobrindo trechos curtos, e dificultando o tráfego nas ruas estreitas do centro. A concessão das linhas de carris entre a cidade e os morros de Santa Teresa e Paula Mattos, foi obtida em 1872 por empresários que organizaram a Empresa Ferro-Carril de Santa Teresa. A partir de 1885 essa companhia passou a funcionar com o nome de Empresa do Plano Inclinado de Santa Teresa, tendo abandonado a proposta do centro da cidade, e expandindo as linhas dos morros. Em 1891, foi formada a Companhia Ferro-Carril Carioca,

²⁵ SANTOS, Noronha, *op. cit.* p. 359.

que obteve a concessão da Empresa do Plano Inclinado de Santa Teresa. No ano seguinte, a nova companhia conseguia permissão para prolongar suas linhas até o morro de Santo Antônio, no centro, através de um viaduto, o que levou à construção, na base desse morro, da estação terminal da companhia no largo da Carioca.²⁶

Com relação às linhas do centro, a Companhia Locomotora era a mais antiga, tendo sido incorporada em 1865 para transportar mercadorias por carris de ferro naquela área. Em 1874, foi concedida à Companhia Ferro-Carril Fluminense uma linha de carris nas ruas do centro para transporte de passageiros e bagagens, e outra à Companhia Ferro-Carril Carioca & Riachuelo, com o mesmo objetivo. Todas essas empresas se enfrentavam quanto aos privilégios de zona, entrando em confronto também com as grandes companhias, como a São Cristóvão e a Jardim Botânico, que tinham suas estações principais no centro da capital.

Em 1878, atendendo a pedido daquelas empresas e à necessidade de articular o transporte na área central da cidade, o governo imperial autorizou a fusão das companhias Locomotora, Fluminense, Carioca & Riachuelo e Santa Teresa (as linhas de planície da antiga concessão), formando a Companhia de Carris Urbanos. O perímetro urbano descrito no decreto restringia-se apenas às freguesias do velho centro.²⁷ A Companhia de Carris Urbanos ligava a área central da cidade aos terminais de barcas e ferrovias, que eram os pontos de embarque e desembarque de mercadorias. Atuava mais no transporte de cargas do que no de passageiros. A evolução dessa empresa nos mostra a importância do processo de fusão de companhias para simplificar o serviço e solucionar a divisão dos privilégios de zona num perímetro tão restrito como o do centro urbano do Rio na época.

²⁶ Todos os dados sobre a seqüência das concessões se encontram no livro da CCLFRJ-Light, *Tramways...*

²⁷ A história das empresas que formaram a Companhia de Carris Urbanos pode ser reconstituída a partir do livro da CCLFRJ-Light, *Tramways...*

Um outro procedimento usual na expansão das companhias ferro-carris foi a associação destas com o capital imobiliário. A Companhia Ferro Carril de Vila Isabel é um exemplo típico desse processo, tendo sua formação e expansão diretamente ligadas a um empreendimento imobiliário, a formação do bairro de Vila Isabel, na zona norte. Nesse caso, os próprios concessionários da empresa de bondes, se envolveram concomitantemente nos dois negócios. A concessão de bondes propunha uma linha que ligasse o centro da cidade aos bairros do Engenho Novo e Andaraí Grande. Parte dessa área pertencia à fazenda dos Macacos, propriedade da família imperial. Os concessionários compraram a fazenda em 1872, mais ou menos na época em que fizeram o contrato dos bondes para aquela área da cidade, e criaram a Companhia Arquitetônica, que estabeleceu um projeto de loteamento. O bairro projetado seguia o exemplo das cidades européias, com grandes avenidas e construções modernas, e começou rapidamente a se desenvolver. A primeira linha da Companhia Vila Isabel ia do centro do Rio de Janeiro até o portão da fazenda dos Macacos, e foi inaugurada em 1873. As primeiras viagens foram gratuitas, com o propósito de apresentar aos possíveis compradores o novo bairro que se estruturava. No ano seguinte, começaram as vendas dos terrenos e as primeiras construções na área da antiga fazenda. O desenvolvimento da empresa de bondes se fez conjugado à expansão do bairro.²⁸ As demais linhas da concessão só foram inauguradas em 1875.

Outra característica da Companhia Vila Isabel foi a incorporação de outras empresas menores, seguindo o processo de fusão para garantir o monopólio do serviço na sua área. Neste caso estão a Empresa Ferro-Carril Vila Guarani, adquirida em 1886, e a Companhia Ferro-Carril de Cachambi, em 1899. Nesse meio tempo, a Vila Isabel passou por outro processo característico das principais empresas de bondes: foi adquirida, em 1889, por capitalistas ingleses que sustentaram o desenvolvimento da companhia durante dez anos, ao fim dos quais ela passou ao controle do consórcio alemão *Brasilianische Electricitäts Gesellschaft*, que consolidou definitivamente a fusão das três empresas em 1899. Desde

²⁸ A evolução da companhia e do bairro de Vila Isabel se baseou no livro da CCLFRJ-Light, *Tramways ...*, e também nas obras de Maria Laís Pereira da Silva, Noronha Santos, Dunlop e, em especial, Maurício Abreu.

1890, a companhia já tinha inaugurado linhas que viriam a ser de grande importância, como a de Cachambi até a estação do Engenho Novo, ligando a estação ferroviária às novas áreas urbanizadas e também a futuras áreas industriais de importância. As novas linhas que se instalaram iriam permitir também a formação do bairro do Méier.²⁹

Por seu lado, a Companhia Jardim Botânico também atuava com interesse ligado à expansão imobiliária. Suas linhas abriam espaço nos subúrbios da zona sul, que foram rapidamente se transformando em bairros e permitindo a transferência de populações do velho centro, inclusive aquelas que não tinham poder de mobilidade e que agora contavam que um transporte coletivo rápido e barato.

Na década de 1880, intensificou-se o estabelecimento de indústrias na região, sobretudo têxteis, como a fábrica Aliança, em Laranjeiras, as Companhias Carioca e Corcovado no Jardim Botânico, a fábrica São Félix na Gávea, e pequenas fábricas de produção diversificada, principalmente em Botafogo. As indústrias levaram à formação, nas suas proximidades, de núcleos de população operária, que habitavam vilas construídas pelas próprias empresas, ou cortiços, geralmente improvisados como segunda fonte de renda pelos imigrantes portugueses donos de armazéns. As margens da lagoa Rodrigo de Freitas eram formadas por terrenos pantanosos e insalubres, entre os bairros de Botafogo, Jardim Botânico e Gávea, habitado por populações de baixa renda, na sua maioria operários que vinham trabalhar nas indústrias da região, ou que eram atraídos pela possibilidade de moradia gratuita nos terrenos abandonados dessa lagoa. Formavam, assim, um espaço de moradia popular entre os bairros de elite da zona sul.

A Companhia Jardim Botânico teve desde o início o domínio dessa zona, porém, ao surgirem as primeiras propostas para levar os trilhos até Copacabana, começaram as disputas de interesses dentro e fora da empresa. Houve mesmo a formação de uma companhia, a Empresa Copacabana, que se organizou para explorar a concessão de uma

²⁹ Os dados sobre o processo de fusão efetuado pela Cia. F.C. de Vila Isabel foram obtidos nos mesmos trabalhos mencionados na nota anterior.

linha, obtida em 1874. A polêmica do privilégio de zona terminou num acordo, sustando o desenvolvimento da Empresa Copacabana, cuja concessão terminou caducando em 1880.

³⁰

Dentro da própria diretoria da Companhia Jardim Botânico havia dissidências sobre a oportunidade ou não de se desenvolver o ramal da orla marítima.³¹ Era importante garantir o privilégio de zona, mas a construção da nova linha era uma obra cara e demorada, sem perspectiva de lucro imediato. O término das concessões das companhias de bondes estava próximo (1893) e não parecia ser de interesse qualquer investimento, na dúvida de sua renovação. E esse investimento implicava na construção de um túnel para romper uma passagem no trecho montanhoso que isolava as praias. Além disso, havia pouquíssimas edificações na nova área, sendo um bairro ainda em projeto, sem nenhuma expectativa de desenvolvimento a curto prazo. A construção do ramal era uma aventura, tanto para a companhia de bondes quanto para as empresas imobiliárias.

A disputa pela renovação dos contratos e pela revisão das cláusulas respectivas chegou a provocar uma crise no governo da cidade, e a demissão do Conselho de Intendência Municipal. Havia poderosos interesses em jogo, das companhias de bondes e das empresas imobiliárias. Em agosto de 1890, foram renovadas as concessões das companhias do Jardim Botânico e de São Cristóvão, mantendo a cláusula de reversão dos bens das empresas ao patrimônio municipal sem indenização, no fim dos prazos das concessões, o que tinha sido um dos motivos da polêmica.³² O novo contrato permitia à Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico a construção do ramal de Copacabana através de um túnel no morro do Barroso, depois chamado túnel Alaor Prata ou Túnel Velho. A obra foi feita de

³⁰ CCLFRJ-Light. *Tramways...* p.827. Ver também Noronha Santos, *op. cit.* p. 286.

³¹ SILVA, M. L. P. *Op. cit.* p. 28.

³² BASTOS, Ana Marta Rodrigues. "O Conselho de Intendência Municipal : Autonomia e Instabilidade (1889-1892)". Trabalho apresentado no Seminário Rio Republicano. Rio de Janeiro, FCRB, 1984.(mimeo).

forma bastante rápida, e o tráfego dos bondes para Copacabana foi inaugurado em julho de 1892.³³

A construção desse ramal foi feita de acordo com os interesses do capital imobiliário, que tinha a perspectiva de se expandir naquela área. Para a empresa de transporte, nada melhor do que essa proposta, que abria um novo espaço de obtenção de lucros. Ao iniciar as viagens para a orla marítima, a Companhia Jardim Botânico fez uma intensa propaganda do novo espaço que se abria, primeiro com viagens gratuitas, depois através de grandes tabuletas fixadas na porta das estações com anúncios : "Quereis gozar de boa saúde? Ide à Copacabana. Bondes em quantidade" ou "Passeio agradável e refrigerante : Copacabana. Bondes até as duas horas da manhã", e até quadrinhas :

"Graciosas senhoritas, moços chics,

Fugi das ruas, da poeira insana,

Não há lugares para pic-nics

Como em Copacabana." ³⁴

O objetivo era incentivar os possíveis visitantes e futuros moradores. Para o governo municipal era de todo interesse esse acordo empresarial, uma vez que a abertura de uma nova zona residencial possibilitava um aumento da renda do município através dos novos

³³ SILVA, M. L. P. *Op. cit.* p. 28.

³⁴ DUNLOP, Ch. J. "Copacabana no começo do século" *in A Turbina*, nº 65, Nov. 1959. p.3. MUSEU DA IMAGEM E DO SOM. Arquivo fotográfico. Foto da porta da estação do Largo do Machado da Companhia Jardim Botânico, em que aparece um cartaz.

impostos. O desenvolvimento do novo bairro se deu em curto espaço de tempo, a partir da abertura do túnel e da inauguração do serviço de bondes.³⁵

Os passageiros da Companhia Jardim Botânico eram, como vimos, além dos moradores de classe alta e média, que caracterizavam os bairros da zona sul, um sem número de trabalhadores que cobriam as crescentes necessidades dessa região. Era preciso atender, portanto, a grupos de menor poder aquisitivo, como os que atuavam nos serviços domésticos ou no comércio (tanto o "formal" como o de ambulantes), e aos operários das indústrias ali estabelecidas. Para cobrir essa demanda e anular a concorrência das diligências, a empresa colocou em circulação bondes destinados a passageiros e cargas, cobrando metade do preço das passagens. Esses bondes bagageiros tiveram desde logo o apelido de "caraduras" e, mais tarde, de "taiobas", e neles podia-se viajar descalço, em meio a trouxas de roupa, tabuleiros de verduras, frutas ou doces dos ambulantes, jacás de galinhas e outras aves, e todo tipo de mercadoria.³⁶

Além das empresas que atuavam nas áreas urbana e suburbana da velha capital, havia outras pequenas companhias de carris que, juntamente com os ramais das estradas de ferro na zona rural, completavam a rede de transporte coletivo da cidade. Vale a pena mencionar, talvez, a Companhia de Jacarepaguá, que ligava a estação ferroviária de Cascadura e a freguesia de Jacarepaguá, na zona rural. Inaugurada em 1876, esta linha servia principalmente para o transporte dos produtos agrícolas da região para a área de concentração urbana.³⁷

Paralelamente ao serviço de bondes de tração animal que realizava o transporte no centro urbano e nos subúrbios das zonas norte e sul, foi feita, em 1882, a concessão de uma linha férrea com tração a vapor ligando o Cosme Velho ao Corcovado, com finalidade

³⁵ ABREU, M. A. *Op. cit.* p. 72.

³⁶ DUNLOP, Ch. J. *Rio Antigo*. v. I. p. 35.

³⁷ *Idem. ibidem.* p. 37. Ver também CCLFRJ-Light. *Tramways...*

exclusivamente turística. A Companhia Ferro-Carril e Hotel Corcovado teve seu primeiro trecho inaugurado em outubro de 1884, indo do Cosme Velho às Paineiras, onde já existia um hotel que foi inaugurado no mesmo dia. O presidente da companhia era Francisco Pereira Passos, que anos depois foi prefeito do Rio de Janeiro. No ano seguinte foi aberto o tráfego para toda a linha até o alto da montanha.³⁸

Eletrificação dos bondes e reforma urbana.

O sistema de tração animal acarretava uma série de dificuldades ao espaço urbano. Mas as alternativas ainda não estavam claras. A primeira experiência de bonde movido a vapor não tinha dado certo, talvez por ter sido excessivamente vanguardista, num momento em que o próprio veículo sobre trilhos ainda não tinha sido aceito pela população. No final do século surgiram novas formas de energia, com a descoberta da eletricidade, e começaram as experiências de aplicação de novos sistemas. Quando foram renovadas as concessões das companhias de bondes, em 1890, uma das cláusulas inseridas em quase todos os contratos era a exigência de eletrificação das linhas.³⁹

Esta proposta tinha origem numa experiência realizada pela Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico em 1887, utilizando o sistema de "acumuladores *Julien*", que eram aparelhos elétricos acumuladores de força e luz. A companhia tinha feito uma viagem com um bonde elétrico conduzindo a Princesa Regente durante a abertura da Exposição dos Caminhos de Ferro Brasileiros. Alguns dias depois foi feita nova viagem, desta vez uma composição formada por um bonde elétrico com mais cinco carros de reboque, com banda de música e cerca de 150 convidados, saindo do Largo do Machado em direção à Gávea.⁴⁰ Pode-se imaginar o fascínio da experiência para a população, que via o bonde andando sozinho. Entretanto, apesar do sucesso do momento, o sistema não teve continuidade, pois

³⁸ CCLFRJ-Light. *A Estrada de Ferro do Corcovado: Concessões*. Rio de Janeiro, 1940. pp. 5-21.

³⁹ CCLFRJ. Op. cit. Sobre a renovação das concessões, ver também Ana Marta Rodrigues Bastos. *Op. cit.*

⁴⁰ DUNLOP, Ch. J. *Apontamentos...* v. II pp. 156-157.

foi abandonado pouco depois na Europa e nos Estados Unidos, e não durou muito tempo aqui.

Animada com a experiência, a Companhia do Jardim Botânico procurou outro processo, decidindo por um sistema de produção de eletricidade por meio de uma usina a vapor, já em uso em algumas cidades americanas.⁴¹ Em 1892, a empresa inaugurou a tração elétrica em seus veículos. O bonde partiu do centro, próximo à Carioca, sob os aplausos do povo, e deslizou suavemente em direção à rua do Passeio, às praias do Russel e do Flamengo, indo até a rua Dois de Dezembro, onde ficava a usina elétrica que alimentava o sistema.⁴²

Em 1896 foi inaugurada a substituição da tração animal pela elétrica nos bondes da Companhia Ferro-Carril Carioca, com a passagem das linhas sobre os Arcos da Lapa, ligando os morros de Santa Teresa e Santo Antônio. A transformação do velho aqueduto colonial em viaduto tinha sido um projeto arrojado, causando admiração aos participantes da comitiva e à população do bairro. A linha eletrificada ia até o largo do França⁴³. Em 1898, a Estrada de Ferro da Tijuca desenvolvia um projeto de eletrificação de suas linhas. A Companhia de São Cristóvão tinha uma linha de carros de luxo com tração elétrica no trecho que tinha correspondência com a linha da Tijuca. Em 1900, todos os contratos tiveram novas cláusulas em que as exigências de eletrificação tinham seus prazos reduzidos com promessas de ampliação dos prazos das concessões quando as obras estivessem terminadas.⁴⁴

Essas primeiras experiências de eletrificação mostraram a imensa vantagem do novo sistema e a importância de desenvolvê-lo. No entanto, apesar da possibilidade de sua aplicação em múltiplos setores, a eletricidade vinha sendo produzida através de pequenos

⁴¹ *Idem, ibidem.* p. 192.

⁴² *Ibidem.* p. 193.

⁴³ DUNLOP, Ch. J. *Rio Antigo.* v. I. p. 61.

⁴⁴ CCLFRJ-Light. *Tramways...*

empreendimentos. A diversidade de aplicações atraía os capitalistas e empresários, interessados sobretudo em produzir em grande escala, mas as áreas de aplicação na cidade estavam, na maior parte, já em mãos de concessionários. Este era o caso dos transportes ferro-carris, distribuídos por várias empresas, e da iluminação pública e privada, privilégio da *Société Anonyme du Gaz*. A produção de energia elétrica através da força hidráulica era, por certo, o empreendimento mais econômico e produtivo. Sua aplicação, entretanto, ficava reduzida no Rio de Janeiro ao fornecimento de força motriz para a indústria e os serviços em geral. Mesmo assim, nos últimos dias do século XIX, foi concedido ao inglês William Reid o privilégio de estabelecer usinas produtoras de energia elétrica gerada por força hidráulica. O contrato definitivo de Reid com a Prefeitura foi assinado já em 1900.⁴⁵

Por esta época, estava se estabelecendo em São Paulo uma empresa produtora de energia hidroelétrica que também tinha em mãos as concessões de transportes ferro-carris eletrificados: a *São Paulo Tramway Light and Power Co. Ltd*. As concessões foram obtidas através de um grupo de empresários paulistas que tinham ido procurar no Canadá capital para financiar seu projeto.⁴⁶ Ao conhecer as condições urbanas e o potencial do Rio de Janeiro, os dois principais dirigentes da empresa canadense, Frederick S. Pearson e Alexander Mackenzie, se envolveram com o projeto de eletrificação da capital do país.

O fato de já estarem estabelecidos em São Paulo não facilitou a proposta desses empresários para o Rio, ao contrário. O monopólio conseguido pelos capitalistas estrangeiros naquela cidade alertou os políticos e administradores da capital. Como já havia uma tendência ao monopólio nos transportes urbanos, e a iluminação pública e privada já

⁴⁵ CCLFRJ-Light. *Eletricidade e Gás : legislação e contratos*. Rio de Janeiro, 1940. p. 277.

⁴⁶ SZMREZANYI, Tamás e SAES, Flávio. "Energia Elétrica e Capital Estrangeiro : o Caso da Light em São Paulo, 1899-1904". Trabalho apresentado no Congresso Internacional do Centenário da República Brasileira. Rio de Janeiro, Museu de Astronomia e Ciências Afins, setembro de 1989. (Mesa redonda "Energia Elétrica , Estado e Sociedade"). Ver também, de Duncan McDowall, *The Light. Brazilian Traction, Light and Power Co. Ltd. 1899-1945*. University of Toronto Press, 1988.

estava em mãos de uma única empresa, estrangeira, o poder municipal procurou evitar essa tendência na produção do novo tipo de energia, através do decreto nº 1001, assinado pelo prefeito Pereira Passos em 1904, proibindo privilégios exclusivos para produção e distribuição de energia elétrica no Distrito Federal, o que permitia a concessão de licenças para mais de uma pessoa ou empresa.⁴⁷

Ao tomar conhecimento do decreto, os empresários norte americanos quase desanimaram, pois o investimento seria excessivo para enfrentar uma competição. O principal interesse da produção de energia hidroelétrica era sua aplicação nos transportes e na iluminação pública. A concessão Reid já tinha os objetivos restritos, obrigando os capitalistas à aquisição das empresas concessionárias existentes nos outros setores. A perspectiva de concorrência na produção e fornecimento da energia hidroelétrica praticamente inviabilizava o projeto. A implantação da *Light and Power* no Rio foi resultado de uma dura batalha e de muitas barganhas.⁴⁸

O momento era ideal para investimentos em serviços urbanos no Rio de Janeiro, na medida em que a prefeitura e o próprio governo federal estavam empenhados em obras de melhoramentos e saneamento da capital. Ao ser eleito presidente, em 1902, Rodrigues Alves propôs-se a solucionar os problemas básicos da cidade, erradicando os focos de epidemias e modernizando a estrutura urbana colonial de modo a tornar o Rio uma metrópole "civilizada e cosmopolita". Nesse sentido, o governo federal encarregou-se de dois empreendimentos principais: a construção da avenida Central, eixo de escoamento de tráfego e organização do espaço urbano, cortando o centro nevrálgico da Capital da República, e as obras de modernização do porto, fundamentais para a manutenção do Rio de Janeiro como principal ligação do país com o comércio internacional e como foco de atração de imigrantes.

⁴⁷ CCLFRJ-Light. *Eletricidade...* pp. 293-294.

⁴⁸ WEID, Elisabeth von der. "Prólogo" in Maria Bárbara Levy e Eulália L Lobo, org. *Estudos sobre a Rio Light*. Rio de Janeiro, Light Serviços de Eletricidade S.A., 1990.

A obra do porto implicou na demolição de inúmeras construções e no aterro de toda uma área formada por praias e enseadas, onde funcionavam pequenos embarcadouros independentes, para poder construir um cais retilíneo com 3.500 m de extensão, permitindo aos navios atracar diretamente para serem descarregados por modernos guindastes elétricos. A obra foi iniciada em 1904, e seus trabalhos duraram até 1911.⁴⁹ A construção da avenida Central começou em fevereiro de 1904, e representou um verdadeiro turbilhão no velho centro, arrasado em poucos meses para dar lugar a uma artéria moderna, que centralizasse as melhores casas comerciais, grandes companhias, jornais, e edifícios públicos, como a Biblioteca Nacional, a Escola de Belas Artes, e o Teatro Municipal, além das estações terminais de todas as linhas de bonde da cidade.⁵⁰

As demolições desencadearam-se numa ação devastadora, arrasando o labirinto de ruelas estreitas da Cidade Velha, onde se misturavam a multidão de trabalhadores livres, seus locais de trabalho e moradia, com atividades artesanais e semi-fabris, e o alto comércio e as finanças. O chamado "bota abaixo" destruiu o centro antigo - segundo Eulália Lobo, foram 641 casas de comércio desapropriadas, e Oliveira Reis fala em 700 demolições.⁵¹ Sem contar com os inúmeros cortiços e casas de cômodos, que eram as moradias das classes populares. O objetivo era desafogar o velho centro colonial, abrindo um largo canal de circulação do ar, de modo a transformar o aspecto e as condições de higiene daquele espaço. O custo social foi enorme, pois a obra desabrigou milhares de pessoas e desorganizou completamente seu modo de vida. Em sete meses, inaugurava-se o eixo principal, rasgado entre o Boqueirão e a Prainha (ambos os espaços desapareceriam em seguida com as obras do porto e as da avenida Beira Mar), já com os primeiros prédios em início de construção, e contando com uma linha de bondes elétricos que transportou o presidente da República e sua comitiva ao longo dos 2 km abertos da futura avenida.

⁴⁹ BENCHIMOL, J. L. "A modernização..." p. 601.

⁵⁰ BENCHIMOL, J. L. *Pereira Passos...* p. 198.

⁵¹ BENCHIMOL, J. L. "A modernização..." p. 602.

Além dessas obras, de responsabilidade do governo federal, o prefeito Pereira Passos também se encarregou de diversas medidas reformadoras a nível municipal, desde a vacinação obrigatória até a abertura de inúmeras avenidas, seguindo o exemplo da avenida Central, e estabelecendo paralelamente uma legislação draconiana referente às construções e aos usos do espaço urbano. As avenidas visavam, por um lado, facilitar a circulação de pessoas e mercadorias tanto dentro do centro urbano quanto na direção dos arrabaldes das zonas norte e sul. Por outro lado, havia a intenção de mudança do uso social do espaço urbano atravessado pelas novas vias, expropriando um conjunto socialmente diferenciado de ocupantes daquela área, e transformando-a de modo a valorizá-la e possibilitar sua reocupação por grupos sociais selecionados.⁵²

A construção da avenida Beira-Mar, facilitava o tráfego entre o centro e os arrabaldes da zona sul, criando ao mesmo tempo um pitoresco passeio pela orla marítima, e incentivando a ocupação da região, inclusive através de obras públicas de infra-estrutura. Na zona norte foram alargadas várias ruas, e construídas algumas avenidas, como a Mem de Sá e a Salvador de Sá, de modo a ligar o centro aos pólos de convergência das vias suburbanas. Do mesmo modo foram abertas comunicações com a zona portuária, iniciando o alargamento e o prolongamento de ruas e avenidas, antes mesmo do início das obras do novo cais. Essa gigantesca remodelação exigiu a demolição de centenas de prédios, que se somaram aos destruídos pela construção da avenida Central e do novo porto.⁵³

Enquanto se faziam todas essas obras de urbanização, as companhias de bondes aproveitavam o espaço das ruas que se abriam para ampliar suas redes, sobretudo a Companhia Jardim Botânico. Ainda em 1905, essa empresa obtinha autorização para abrir o túnel do Leme, ou Túnel Novo, dando outro acesso às praias da zona sul, e à avenida Atlântica, inaugurada um ano antes por Pereira Passos. A propaganda do novo ramal e dos novos terrenos voltou a ser feita através de cartazes colocados nos terminais da companhia

⁵² *Idem, ibidem.* p. 604.

⁵³ *Idem, ibidem.* p. 603.

e nos próprios veículos, e também em quadrinhas no verso dos cupons das passagens, como por exemplo:

"Pedem vossos pulmões ar salitrado ?

"Correi, antes que a tísica os algeme.

"Deixai do Rio o centro infeccioso,

"Tomai um bonde que va dar ao Leme..." ⁵⁴

Ainda nesse mesmo clima de transformação do espaço urbano, iniciaram-se as obras de extensão das linhas da Igrejinha de Copacabana até a Vila Ipanema, numa continuação da proposta de abertura de novos espaços nobres de moradia.

Durante esse período em que se desenvolviam as obras de modernização da capital, Mackenzie articulava os contatos de modo a obter para os canadenses a concessão de energia elétrica e o controle dos serviços com ela relacionados. Havia outros empresários concorrentes, nacionais e estrangeiros, tentando comprar ou obter a transferência da concessão Reid antes que ela caducasse, em virtude de ser ela anterior ao decreto 1001 e ter um prazo de 15 anos de privilégio. A concessão deveria adaptar-se à nova situação legal, mas os empresários vitoriosos lutariam pela manutenção do privilégio até 1915.

Enquanto Pearson procurava organizar uma companhia no Canadá, Mackenzie obtinha no Rio de Janeiro concessões complementares, de modo a garantir o futuro monopólio. ⁵⁵ Por outro lado, através da compra do ativo ou do controle progressivo por maioria acionária, Mackenzie foi adquirindo as empresas de bondes e a empresa belga de gás e iluminação. *The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co. Ltd.* teve autorização para funcionar no Brasil em 30 de maio de 1905. Imediatamente, a estratégia empresarial passou a ser a

⁵⁴ DUNLOP, Ch.J. "Copacabana no início do século", *cit.*

⁵⁵ WEID, Elisabeth von der. "O advento da Companhia (1900-1912)" *in* M.B. Levy e E.L. Lobo. *Op. cit.* p. 41.

rapidez, na construção da barragem e da usina hidroelétrica, e na conquista de clientes, de modo a garantir o controle do mercado antes do término do prazo do privilégio.

Ainda em 1905, Mackenzie conseguiu a consolidação do contrato de energia elétrica, reafirmando cláusulas que podiam estar prejudicadas pelo decreto 1001. Por outro lado, iniciou a batalha pela revisão de todos os contratos, o que foi obtido em 1907, prorrogando o prazo da concessão Reid de 1950 para 1990, sem modificar os termos do privilégio, que continuava até 1915.⁵⁶ Entretanto, os dez anos que restavam eram mais do que suficientes para estruturar a companhia e seu sistema sem competidores, de modo a dominar o mercado e impossibilitar a penetração de qualquer concorrente. A manutenção do privilégio pela companhia estrangeira provocou um grande debate nos meios políticos e nos jornais. O desrespeito ao decreto 1001, foi questionado pelos empresários concorrentes e também por jornalistas e políticos.⁵⁷

O contrato de unificação do sistema de carris, em 1907, reuniu três das principais companhias de bondes: a São Cristóvão, a Vila Isabel e a Carris Urbanos, que controlavam o tráfego do centro e da zona norte da cidade. Os privilégios de zona foram prorrogados até 1940 e os prazos das concessões até 1970.⁵⁸ As relações com a Companhia do Jardim Botânico foram progressivamente se estreitando, na medida em que a *Light* (como logo foi sendo chamada a empresa canadense) foi aos poucos adquirindo lotes de ações daquela

⁵⁶ CCLFRJ-Light, *Eletricidade...*(Decreto 1112, de 22 de novembro de 1906, que levou à revisão do contrato de energia elétrica em 25 de junho de 1907), p. 323 e CCLFRJ-Light, *Tramways ...* (contrato de unificação das companhias de bondes em 6 de novembro do mesmo ano), p. 431.

⁵⁷ CARONE, Edgard. *A Primeira República. Texto e Contexto*. Rio de Janeiro/São Paulo, Difel, 1976. pp. 180-193.

⁵⁸ CCLFRJ-Light, *Eletricidade...*(Decreto 1112, de 22 de novembro de 1906, que levou à revisão do contrato de energia elétrica em 25 de junho de 1907), p. 323 e CCLFRJ-Light, *Tramways ...* (contrato de unificação das companhias de bondes em 6 de novembro do mesmo ano), p. 431.

companhia até obter maioria acionária e presença na diretoria, o que se deu em 1909.⁵⁹ A partir do ano seguinte, a Jardim Botânico passou a funcionar nos moldes das companhias unificadas, mas mantendo sua identidade de empresa. Os trajetos passaram a ser conectados, utilizando o mesmo padrão de carros e bitolas, de modo a simplificar o tráfego.

Pelo contrato de unificação, a *Light* tinha obtido a permissão para igualar as bitolas das linhas do centro pelo padrão mais largo, possibilitando a adoção de carros com capacidade para cinco passageiros por banco, em vez de quatro. Os carros eram também maiores, podendo ter maior número de bancos que os bondes de burro e os da Carioca, por exemplo. Isso permitia aumentar bastante a capacidade de transporte de passageiros, e portanto as perspectivas de lucro. A uniformização possibilitou a interligação entre as linhas das diferentes empresas, diminuindo as despesas e ampliando o atendimento, concentrando as garagens em um ou dois pontos, o que reduzia os custos de manutenção.

⁶⁰

A Companhia Carioca, que atuava nos morros de Santa Teresa e Paula Mattos, e já tinha boa parte de suas linhas eletrificadas na virada do século, também foi incorporada à companhia canadense nos moldes do contrato de unificação. Apenas as linhas da Carioca continuaram a funcionar no sistema de bitola estreita, mantendo os carros menores, com capacidade para apenas quatro passageiros por banco. Isso era necessário em virtude das ruas estreitas e cheias de curvas e ladeiras do bairro montanhoso. E era também viável, na medida em que essa linha era como um ramal independente, saindo de um terminal próximo à caixa d'água da Carioca, diretamente para o bairro através do Aqueduto da Lapa. A compra da maioria acionária desta empresa também foi uma questão debatida largamente na imprensa, sendo que o acionista majoritário, que tinha entrado em acordo

⁵⁹ RIO DE JANEIRO TRAMWAY LIGHT AND POWER CO, LTD. *3d Annual Report*, ref. 1908. Na realidade, o negócio foi realizado em Janeiro de 1909, mas já aparece neste relatório, na rubrica "Generalidades".

⁶⁰ WEID, E. "O advento ..." in M. B. Levy e E. L. Lobo. *Op. cit.* p.44.

com a *Light* e procurava facilitar a aquisição de lotes de ações por esta empresa, era o ex-ministro da Fazenda, Joaquim Murinho.⁶¹

Nos anos seguintes, a *Light* foi progressivamente adquirindo outras pequenas empresas de bondes, que passavam a ser regidas pelo contrato de unificação de 1907. Nesse processo, as empresas não perderam totalmente sua identidade, e vez por outra a incorporação de uma nova companhia ao sistema era feita através da empresa que tivesse o itinerário mais próximo. Em 1911, por exemplo, a Companhia Ferro-Carril de Madureira foi incorporada à Companhia de Vila Isabel, passando a fazer parte do sistema integrado.⁶²

Em 1914, a Companhia Jardim Botânico, já então sob o controle da *Light*, obteve permissão para estender suas linhas até o Leblon, partindo de Ipanema e da Gávea, fechando um circuito da zona sul. O Leblon estava sendo loteado pela família Ludolf, proprietária da maior parte das terras do novo bairro que se formava. Desde 1910 a prefeitura vinha realizando obras de saneamento e beneficiamentos nos novos bairros de Copacabana e Ipanema, incluindo arborização e espaços de lazer nas praças dessa área, apesar de muito pouco habitada nessa época. Botafogo teve obras de recuperação em 1913, depois de uma violenta ressaca que atingiu a avenida Beira Mar e o próprio bairro. A ação da prefeitura, iniciada com Pereira Passos, acentuava cada vez mais a divisão entre bairros proletários e bairros burgueses, privilegiando sempre estes com seus recursos.

Enquanto Mackenzie desenvolvia a estratégia de dominação e expansão da nova companhia, outras empresas de carris se formavam em áreas adjacentes, como a Linha Circular Suburbana de *Tramways*, companhia formada para explorar a ligação da estação de Madureira com diversos pontos do subúrbio. O contrato foi assinado em 1906, iniciando-se a primeira linha até o Largo da Matriz, em Irajá. Em 1911, a *Light* entrou com

⁶¹ LUZ, Nícia Villela, org. *Idéias econômicas de Joaquim Murinho*. Brasília, Senado Federal; Rio de Janeiro, Fundação Casa de Rui Barbosa, 1980. pp. 311-332. Ver também, de Fernando Antônio Faria, *Os vícios da Re(s)pública: negócios e poder na passagem para o século XX*. Rio de Janeiro, Notrya Editora, 1993. pp. 49-81.

⁶² *Idem, ibidem*. p.46.

um mandato judiciário para impedir a construção, alegando privilégio de zona em virtude da aquisição da Companhia Ferro-Carril de Madureira. A luta entre o já então "polvo canadense" e a pequena empresa de bondes de tração animal durou até 1928, com a transferência da concessão e a eletrificação da última linha da cidade, tirando de circulação o último bonde de burros.⁶³

A expansão das linhas de bondes pode ser observada no mapa anexo. O trabalho da *Light* foi sobretudo de adaptação das linhas existentes a partir da incorporação das pequenas empresas que iam se formando, como foi o caso daquelas acima mencionadas, além da construção de linhas intermediárias, que ligavam redes já existentes e incorporadas pela companhia. Aparentemente, o acréscimo viário da *Light* na zona norte foi muito maior do que na zona sul. Na realidade, entretanto, a Companhia Jardim Botânico já tinha feito a maior parte do sistema desta área, faltando apenas fechar o circuito. Na zona norte, além das três grandes companhias unificadas em 1907, havia várias empresas com pequenos trajetos, que foram sendo incorporadas, adaptando-se à rede da *Light*. O resultado dessa estratégia foi um excelente sistema de transporte coletivo urbano e suburbano, aproximando diferentes regiões da cidade, abrindo caminho nas barreiras de montanhas, distribuindo-se pela difícil topografia do Distrito Federal, e abrindo novas áreas de habitação, de comum acordo com a prefeitura.

Uma das poucas empresas de bondes que resistiram ao controle da *Light* foi a linha da Ilha do Governador. Originariamente, era a concessão de uma linha de bondes elétricos que ligava Benfica às ilhas do Fundão e do Governador, e ia até a praia da Freguesia. Foi formalizada num contrato em 1909, mas sua construção só foi iniciada em 1920, ficando restrita a uma linha na Ilha do Governador, entre as praias da Ribeira e Freguesia, que só se expandiu na década seguinte.⁶⁴ Os bondes da Ilha do Governador foram o único trecho da rede urbana que teve uma existência independente do sistema da *Light*.

⁶³ CCLFRJ-Light, *Tramways...* pp. 501-519.

⁶⁴ CCLFRJ-Light. *Tramways...* pp. 839-841.

Conclusão

A primeira fase desta análise nos mostra um dos pontos chave da influência das empresas de bondes na evolução da cidade: a associação destas com companhias imobiliárias e de urbanismo. A atuação conjunta nem sempre era oficial, como foi o caso da formação do bairro de Vila Isabel, em que os mesmos empresários estavam envolvidos com o loteamento, a urbanização e o transporte. Mas sempre havia comum acordo, e um setor empresarial dava incentivo ao outro, como aconteceu na abertura dos bairros da orla marítima da zona sul. Com apoio do poder municipal, naturalmente.

Outros caminhos foram característicos da evolução desse transporte no Rio. Inicialmente, a necessidade do capital estrangeiro para levar adiante os projetos de empresários nacionais. Algumas propostas se fizeram associadas, outras tentaram ir adiante apenas com capital nacional, como a Vila Isabel, mas tiveram que recorrer ao estrangeiro para subsistir. O capital estrangeiro inicial fez-se presente na instalação dos sistemas, mas em algumas empresas foi possível ao capital nacional retomar o controle em tempo relativamente curto.

A fusão de companhias também foi um processo típico da expansão das linhas de bondes na capital. Excetuando-se a Companhia do Jardim Botânico, todas as outras se expandiram absorvendo empresas menores que atuavam em áreas próximas. Essa estratégia mostra uma tendência à monopolização. No final do século XIX, a cidade estava partilhada entre quatro ou cinco companhias principais.

A segunda fase da história das empresas de bondes caracterizou-se pela exacerbação dos processos iniciais. O capital estrangeiro entrou com toda a força, através de uma multinacional. O processo de fusão foi total, chegando ao controle da maioria das empresas do Distrito Federal, com monopólio dos transportes em bondes na zona urbana e suburbana da cidade. Fundamentalmente, a malha viária de carris encontrada pela *Light* já cobria o centro e os principais bairros da capital. A obra da empresa foi de unificação e interligação das linhas existentes. A expansão da rede de bondes da *Light* foi feita através da aquisição e incorporação das pequenas concessões independentes, espalhadas pelos

arrabaldes e subúrbios do Rio, e sua interligação com a rede já sob o seu controle, de modo a formar um sistema integrado completo.

Como pode ser notado, o bonde foi um elemento fundamental no desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro. Pode-se entender a expansão do centro, a formação de novos bairros, a setorização social, através da evolução das linhas de carris. Com seu aspecto característico, seu espaço democrático e sua tradição, o bonde foi por muitas décadas como que um símbolo da cidade litorânea, um espaço onde tudo podia acontecer. Durante esse tempo, era o transporte coletivo por excelência, permitindo a qualquer pessoa ir, de qualquer ponto da cidade, aonde bem entendesse. As linhas de bonde interligadas cobriam absolutamente toda a zona urbana do Rio e seus subúrbios mais próximos.