

OS TRANSPORTES SOBRE TRILHOS E A EXPANSÃO DA CIDADE RIO DE JANEIRO - 1852/1914

Elisabeth von der Weid¹

A cidade do Rio de Janeiro desenvolveu-se sobre um espaço geomorfológico bastante complexo. A baía de Guanabara tem a barra estreita, protegida por montanhas, uma série de pequenas enseadas separadas umas das outras por morros. Os terrenos das margens eram baixos e bem irrigados por muitos cursos d'água, e se alternavam em areais, lagoas e mangues.² Para ocupar as praias e planícies e expandir o povoado, instalado originalmente no topo de um dos morros, foi preciso aterrar e drenar os mangues e lagoas, num crescimento apertado entre o mar e as montanhas. Desde o início, portanto, houve a necessidade de intervir sobre a natureza para garantir e ampliar o espaço urbano.

Na metade do século XIX, apesar de ser a maior cidade brasileira e a capital do Império, o Rio de Janeiro era ainda um centro urbano com características tipicamente coloniais. A cidade tinha se expandido bastante, mas os limites da área urbana ainda eram muito reduzidos. Desde os tempos coloniais o velho centro era super povoado, e a maior parte da população andava descalça e mal vestida. O trânsito era congestionado por fluxos permanentes de homens e carregamentos entre a zona portuária e o centro mercantil.³

Condições de vida e transportes

As ruas eram estreitas e sinuosas, algumas pavimentadas de pé-de-moleque, mas a maioria esburacada e sem tratamento, o que dificultava o tráfego de qualquer tipo de transporte que se tentasse estabelecer. Desde a colônia havia escravos que transportavam mercadorias, e cruzavam com vendedores ambulantes levando cestos ou tabuleiros e burricos com jacás de hortaliças, frutas ou outras cargas. Havia todo tipo de animais pelas

¹ Fundação Casa de Rui Barbosa

eweid@rb.gov.br

² BERNARDES, Lysia M.C. "Função defensiva do Rio de Janeiro e seu sítio original", In L.M.C. Bernardes e, M. T. Segadas Soares. *Rio de Janeiro, cidade e região*. Rio de Janeiro, Secr. Munic. de Cultura, 1987. p.17

³ A visão do cotidiano das ruas do Rio de Janeiro neste período foi construída a partir da leitura de João do Rio, *A alma encantadora das ruas*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Dep. Geral de Doc. e Inf. Cultural, 1987; 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 legislação*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, D.G.D.I.C., 1996 (2a ed.) 1ºv.; Eduardo Silva, *As queixas do povo*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988; Sílvia F. Damazio, *Retrato Social do Rio de Janeiro na virada do século*. Rio de Janeiro, EdUERJ, 1996; e Jaime L. Benchimol, "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, e muitos outros estudos que focalizam múltiplos aspectos do Rio de Janeiro da época.

ruas, e uma multidão em constante burburinho. Os veículos eram de tração animal: carroças, carruagens, tálburis e diversos outros.

A iluminação pública ainda se fazia com óleo de baleia. ⁴ Os lampiões alimentados com esse combustível forneciam uma luz pálida, e a vida social se passava sobretudo durante o dia. À noite, a iluminação das casas era feita com candeeiros de óleo e velas de cera ou de sebo. Apenas no centro havia alguma animação depois do por do sol, pois havia maior número de lampiões e a claridade complementar das luzes das lojas, dos botequins e restaurantes, e sobretudo dos hotéis. ⁵ A iluminação a gás foi inaugurada em 1852, cobrindo inicialmente um circuito da área central da cidade, mas se expandiu rapidamente.

A imensa maioria dos freqüentadores das ruelas da cidade velha era formada por pessoas sem renda fixa, que viviam em moradias precárias, muitas famílias dividindo os espaços reduzidos dos cortiços e casas de cômodos. As famílias de posses não moravam mais na área central, tinham-se transferido para arrabaldes periféricos, como a Glória, Laranjeiras, Botafogo e Tijuca, mas sobretudo para São Cristóvão, para ficar mais próximo da Corte. ⁶

A multidão de escravos e trabalhadores ambulantes dividia o espaço das ruas com os transportes existentes, todos de tração animal. Além das carroças para transporte de mercadorias, havia diversos tipos de carros para passageiros. Todos esses veículos eram puxados por cavalos ou burros. Alguns deles eram de transporte individual ou para poucas pessoas, e as diligências, ônibus e gôndolas, eram os transportes coletivos existentes, que levavam no máximo 9 pessoas. ⁷

Em 1850, já havia linhas de diligências para Botafogo, São Cristóvão e Tijuca. Nos anos seguintes estenderam-se para Laranjeiras e, também, para o Andaraí e Caju. ⁸ Em 1878, iniciava-se um serviço de Botafogo para Copacabana, organizado pelo Dr. Figueiredo Magalhães. ⁹ O objetivo era atender à sua clínica, junto à qual havia um hotel e um balneário, mas servia também aos visitantes do bairro.

Os ônibus existentes na época eram veículos grandes de dois andares, puxado por quatro animais. Faziam viagens do Rocio Grande até a praia de Botafogo pelo Caminho Novo, ou para o Engenho Velho e São Cristóvão, e eram um tipo de transporte utilizado

⁴ DUNLOP, Charles Julius. *Subsídios para a história do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Rio Antigo, 1957. p.22-28.

⁵ *Idem, ibidem.* p.30-31.

⁶ CRULS, Gastão. *Aparência do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, José Olympio Ed., 1965. 2v. p 302.

⁷ SANTOS, Noronha. *Opus cit.* caps.5, 6 e 8.

⁸ *Idem. Ibidem.* p. 161.

⁹ *Idem, ibidem*, p. 163. Ver também Brasil Gerson, *História das ruas do Rio de Janeiro*, Livraria Brasileira Ed., 1965. p.414.

sobretudo pelas classes menos favorecidas.¹⁰ Foram os primeiros veículos que se propuseram a levar um número maior de passageiros, procurando dar apoio ao trabalhador. Mas o serviço dessas linhas era muito irregular, sobretudo na época das chuvas torrenciais que inundavam os caminhos, transformados em imensos atoleiros. Mesmo assim, sua existência facilitou a mudança de muitos moradores das ruas do centro para os arrabaldes, e permitiu o estabelecimento do comércio naqueles bairros, antes apenas residenciais.

As Gôndolas Fluminenses eram um serviço de coches puxados por parselhas de mulas, com capacidade para nove passageiros - quatro de cada lado e um no fundo. Iniciaram as viagens com apenas três linhas.¹¹ Eram veículos pesados e oscilantes, e o serviço era inicialmente muito irregular. A partir de 1858, a empresa passou a implantar mais linhas, e o serviço tornou-se mais barato que o dos ônibus, além de haver muito mais carros em circulação. Passou a ser o veículo mais popular. Em 1865, havia oito linhas em atividade.¹²

Quanto ao transporte de cargas, havia diferentes tipos de carroças, que entulhavam as ruas e praças do velho centro. As cargas eram as mais diversas, e os itinerários variavam entre os inúmeros trapiches e armazéns atacadistas e os portos de embarque, nas múltiplas enseadas do litoral da cidade.

Os transportes marítimos

Além dos transportes terrestres, era possível o uso de embarcações para transportar pessoas ou cargas, entre os embarcadouros existentes nas diversas enseadas que formavam o litoral da cidade. O principal ponto de embarque ficava no Largo do Paço, era o chamado cais Pharoux.¹³ Outro embarcadouro movimentado era o cais dos Mineiros, e vários outros havia, distribuídos na Prainha, no Valongo e Valonguinho, na Praia Formosa e também nas praias de Santa Luzia e da Glória.¹⁴ Até na praia do Flamengo e na enseada de Botafogo tinha-se recurso a pontes de embarque.

Desses múltiplos embarcadouros partiam também serviços diários para os portos do recôncavo da baía de Guanabara, e linhas regulares ligando as diversas enseadas com seus embarcadouros. As viagens para outras cidades da costa tinham em geral partidas

¹⁰ SANTOS, Noronha. *Opus cit.* p.168-169.

¹¹ *Idem. Ibidem.* Sobre as gôndolas, ver principalmente as p. 176-184.

¹² *Idem. Ibidem.* p.232-233 e 260.

¹³ COARACY, Vivaldo. *Memórias da cidade do Rio de Janeiro*, Belo Horizonte/São Paulo, Itatiaia/Edusp, 1988. p 64. Ver também Luiz Edmundo. *Opus cit.* p.94-95.

¹⁴ FRIDMAN, Fania. e FERREIRA, M.S.N. *Cidade flutuante. Anais do 2º Congresso Brasileiro de História Econômica e 3ª Conferência Internacional de História de Empresas.* ABPHE/ICHF-UFF, 1997, v.5. p. 82.

mensais, que saíam do cais Pharoux.¹⁵

Havia um trânsito intenso também, desde os primórdios da cidade, com o outro lado da baía. Em 1834, a Companhia de Navegação de Niterói iniciou a ligação entre as duas cidades utilizando barcos a vapor, com uma estação de embarque no cais Pharoux.¹⁶ Em 1862 iniciou-se o serviço regular de *ferry-boats*, entre o Rio e Niterói, que já era então uma cidade bastante populosa. Os *ferrys* se tornaram depois as velhas e conhecidas barcas da Companhia Cantareira de Viação Fluminense, que ampliou o serviço, ao estabelecer linhas para as ilhas do Governador e Paquetá.¹⁷ Entretanto, todos esses transportes eram inacessíveis à população de baixa renda que vivia no centro.

Os primeiros transportes sobre trilhos

A primeira experiência de transporte em ferrovia se deu em 1852, com a criação da *Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis*. A viagem se iniciava no Rio de Janeiro, num barco a vapor até o Porto da Estrela, no fundo da baía de Guanabara, de onde se seguia de trem para a cidade de Petrópolis, no alto da serra. Era a etapa inicial de uma linha férrea que se propunha a atingir Minas Gerais, mas que ficou no primeiro trecho do percurso. Em 1858, a Estrada de Ferro D. Pedro II iniciava o transporte diretamente do centro do Rio na direção de São Paulo. O trecho inicial inaugurado, ligava a freguesia de Santana a Queimados. Nesse mesmo ano foram inauguradas as estações de Cascadura, Engenho Novo, e Maxambomba. No ano seguinte a linha atingia as estações de São Cristóvão e Sapopemba, e a de São Francisco Xavier foi aberta em 1861.¹⁸ A ligação de Cascadura, e sobretudo a do Engenho Novo, intensificou o povoamento daquelas áreas, tanto que, em 1873, o Engenho Novo desmembrou-se de São Cristóvão, Engenho Velho e Inhaúma para formar uma freguesia independente.¹⁹ Em 1890, o serviço de trens da Estrada de Ferro Central do Brasil atingia Madureira.

Em 1883, foi inaugurada a Estrada de Ferro Rio do Ouro, que ligava a Quinta Imperial do Caju à represa do rio D'Ouro na baixada fluminense, atravessando São Cristóvão, Engenho Novo, Inhaúma e Irajá. A estrada foi criada para transportar material para a construção da nova rede de abastecimento de água, captada na serra do Mar. No início servia para a manutenção do sistema, mas logo passou a transportar passageiros, dos núcleos de povoamento formados no seu percurso.

¹⁵ COARACY, Vivaldo. *Opus cit.* p.65-67.

¹⁶ *Idem, ibidem.* p. 66.

¹⁷ ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IPLANRIO / Zahar, 1987. p. 43 e 67.

¹⁸ ABREU, M.A. *Opus cit.* p. 50. Queimados e Maxambomba são distritos de Nova Iguaçu, Sapopemba é atualmente Deodoro. Cascadura e Engenho Novo eram na época zona rural.

¹⁹ SANTOS, N. *Freguesias do Rio antigo*. Rio de Janeiro, O Cruzeiro Ed. 1965. p. 36.

Outra estrada formada nesta época, foi a *Rio de Janeiro Northern Railway Company* (mais tarde *Leopoldina Railway*), inaugurada em 1886. Apesar de atravessar um terreno sujeito a inundações, próximo à orla da baía, essa estrada ia até o centro urbano, e teve um papel importante como interligação e eixo de expansão de núcleos urbanos ao longo do seu curso.

Em 1893, foi inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil, construída pela companhia do mesmo nome, de André Gustavo Paulo de Frontin, e que seria mais tarde incorporada à E. F. Central do Brasil, com o nome de Linha Auxiliar. Esta linha ligava Mangueira a Sapopemba, que já integrava a rede da Central.²⁰

A revolução dos bondes

O Rio de Janeiro foi a primeira cidade da América do Sul a organizar um serviço de transportes coletivos urbanos sobre trilhos de ferro. A idéia tinha surgido nos anos 1830, nos Estados Unidos, e o sistema se espalhou por diversas cidades antes de passar a outros países.²¹ As primeiras concessões desse serviço no Rio foram contemporâneas das experiências européias, mas o estabelecimento definitivo do sistema na cidade levou algum tempo para se implementar.

A primeira tentativa de organizar um transporte deste tipo, mais eficiente, com características de transporte de massa, deveu-se a um médico inglês radicado na cidade. O Dr. Thomas Cochrane, tinha obtido, em 1856, uma concessão do Governo Imperial para estabelecer linhas urbanas de veículos sobre trilhos de ferro. A proposta de Cochrane era construir um sistema que ligasse o Largo do Rossio à Tijuca, tendo para isso formado Companhia de Carris de Ferro da Cidade à Boavista na Tijuca.²²

Inaugurada oficialmente em março de 1859, a linha partia do centro na direção da Cidade Nova, e as viagens passaram a ser feitas de manhã e à tarde, de forma ainda precária, pois havia apenas dois veículos em serviço, importados da Inglaterra. Os carros eram puxados por burros, e foram logo apelidados pelos cariocas de "maxambombas", talvez por analogia aos trens da Estrada de Ferro D. Pedro II, inaugurada no ano anterior, que iam sobre trilhos até um engenho com esse nome, na zona rural.²³

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, e introdutor

²⁰ ABREU, M.A. *Opus cit.* p. 53.

²¹ DUNLOP, Charles J. *Rio Antigo*. v.1. Rio de Janeiro, Laemmert, 1955. p.13.

²² COMPANHIA DE CARRIS LUZ E FORÇA DO RIO DE JANEIRO (CCLFRJ). *Tramways. Concessões*. Rio de Janeiro, 1941. p.5. Ver também C. J. Dunlop, *Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Edição em "multilit" da CCLFRJ, s/d. v.I. p. 6. E *Subsídios... cit.* do mesmo autor. p.179-180.

²³ *Idem. Apontamentos ...* p.7 e 17.

da iluminação a gás na cidade, tendo experiência em várias companhias de serviços públicos e outros investimentos. No mesmo ano, Mauá pedia autorização para mudar a tração animal dos veículos para vapor, em virtude do desenvolvimento da indústria mecânica, e por motivos de higiene.

No ano seguinte foi feita a primeira experiência com a nova tração.²⁴ 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, e também pelas carroças, que atrapalhavam a passagem dos carros com sua presença no meio dos trilhos.

Os acidentes eram freqüentes, 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. Isto assustava os possíveis passageiros, e a população recebeu com algum receio o novo transporte coletivo. Em novembro de 1866, a Estrada de Ferro da Tijuca suspendeu seus serviços por dificuldades financeiras, e a concessão caducou em seguida, por interrupção de tráfego.

Entretanto, a idéia não morreu com ela.²⁵ No mesmo ano de 1856, dois outros empresários, o Conselheiro Cândido Batista de Oliveira e seu filho, tinham obtido também uma concessão do mesmo tipo de transporte coletivo, devendo ligar o Largo da Mãe do Bispo (atual Cinelândia) ao longínquo arrabalde da Gávea, passando pelos subúrbios da Glória, Catete e Botafogo. A linha serviria portanto à zona sul da cidade, que se tornaria mais tarde, ao mesmo tempo, área fabril e residencial.

Nessa região encontravam-se antigas fazendas, cujas terras estavam sendo divididas em chácaras, que podiam ser moradias 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 ou, mais tarde, empregadas nas indústrias que foram se localizando na área.

A linha de carris contaria com três estações, duas nas extremidades e uma central, no Jardim Botânico. Mas a implantação dos trilhos não era um empreendimento simples, e

²⁴ *Idem. Apontamentos... cit.* p. 15-17. Ver também o volume da CCLFRJ. *Tramways... cit.* Este livro reúne um levantamento exaustivo de todos as concessões, contratos, termos de transferências, enfim, todos os documentos oficiais e relações entre as empresas e a municipalidade e as empresas entre si. Todas as transações citadas podem ser encontradas neste volume.

²⁵ Sobre as várias concessões a empresas e linhas de carris ver Noronha Santos. *Meios de transporte... cit.* p. 193-203. Ver também Maria Laís Pereira da Silva. *Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes. Dep. Geral de Doc. e Inf. Cultural, 1992; e Elisabeth von der Weid, *A trajetória dos bondes dentro da*

os empresários brasileiros tiveram ainda menos condições que o inglês. Obtiveram algumas modificações quanto ao itinerário, ampliação do prazo de privilégio e prorrogação do prazo para iniciar o serviço, mas as dificuldades de investimento eram grandes.

Em 1862, a concessão foi adquirida pelo barão de Mauá, na época presidente da Companhia Ferro Carril da Tijuca. Amigo pessoal do Conselheiro, comprou a concessão para ajudá-lo a saldar dívidas.²⁶ O novo concessionário organizou logo a Companhia do Caminho de Carris de Ferro do Jardim Botânico, cujos estatutos foram aprovados em novembro do mesmo ano.²⁷

A importância do capital estrangeiro

O principal problema, tanto de Mauá quanto de seus dois precursores ou de Cochrane, era a obtenção de capital. O descrédito dos cariocas tinha aumentado depois da falência da companhia da Tijuca, e Mauá começou a procurar capital no exterior. Finalmente, um americano interessou-se: Charles B. Greenough comprou a concessão e obteve a transferência para seu nome em novembro de 1866. Organizou, então, uma companhia nos Estados Unidos, a *Botanical Garden Rail-Road Company Ltd.*²⁸

A nova companhia teve autorização para funcionar no Brasil somente em abril de 1868. A partir de então, o projeto retomou alento e rapidamente os resultados apareceram. O primeiro trecho, iniciado 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. Antes do fim do ano chegavam a Botafogo.²⁹

Houve, então, uma interrupção dos trabalhos porque a rua que levava ao Jardim Botânico não estava concluída, e o trabalho foi feito por etapas. Os bondes faziam então conexão com o serviço de gôndolas ou com as diligências para levar os passageiros mais adiante.³⁰ Somente em 1871 foi possível chegar com os trilhos ao portão daquele parque. Mais três anos e chegava-se ao início do arrabalde da Gávea.³¹ A empresa só conseguiu completar a linha em 1883, quando os trilhos atingiram finalmente o alto da Gávea.³² Enquanto isso, em setembro de 1873, as ações da *Botanical Garden* tinham sido transferidas para empresários brasileiros, porém a aquisição só foi efetivada em 1882,

perspectiva empresarial. Rio de Janeiro, Fundação Casa de Rui Barbosa, 1994. (Textos de Trabalho n.3). Além do volume da CCLFRJ mencionado.

²⁶ MAUÁ, Visc. de. *Autobiografia: Exposição aos credores...* Rio de Janeiro, Z. Valverde, 1942. p.68.

²⁷ DUNLOP, C.J. *Apontamentos para a história dos bondes*. vol. II. Rio de Janeiro, Laemmert, 1955. p.7.

²⁸ *Idem. Ibidem*. p. 12.

²⁹ DUNLOP, C.J. *Rio Antigo*. Rio de Janeiro, Laemmert, 1955. p.114.

³⁰ *Idem, ibidem*. p.116.

³¹ ABREU, Maurício de A. *Opus cit.* p. 44.

³² DUNLOP, C.J. *Rio Antigo*. v.III. Rio de Janeiro, Laemmert, 1955. p.117-118.

quando foi incorporada a Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, que recebeu a concessão, os contratos e todo o ativo da empresa americana.

Os carros eram inicialmente fechados, para 30 passageiros: dezoito sentados em dois bancos longitudinais e doze em pé, sobre as plataformas na frente e atrás. 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.³³

Foi nesta fase que começou a ser utilizado o termo *bond* para designar o novo tipo de transporte. Segundo Dunlop, a origem foi um sistema de bloco de cinco passagens instituído pela *Botanical Garden* para facilitar o troco, na medida em que as moedas de duzentos réis da passagem eram raras.³⁴ Os blocos, impressos nos Estados Unidos, eram comprados nas estações e nas passagens estava escrito 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.

A partir do sucesso da *Botanical Garden*, surgiu uma enxurrada de novas empresas que começaram a se formar, 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 para seu amigo Bernardo Caymari, industrial de origem cubana que conseguiu uma prorrogação de oito meses para restabelecer o tráfego.³⁵ Ainda em 1868, um outro empresário, Charles A. Morsing, obteve concessão para "uma linha de diligências sobre trilhos entre a Corte e os bairros de São Cristóvão, Caju, Rio Comprido e Saco do Alferes". No ano seguinte, os capitalistas norte americanos Silvester S. Battin e Albert B. Hagger obtiveram do governo imperial a transferência das concessões e privilégios concedidos a Charles Morsing e Bernardo Caymari.

Para desenvolver o projeto dessas concessões, os americanos reuniram as duas propostas e formaram uma companhia em Nova York, que obteve autorização para funcionar no Brasil em junho de 1869, com o nome de *The Rio de Janeiro Street Railway Co.* Nesse mesmo ano, a nova empresa inaugurava o primeiro trecho de suas linhas, do Largo de São Francisco, no Centro, até São Cristóvão. Em dois anos foi progressivamente

³³ DUNLOP, C. J. *Apontamentos...*v. II. p. 41-42.

³⁴ DUNLOP, Ch. J. *Apontamentos...*v. I. p. II-III.

³⁵ SANTOS, N. *opus cit.* p.198. 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*

atingindo o Caju e a Tijuca.³⁶ Em 1873, a empresa teve uma alteração nos estatutos e passou a chamar-se Companhia Ferro-Carril de São Cristóvão. Os bairros servidos pela companhia eram, na época, área residencial da elite, próxima a São Cristóvão, onde ficava a residência do Imperador.

A partir da década de 1890, em seguida à proclamação da República, esses bairros começaram a perder prestígio para os da zona sul, com a transferência das classes abastadas para a orla marítima. Além disso, iniciava-se pouco a pouco o estabelecimento de indústrias naqueles bairros, em virtude da facilidade de acesso, por ser uma região próxima ao centro. Os antigos solares e casarões aristocráticos foram facilmente adaptados, graças à infra-estrutura existente na área, tornando-se espaços fabris ou habitações coletivas. Esta adaptação, somada à grande concentração de cortiços que serviam de moradia aos trabalhadores dessa zona da cidade, transformaram completamente a composição social da região.³⁷

Com a extensão de suas linhas, a Companhia de São 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 da 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 permitir um transporte mais barato nas zonas proletárias.³⁸

As companhias do centro da cidade

O centro da capital era uma área particularmente cobiçada e concorrida. Houve uma série de concessões cobrindo trechos curtos e próximos, dificultando o tráfego nas ruas estreitas do centro. A mais antiga das concessões dessa área datava de 1865, e tinha um prazo de 35 anos para transportar café e outras mercadorias por carris de ferro de bitola estreita, ligando os pontos de embarque e desembarque da cidade.³⁹ Em 1874 foi incorporada a Companhia Locomotora para desenvolver este projeto, com autorização para ampliar seu itinerário e transportar também passageiros. A pequena empresa teve um papel muito importante na ligação entre os portos e os terminais de estradas de ferro.

Ainda em 1874, foi dada uma concessão a Luiz Bandeira de Gouvêa para construção e usufruto por 20 anos de uma linha de carris nas ruas do centro para transporte de

Bocaiúva. Coleção Ação e Pensamento da República. Brasília, Senado Federal, e Rio de Janeiro, Fundação Casa de Rui Barbosa, 1986. "Introdução" p. 75-79.

³⁶ SILVA, M.L.P. *Opus cit.* p. 30.

³⁷ ABREU, M.A. *Opus cit.* p.47.

³⁸ SANTOS, N. *Opus cit.* p.359.

passageiros e bagagens, sendo organizada em seguida a Companhia Ferro-Carril Fluminense. No mesmo ano foi concedida a Pandiá Calógeras e Carlos Krauss autorização para construir e fazer funcionar por 18 anos, uma linha de carris com o mesmo objetivo, o que deu origem à Companhia Ferro-Carril Carioca & Riachuelo, incorporada em fevereiro de 1876.

A primeira empresa a se estabelecer na área central propunha-se a desenvolver uma concessão, obtida em 1872 por empresários brasileiros, para implantar linhas de carris no centro e nos morros de Santa Teresa e Paula Mattos.⁴⁰ A Empresa Ferro-Carril de Santa Teresa foi organizada muito rapidamente, com um itinerário previsto que se iniciava no centro e ia até o novo cais da Glória pelo litoral, passando pela praia de Santa Luzia. A partir da Glória a linha entrava pelo largo da Lapa, correndo um circuito de ruas dessa área e, partindo da Riachuelo, subia um ramal para os morros de Santa Teresa, bifurcando no Largo do Guimarães, de onde seguiria para as caixas d'água ou para o largo das Neves. A subida inicial seria por algum ponto a ser escolhido, através de um plano inclinado.

Em 1875, as linhas de planície estavam prontas, e passaram a funcionar. Em março de 1877 inaugurava-se a linha do plano inclinado. Entre 1885 e 1891, a empresa funcionou com o nome de Empresa do Plano Inclinado de Santa Teresa, e abandonou a proposta das linhas do centro da cidade, mantendo apenas a extensão da Lapa e Riachuelo, e expandindo as linhas nos morros de Santa Teresa e Paula Mattos. Em 1891, foi fundada a Companhia Ferro-Carril Carioca, que obteve os direitos e concessões da Empresa do Plano Inclinado de Santa Teresa.

No ano seguinte, a nova companhia obteve a prorrogação do prazo da concessão por mais 22 anos e a permissão para prolongar suas linhas do morro de Santa Teresa até o morro de Santo Antônio, através de um viaduto. Obrigava-se, também, a substituir a tração animal por tração elétrica no prazo de três anos. Esta obra levou à construção da estação terminal da companhia na base daquele morro, junto ao largo da Carioca. O mesmo contrato obrigava os empresários a construir um ramal para o morro de Paula Matos, até a igreja de Nossa Senhora das Neves. Em 1898, a empresa obtinha o direito de prolongar suas linhas até o Alto da Boa Vista. Dois anos depois foi suspenso o serviço do ramal do plano inclinado.

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 cidade. Além dos problemas entre as próprias linhas de bondes, havia as dificuldades causadas desde o início pelas carroças e

³⁹ *Idem, ibidem*. O capítulo 9 trata das concessões e desenvolvimento dos serviços das principais companhias de carris.

outros transportes, como os ônibus e as gôndolas. ⁴¹

Em 1878, atendendo ao pedido das pequenas empresas e à necessidade de articular o transporte no centro 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 às freguesias do velho centro, sendo uma zona urbana extremamente reduzida. As linhas fora desse perímetro eram consideradas suburbanas.

A Companhia de Carris Urbanos ligava a área central da cidade aos terminais de barcas e ferrovias. ⁴² Assumiu as características da Companhia Locomotora, e atuava mais no transporte de cargas do que no de passageiros, tendo o privilégio da ligação entre os pontos de embarque e desembarque de mercadorias. Os itinerários se distribuíam em onze linhas que aproveitavam os trilhos das companhias anteriores fazendo um sistema de correspondência. No caso das linhas que passassem próximo às estações ou itinerários de outras empresas, deveria ser tentado um acordo com as empresas correspondentes. Isso podia suceder com relação às companhias de São Cristóvão e Vila Isabel, ou com as linhas que subiam para Santa Teresa.

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. O processo foi utilizado também por empresas maiores para evitar concorrência. No caso das pequenas empresas que se tornaram a Companhia de Carris Urbanos, sua fusão foi uma forma também de se defenderem das grandes empresas que começavam se estruturar. ⁴³

A relação com o capital imobiliário

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, pois teve sua formação e expansão diretamente ligadas a um empreendimento imobiliário, a formação do bairro de Vila Isabel, na zona norte da cidade. ⁴⁴ Nesse caso, os próprios concessionários da empresa de bondes, o Barão de Drummond e dois sócios, se envolveram concomitantemente nos dois negócios.

⁴⁰ DUNLOP, Ch. *Subsídios... cit.* p.210.

⁴¹ SANTOS, N. *Opus cit.* p,184.

⁴² SANTOS, Noronha. *Opus cit.* p. 265-270. O autor apresenta um resumo dos serviços, trajetos e contratos dessa companhia.

⁵⁹ SILVA, M. L. P. *Opus cit.* A história descritiva mais detalhada se encontra na obra de Noronha Santos.

⁴⁴ ABREU, M.A. *Opus cit.* p.44; ver também N. Santos, *Opus cit.* p.204.e, M.L.P. Silva *Opus cit.* p.22-43.

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 do serviço de carris para aquela área periférica da cidade, e criaram a Companhia Arquitetônica. O projeto de loteamento seguia o modelo das cidades européias, com grandes avenidas e construções modernas, e teve um rápido desenvolvimento, a partir de 1874.⁴⁵

As obras de construção da linha foram bastante rápidas na primeira fase, quando foram assentados os trilhos do centro para a Cidade Nova, e o trecho do Matadouro até o portão da fazenda dos Macacos.⁴⁶ A ligação entre as duas fases dependia do aterro da parte final do mangue de São Diogo, para consolidar o terreno que receberia os trilhos. Essa obra incluía a necessidade de construir uma ponte sobre o canal do Mangue, que tinha sido executado pelo Barão de Mauá quinze anos antes, na época em que consolidara aquela região para construir a Fábrica de Gás.

A primeira linha da Companhia Vila Isabel, que ia da Cidade Velha até o portão da fazenda dos Macacos, foi inaugurada em novembro de 1873. As primeiras viagens foram gratuitas, com o objetivo 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 ao do bairro, e as demais linhas da concessão só foram inauguradas em 1875.⁴⁷

Outra característica da Companhia Vila Isabel foi a absorção de empresas menores, seguindo o processo de fusão, de modo a garantir o monopólio do serviço na sua área. Isso se deu com a Empresa Ferro-Carril Vila Guarani e a Companhia Ferro-Carril de Cachambi. A primeira companhia tinha uma concessão de 1882 para uma linha de carris entre a praia Formosa e a estação de São Cristóvão da Estrada de Ferro D. Pedro II, e daria acesso a um novo bairro. A área de construção da Vila Guarani foi conquistada com o aterro de uma área do mangue de São Diogo próxima ao mar para assentamento da linha de carris e preparação do novo bairro. Em 1886, a concessão foi transferida para a Companhia de Vila Isabel.⁴⁸

A Companhia de Cachambi, por sua vez, foi incorporada à Vila Isabel em 1899, e tinha uma concessão desde 1878 para transporte de passageiros e cargas por um prazo de vinte anos, prorrogados por mais vinte em 1890. Funcionava na região do Engenho Novo e

⁴⁵ SILVA, M.L.P. *Opus cit.* p. 34.

⁴⁶ SANTOS, N. *Opus cit.* p.204-205.

⁴⁷ *Idem, ibidem.* p.205.

⁴⁸ *Idem. Ibidem.* p. 221.

Engenho de Dentro, podendo prolongar suas linhas até a Igreja de Inhaúma e áreas próximas.

Enquanto absorvia essas empresas, a Companhia de Vila Isabel passava por outro processo característico das principais companhias de bondes: foi adquirida, em 1889, pelos capitalistas ingleses Charles Henry Sanford e Francis Arthur Borwen, que sustentaram o desenvolvimento da companhia durante dez anos. Nesse período, iniciaram o prolongamento das linhas da companhia de modo a interliga-las com as da Vila Guarani. Entretanto, não tiveram sucesso na recuperação financeira da empresa, que terminou sendo entregue ao Banco da República, seu credor hipotecário.⁴⁹

Em 1899 a Companhia Ferro Carril de Vila Isabel estava sob o controle do consórcio alemão *Brasilianische Electricitäts Gesellschaft*, ligado à *Siemens & Halske Aktien Gesellschaft*, que comprou por baixo preço as concessões e consolidou definitivamente a fusão das três empresas. O contrato que integrou as empresas exigia que se igualassem as larguras das bitolas das companhias menores pela largura das linhas da Companhia Vila Isabel, que era igual à da Jardim Botânico e à de São Cristóvão. As pequenas tinham a mesma distância entre os trilhos que as linhas da Carris Urbanos.

Também ficava contratada a eletrificação de todas as linhas de bitola larga, visando ter a maior parte do sistema eletrificado quando estivessem unificadas as bitolas. Pelo contrato, as linhas em zonas suburbanas de menor importância poderiam manter a bitola estreita, se fosse do interesse da empresa e dos usuários, neste caso não necessitando eletrificar. Era possível também estender as linhas até a beira mar.

Desde 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. Entre as novas linhas que se instalaram, estava a da Boca do Mato, que servia uma área de ares especialmente salubres. Muito procurada por convalescentes de doenças pulmonares, esta linha permitiu a expansão do bairro do Méier.⁵⁰

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, rapidamente, se transformaram em bairros e permitiram a transferência de populações do velho centro, inclusive aquelas que não tinham poder de mobilidade e que agora contavam com um transporte coletivo rápido e barato.

Na década de 1880, tinha-se intensificado o estabelecimento de indústrias na região,

⁴⁹ *Idem. Ibidem.* p. 261.

⁵⁰ Cf. SANTOS, N. p.262 e SILVA, M.L.P. p. 36.

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.⁵¹ 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.⁵²

As margens da lagoa Rodrigo de Freitas eram um terreno pantanoso e insalubre, entre Botafogo e os arrabaldes da freguesia da 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 à volta dessa lagoa.⁵³ Formavam, assim, um espaço de moradia popular, encravado entre os bairros de elite da zona sul.

A Companhia Jardim Botânico tinha, desde o tempo da *Botanical Garden*, o domínio dessa zona, e foi um elemento fundamental para a expansão dos bairros servidos por suas linhas. Ao surgirem as primeiras propostas para levar os trilhos até Copacabana, começaram as disputas dentro e fora da empresa. Havia propostas de outros empresários e solicitação de concessões para levar as linhas além das montanhas, na direção do mar.

Uma das concessões que mais deram trabalho foi a da Empresa Copacabana, organizada pelo Conde de Lage e Francisco Teixeira de Magalhães para explorar uma linha, obtida em 1874, ligando a rua dos Ourives, no centro, à praia de Copacabana. O trajeto passava pela zona de privilégio da *Botanical Garden*, que se opunha ferozmente a sua execução. O Conde da Lage, que tinha excelentes relações no Paço Imperial, conseguiu uma prorrogação dos prazos e associou-se a um proprietário de terras em Copacabana para formar a empresa, dando início, ousadamente, ao assentamento dos trilhos.⁵⁴

A *Botanical Garden* entrou com processo contra a nova empresa, baseada no seu privilégio de zona. A questão ganhou os jornais, pois a nova companhia tinha alta proteção; e a antiga, de grande poder econômico, tinha a assessoria dos maiores juristas. Em fevereiro de 1880, a concessão da Empresa Copacabana, já com seis quilômetros de trilhos

⁵¹ WEID, Elisabeth von der e BASTOS, Ana Marta Rodrigues. *O fio da Meada: estratégia de expansão de uma indústria têxtil*. Rio de Janeiro, CNI/FCRB, 1986. p.127-128. Ver também Comissão de Inquérito Industrial. *Relatório ao Ministro da Fazenda*. Rio de Janeiro, Tip. Nacional. 1882 e Ministério da Indústria Viação e Obras Públicas. "Relação dos estabelecimentos de fiação e tecelagem ... na Exposição Industrial ... de 1895" *In Relatório*. 1896. Importante o trabalho de Ana Maria Monteiro, *Empreendedores e investidores em indústrias têxteis no Rio de Janeiro: 1878-1895*. Niterói, ICH/UFF, 1985. (dissertação, mimeo)

⁵² A esse respeito, lembrar *O Cortiço*, de Aluísio de Azevedo. São Paulo, Ática, 1991, cuja trama se passa em Botafogo. Vide também B. Gerson, *Opus cit.* p.385-386 e L.A. Carvalho, *Opus cit.* p.150-163.

⁵³ ABREU, M.A. *Opus cit.* p.77.

⁵⁴ SANTOS, N. *Opus cit.* p.212-213.

colocados, foi declarada caduca.⁵⁵

Alguns anos depois, entretanto, dentro da própria diretoria da Companhia Jardim Botânico, havia dissidências sobre a oportunidade ou não de se desenvolver o ramal da orla marítima. Era importante garantir o privilégio de zona, mas a construção da nova linha era uma obra cara e demorada, sem perspectiva de lucro imediato. A região era quase deserta, com poucas casas, geralmente pequenas e pobres. Alguns acionistas achavam que o empreendimento era imprudente, pois não havia sentido em levar o bonde àquele deserto arenoso.⁵⁶ Outros já se colocavam como desbravadores, considerando que a companhia teria uma “ação civilizadora” e aliando-se às companhias imobiliárias para abrir novos espaços de lucro.

O término das concessões das companhias de bondes estava próximo (1893) e não parecia ser de interesse qualquer investimento, na dúvida de sua renovação. Sobretudo em um ramal que implicava na abertura de um túnel para romper uma passagem no trecho montanhoso que isolava as praias. Além disso, era um bairro ainda em projeto, sem nenhuma garantia de desenvolvimento a curto prazo.

A disputa pela renovação dos contratos e pela revisão das cláusulas respectivas chegou a provocar o pedido de demissão de Ubaldino do Amaral Fontoura, presidente do Conselho de Intendência Municipal, e da maioria dos conselheiros em lealdade ao seu presidente.⁵⁷ Os interesses em jogo eram poderosos, tanto das companhias de bondes (sobretudo a Jardim Botânico e a São Cristóvão) quanto de empresas imobiliárias, interessadas em lotear o novo bairro que surgiria, para moradia das classes de alta renda e recreação da população de classe média.

O novo intendente assinou, finalmente, em 30 de agosto de 1890, os contratos de renovação das concessões das duas empresas, mantendo a cláusula de reversão dos bens ao patrimônio municipal ao fim dos prazos das concessões, um dos motivos da polêmica. 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 forma bastante rápida, e o tráfego dos bondes para Copacabana foi inaugurado em 6 de julho de 1892.⁵⁸

Dois anos depois, um relatório da diretoria confirmava a estratégia correta daquele grupo empresarial, explicitando a ligação entre a companhia de bondes e as empresas

⁵⁵ *Idem. Ibidem.* p. 213.

⁵⁶ SILVA, M.L.P. *Opus cit.* p.28. Ver também N. Santos, *Opus cit.* p.247.

⁵⁷ 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 - Biblioteca da FCRB).

⁵⁸ SILVA, M.L.P. *Opus cit.* p. 28.

imobiliárias.⁵⁹ A construção desse ramal, como mais tarde a dos ramais do Leme e de Ipanema, foi feita de acordo com os interesses do capital imobiliário, que tinha a perspectiva de se expandir na área litorânea. Para a empresa de transporte, nada melhor do que essa proposta, que abria um novo espaço de obtenção de lucros. Para o Governo Municipal, também era interessante, uma vez que a abertura de uma nova zona residencial permitia, com os novos impostos, aumentar a renda do município. E o desenvolvimento do novo bairro se deu, portanto, em curto espaço de tempo, a partir da abertura do túnel e da inauguração do serviço de bondes.⁶⁰

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, à maneira da Vila Isabel, depois através de cartazes alardeando a salubridade do ar marinho, a frescura do clima e a beleza das praias para passeios e piqueniques, de modo a incentivar os possíveis moradores e visitantes. Eram fixadas grandes tabuletas 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”.⁶¹ Até quadrinhas, impressas muitas vezes no verso das passagens :

Graciosas senhoritas, moços chics,

Fugi das ruas, da poeira insana,

Não há lugares para pic-nics

Como em Copacabana.

As estradas de ferro e a expansão na zona rural

Em relação à zona norte, foram os trens que abriram caminho para a urbanização de freguesias até então rurais, fazendo o mesmo papel dos bondes da Jardim Botânico com referência à freguesia da Gávea e à orla marítima. A primeira linha de bondes ainda experimental, da Cidade à Boa Vista, tinha começado a circular no ano seguinte aos primeiros trens, que já iam naquele ano até o distante engenho de Maxambomba.

A expansão das estradas de ferro por toda a zona norte e rural animou empresários a desenvolver uma linha que partia de Botafogo para Angra dos Reis, atravessando a freguesia da Gávea que era, na época, zona rural e industrial. A Companhia Viação Férrea Sapucaí obteve concessão do governo em 1891, e iniciou a construção da estrada, a partir do Leblon em direção à praia da Gávea, contornando a base da montanha dos Dois Irmãos,

⁵⁹ SANTOS, Noronha. *Opus cit.* p. 247.

⁶⁰ ABREU, M.A. *Opus cit.* p. 72.

⁶¹ DUNLOP, Ch. J. "Copacabana no começo do século" In *A Turbina*, n° 65, Nov. 1959. p. 3.

cortada na pedra num trecho em que esta cai diretamente no mar.

A obra foi sustada no final do século XIX, graças ao protesto da Companhia Melhoramentos da Lagoa que apresentou, em 1897, um projeto de beneficiamento para a área, com uma proposta de urbanização.⁶² A estrada foi paralisada e abandonada, pois o projeto da ferrovia na zona sul feria a lógica de divisão social da cidade, que já se esboçava.

As tentativas de eletrificação dos bondes

À medida que se desenvolviam as experiências com a eletricidade, e sobretudo depois da demonstração das possibilidades da tração elétrica, feita em 1881 pela Siemens, na Exposição Internacional de Eletricidade em Paris, acirraram-se os debates sobre as vantagens e os perigos de sua aplicação na tração dos bondes do Rio de Janeiro.

A Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico foi a primeira empresa a testar a possibilidade de eletrificação de sua rede. Era a empresa mais interessada, por que pretendia atingir Copacabana, cuja distância era excessiva para ser coberta em bondes de burros. A primeira experiência com o bonde elétrico, no Rio de Janeiro, realizou-se em 1887, por meio do sistema de "acumuladores *Julien*". A Companhia Jardim Botânico organizou, em julho de 1887, uma viagem com um bonde elétrico munido de um acumulador *Julien*, para conduzir a Princesa Regente durante a abertura da Exposição dos Caminhos de Ferro Brasileiros. O bonde elétrico fez uma viagem de ida e volta, do centro da cidade ao Largo dos Leões.⁶³ O sistema porém demonstrou ter pouca segurança, e foi abandonado depois de algumas tentativas.

Entretanto, a Companhia Jardim Botânico ficou animada com a experiência e procurou outro processo mais estável, decidindo pelo sistema *Thompson Houston*, utilizado em algumas cidades dos Estados Unidos. Construiu uma usina térmica para produção de energia elétrica por meio de turbinas a vapor, com a energia transmitida por fios. Os primeiros testes foram feitos no Flamengo: o bonde saiu da usina, na rua Dois de Dezembro e foi até o Russel, onde fez manobras para espanto dos populares.⁶⁴

No dia 8 de outubro de 1892, a companhia inaugurou a tração elétrica em seus bondes. Da viagem inaugural participavam o vice-presidente em exercício, Marechal Floriano Peixoto; seu Estado Maior; a Diretoria da empresa; diversos políticos, jornalistas e muitos convidados. 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, e

⁶² ABREU, M.A. *Opus cit.* p. 57. Paulo Berger na Introdução do livro de N. Santos *Freguesias... opus cit.* p. 53 comenta sobre esta empresa e o desenrolar de sua história.

⁶³ DUNLOP, C. J. *Apontamentos para a história dos bondes* vol.2. *op. cit.* p.156.

⁶⁴ *Idem, ibidem.* p. 192.

foi até a usina na rua Dois de Dezembro, onde foi feita uma visita às instalações da usina.⁶⁵ A eletrificação das linhas foi feita progressivamente. No final do século XIX, a tração elétrica ainda ia somente até o Largo do Machado, continuando-se a viagem nos bondes puxados por burros. A observação de um viajante português nos mostra as diferenças existentes entre os tipos de bondes

*O tramway elétrico que nos conduz até lá é ligeiro, cômodo, elegante e mais bem freqüentado que os outros, em que a miúdo se encontram negros e cabouqueiros. Na linha que serve os bairros aristocráticos, o regime é menos democrático: há tramways de segunda classe para a gente de cor e descalça. (...)*⁶⁶

Em setembro de 1896 foi inaugurada a substituição da tração animal pela elétrica nos bondes da Companhia Ferro-Carril Carioca, que servia ao bairro de Santa Teresa. Esta empresa tinha sérios problemas de acesso ao bairro, situado sobre três morros, com uma topografia acidentada. A viagem era dividida em duas etapas, iniciando com um plano inclinado para acessar o alto dos morros, onde continuavam os trilhos com menos inclinação, servidos pelos bondinhos.

O circuito dos bondes eletrificados tinha início no centro, atravessava o antigo Aqueduto da Carioca, que ligava os morros de Santa Teresa e Santo Antônio, e seguia até o Largo do França no alto do morro. A transformação do velho aqueduto colonial em viaduto foi uma dupla estratégia, econômica e de engenharia, um projeto arrojado que causou admiração aos participantes da comitiva e à população do bairro.

A Companhia Ferro-Carril Carioca tinha uma central termoelétrica na Rua Riachuelo, e o Plano Inclinado foi logo desativado. O bonde elétrico resolveu os problemas de transporte na topografia difícil do bairro, permitindo sua rápida expansão física e demográfica no início do século XX.

Em 1898, a Estrada de Ferro da Tijuca desenvolvia um projeto de eletrificação de sua linha que ia da Muda até o Alto da Boa Vista, numa extensão de cinco quilômetros. No ano seguinte, eletrificou outra linha, de dois quilômetros e meio, da rua Uruguai à Usina. Em 1900, com mais dois quilômetros, chegava à praça Saenz Peña. Sua usina termoelétrica era da *General Electric Co.* Em 1903, a concessão dessa linha foi transferida para a Companhia de São Cristóvão, que mantinha uma linha de carros de luxo com tração elétrica no trecho que tinha correspondência com a linha da Estrada de Ferro da Tijuca.

Os bondes e a reforma urbana

⁶⁵ *Ibidem.* p. 193.

⁶⁶ CHAGAS, João. *De bonde*. Lisboa, s.e., 1897. p.156

A reforma urbana, no início do século XX, revolucionou inteiramente o centro da cidade e áreas adjacentes. 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 projetos de melhoramentos e saneamento da capital. Enquanto se faziam todas as obras de urbanização, as companhias de bondes, sobretudo, aproveitavam o espaço das ruas que se abriam para ampliar suas redes. Muito especialmente, a Companhia Jardim Botânico intensificou os projetos de expansão e modernização.

Quando se abria a avenida Central, em 1904, e ao mesmo tempo, a Prefeitura aterrava a praia de Botafogo para construir a avenida Beira-Mar, a Jardim Botânico foi contratada para fornecer o aterro da praia, trazendo entulho das demolições, podendo utilizar até três vagões rebocados a um carro elétrico para este fim.

As obras de assentamento dos trilhos dos ramais de Copacabana foram rápidas para as condições do areal. Em 1894, as linhas já chegavam à Igrejinha, numa ponta e, em 1900, à rua Gustavo Sampaio, no limite entre a praia do Leme e Copacabana. A eletrificação das linhas de Copacabana só se deu em 1903.⁶⁷ Havia uma pedreira no meio do areal, que teve que ser destruída pois interrompia o caminho da avenida N.S.de Copacabana na direção do Leme. Em 1906, foi finalmente aberto ao tráfego o túnel do Leme ou túnel Novo, dando outro acesso às praias da zona sul. As linhas do bonde passavam por um trecho da avenida Atlântica, cujo traçado inicial tinha sido inaugurado dois anos antes por Pereira Passos.⁶⁸ Só então os trilhos chegaram ao final da praia do Leme.

Ainda nesse clima de transformação do espaço urbano, iniciaram-se as obras de extensão das linhas da Igrejinha de Copacabana até a Vila Ipanema, que estava sendo construída na praia seguinte à de Copacabana, e ia até o canal da lagoa Rodrigo de Freitas. Os primeiros bondes da Companhia Jardim Botânico já tinham chegado àquele arrabalde em 1902. A continuação dos trilhos pelo novo bairro prosseguia com a abertura de novos espaços nobres de moradia.

A unificação do serviço de bondes

Como se pode perceber, a associação do poder público com as empresas de bondes, em particular no caso da Companhia Jardim Botânico, mudou a lógica da cidade. Durante a reforma urbana, houve uma real superação do clima da velha cidade colonial escravista do século XIX, e a adaptação do espaço urbano da Capital às exigências do mundo capitalista.⁶⁹ Nessa conjuntura, com os novos parâmetros urbanos e sociais, teve acesso à cidade a grande companhia estrangeira de serviços públicos e o novo conceito de empresa monopolista. Em

⁶⁷ GERSON, B. *História das ruas... Opus cit.* p.419.

⁶⁸ *Idem, ibidem.* p. 418.

⁶⁹ ABREU, M.A. *Opus cit.* p. 67.

1905, a *Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co Ltd* obtinha autorização para atuar no Brasil, e iniciava uma rápida investida no controle dos serviços de seu interesse: produção e distribuição de energia hidroelétrica para iluminação e força motriz, e transportes ferro-carris urbanos eletrificados.

Para tornar realmente lucrativa a produção de energia era preciso unificar a rede de bondes. Algumas das empresas existentes tinham sido progressivamente controladas pela Light e finalmente, em 1907, foi feita uma consolidação das concessões e contratos das companhias do centro e zona norte da cidade: Companhia de Carris Urbanos, Companhia Ferro-Carril de São Cristóvão e Companhia Ferro-Carril de Vila Isabel. O prazo de concessão foi uniformizado, para as três empresas, até 1970.

Pelo novo contrato, a Companhia Vila Isabel teve o privilégio de zona estendido até 1940, igualando-se às duas outras empresas. Desta forma, as três companhias tinham o monopólio do serviço de bondes numa área que correspondia a três quartos da zona urbana do Distrito Federal, abarcando a zona central da cidade e a nova área industrial, que começava a se estender para a zona norte.⁷⁰ A Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, na época ainda concorrente, controlava o antigo setor industrial (Laranjeiras, Botafogo, Jardim Botânico e Gávea) e a nova zona residencial que se ampliava pelo litoral - Leme, Copacabana e Ipanema.

A uniformização das bitolas e tipos de carros permitiu acrescentar lugar para mais um passageiro por banco em praticamente todas as linhas da cidade, o que representava 25% da capacidade e, conseqüentemente, das possibilidades de lucro. Por outro lado, a uniformização permitiu a interligação entre as redes das três empresas, reduzindo custos e ampliando o atendimento. Também se tornou possível concentrar as garagens em um ou dois pontos, o que com bitolas diferentes era impossível.

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. As linhas dessa empresa, porém, continuaram a funcionar no sistema de bitola estreita, com os bondes menores, para apenas quatro passageiros por banco. Isso era necessário em virtude das ruas estreitas e cheias de curvas e ladeiras do bairro montanhoso. Essa linha era um ramal independente, que saía de um terminal próximo ao largo da Carioca, diretamente para o bairro através do Aqueduto da Lapa.

A Estrada de Ferro da Tijuca foi incorporada à rede da Cia de São Cristóvão em

⁷⁰ *Rio de Janeiro Tramway Light and Power, Co Ltd (RJTLPL). 2nd Annual Report. Ref. 1908. Toronto. p. 3.*

1910, nos mesmos termos do contrato de unificação. Passava assim ao sistema das outras empresas, devendo reduzir as tarifas, prolongar os trilhos até o Alto da Boavista de um lado e ligar sua linha com a da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, na Gávea. Os prazos de concessão e privilégios eram os mesmos das companhias unificadas. No ano seguinte, foram incorporadas à rede unificada do centro as companhias Ferro-Carril de Jacarepaguá e Ferro Carril de Madureira, seguindo o mesmo modelo.

A Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico manteve-se como empresa independente e concorrente à *Rio Light* durante os primeiros anos de instalação desta empresa no Rio de Janeiro. Em dezembro de 1910, porém, já tinha sido incorporada à *Rio Light*. Não houve uma transferência de concessão nos termos do contrato de unificação de 1907, como sucedeu com as outras empresas. A Jardim Botânico passou a ser uma subsidiária da *Rio Light*. O novo acordo entre a Prefeitura e a Companhia Jardim Botânico procurava aproximar os padrões desta companhia aos da *holding*, como por exemplo a construção de novos carros seguindo os modelos da empresa canadense.

Um caso especial na unificação das linhas de bondes foi a *Linha Circular Suburbana de Tramways*, companhia organizada em 1906 para explorar a concessão de uma pequena rede partindo da estação de Madureira em direção a diversos pontos do subúrbio. A primeira linha começou a ser construída até o Largo da Matriz, em Irajá, com prorrogação de prazo em 1909 para a conclusão daquele trecho. A *Light* entrou com um mandato judiciário, em 1911, para impedir a construção, alegando privilégio de zona em virtude da aquisição da Companhia Ferro-Carril de Madureira. A batalha entre o já então "polvo canadense" e a pequena empresa de bondes de tração animal durou até 1928, quando a *Light* conseguiu a transferência da concessão e eletrificou a única linha de bondes que faltava na cidade, tirando de circulação o último bonde de burro.⁷¹

Uma vez obtida a unificação das concessões das companhias de bondes, em novembro de 1907, foram iniciados os trabalhos de recuperação dos trilhos e eletrificação das linhas. A expansão do sistema para os subúrbios e para a zona sul passou a ser o principal investimento, depois de unificadas e eletrificadas as linhas existentes. A aquisição da Companhia Jardim Botânico em 1909 praticamente dobrou a área ocupada pela *Rio Light*. A partir de 1910, todas as linhas estavam unificadas em um só sistema.⁷²

Em 1909, foi eletrificada a linha do Corcovado, com locomotivas de corrente alternada trifásica, cujo trabalho ficou a cargo da *Maschinenfabrik Oerlikon*, firma suíça

⁷¹ DUNLOP, Ch.J. *Opus cit.* Ver também a revista *Light*. nº 10, nov.1928. "A inauguração dos bondes elétricos de Madureira a Irajá". Artigo não assinado comentando, com parcialidade óbvia, o evento recém sucedido.

⁷² RJTLP. *Annual Report*. ref. 1911.

especializada na construção de estradas de ferro eletrificadas em montanhas.⁷³ A Companhia F. C. do Jardim Botânico já tinha o sistema eletrificado, e foi necessário apenas substituir a eletricidade gerada por vapor pelo sistema hidroelétrico da *Light*, com grande economia nos custos de operação. Em 1911, foi adquirida a Companhia Ferro Carril de Jacarepaguá, que foi rapidamente eletrificada passando a operar já no final do ano seguinte, segundo as normas da *Rio Light*, o que permitiu a expansão da rede unificada além da linha de Cascadura, fazendo concorrência aos trens.⁷⁴

Em 1914, a Companhia Jardim Botânico, já então sob o controle da *Light*, passou a estender suas linhas até o Leblon, partindo de Ipanema e da Gávea, de modo a fechar o circuito da zona sul. O Leblon estava, na época, sendo loteado por empresas imobiliárias.⁷⁵ Como tinha sucedido com relação aos bairros de Copacabana, Leme e Ipanema, também o loteamento do Leblon foi feito numa articulação entre a Jardim Botânico, a *Light* e as companhias imobiliárias.

Os bondes e a cidade

Uma vez obtido o controle e a unificação da maioria das empresas de bonde da capital, a *Light* preocupou-se em estruturar o sistema de transportes eletrificados sobre trilhos, através da renovação, interligação e extensão das linhas de bondes e construção de novos carros nas suas oficinas. Rapidamente foram reduzindo as linhas operadas por tração animal e, em 1909, a rede da *Light* estava inteiramente eletrificada, unindo-se no ano seguinte à da Jardim Botânico, nas mesmas condições. A expansão do sistema eletrificado foi feita concomitantemente com a expansão da cidade. Desde o início, as companhias de bondes abriam caminho juntamente com as empresas de construção e urbanismo. As linhas da Companhia Vila Isabel, sob o controle da *Light*, foram-se estendendo para os subúrbios da zona norte e as da Jardim Botânico para Ipanema e Leblon. Em 1902, a Companhia Jardim Botânico já tinha atingido a Vila Ipanema com os trilhos do bonde. Era ainda apenas um bairro projetado, porém o loteamento já possuía arruamento demarcado, infraestrutura definida e transporte.⁷⁶ Em 1914, já sob o controle da *Light*, terminaram os trabalhos da rede da zona sul, ligando Ipanema à Gávea via Leblon. A malha urbana e a suburbana estavam totalmente cobertas com as linhas eletrificadas, permitindo o acesso a qualquer ponto da cidade nos transportes da *Rio Light*.

Na expansão das linhas de bondes, o trabalho da *Light* foi sobretudo de adaptação e interligação das linhas existentes a partir da incorporação das pequenas empresas que iam se formando. A ampliação da rede da zona norte contou sobretudo com a construção de

⁷³ *Idem, ibidem.* ref. 1909. p.3.

⁷⁴ *Idem, ibidem.* ref. 1911. p.4.

⁷⁵ ABREU, M.A. *Opus cit.* p. 73.

⁷⁶ GERSON, B. *Opus cit.* p. 425-426.

linhas intermediárias, que ligavam as redes já instaladas pelas concessionárias anteriores, incorporadas pela companhia. Na zona sul, a Companhia Jardim Botânico já tinha feito a maior parte da rede, faltando apenas fechar o circuito cobrindo o Leblon.

De qualquer forma, o resultado dessa estratégia foi um excelente sistema de transporte coletivo urbano e suburbano, aproximando diferentes regiões da cidade, rompendo caminho nas barreiras de montanhas, distribuindo-se pela difícil topografia do Distrito Federal, e abrindo novas áreas de habitação, de comum acordo com as imobiliárias e com a prefeitura. A rede pré-existente já nos tinha demonstrado sua importância para a expansão e o desenvolvimento da cidade. A unificação do sistema só fez ampliar muito esta proposta.

Não se pode deixar de assinalar, entretanto, que a malha viária da zona norte era inegavelmente mais ampla do que a da zona sul, e que o sistema integrado, para a *Light*, não tinha nenhum interesse específico de privilegiar esta ou aquela região. A zona norte representava muito mais usuários, que era o mais importante do ponto de vista da rentabilidade da empresa. As indústrias tinham contratos de carga, que permitiam a construção de ramais ligando as fábricas com os terminais ferroviários ou com o porto, através dos trilhos da companhia, podendo engatar seus carros bagageiros em bondes da *Light* ou em carros motores próprios, alimentados com a energia da rede da empresa estrangeira.⁷⁷

Assim como se chegou a Vila Isabel e a Copacabana, chegou-se ao Leme, Ipanema e Leblon e, também, a Madureira e Jacarepaguá. Depois disso, podia-se ir a qualquer parte da região metropolitana de bonde. Era um transporte fresco, rápido, sempre no horário, confortável e democrático. O bonde era a cara do Rio de Janeiro.

REFERÊNCIAS

A velha capital começou a se modificar na segunda metade do século XIX, a partir da introdução de novas tecnologias, que se estabeleciam sobre o traçado colonial. Uma das propostas modernizantes que veio agitar a cidade e tirá-la de seu quadro tradicional foi o transporte coletivo sobre trilhos: os bondes. Apesar da primeira experiência ter fracassado, rapidamente os projetos se desenvolveram e a cidade se viu cortada de trilhos em todas as direções. O bonde surgiu como elemento de modernização e expansão urbana, num momento em que a capital era ainda uma cidade tranqüila e acanhada, com uma vida social modesta. O próprio bonde foi um dos fatores de modificação dessas características, aproximando as distâncias e acelerando o ritmo da vida da cidade.

A primeira fase da história das empresas de bondes nos mostra um dos pontos-chaves de sua evolução, articulado com a expansão da cidade: a associação destas empresas com companhias imobiliárias e de urbanismo. A atuação conjunta nem sempre foi oficial, como no 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 um setor empresarial dava incentivo ao outro, como aconteceu na abertura dos bairros da orla marítima da zona

⁷⁷ WEID, E.v.d. e BASTOS, A.M.R., *O fio ... opus cit.* p.153-156. O sistema da América Fabril interligava as diversas fábricas da empresa entre si e com os terminais portuários e ferroviários. O caso desta companhia não era uma exceção, ao contrário. A forma de atuação desta empresa é um exemplo do uso desses contratos de cooperação da *Light*, que eram comuns entre as grandes empresas.

sul. Com apoio do poder municipal, naturalmente.

Um outro procedimento característico da expansão das linhas de bondes na capital foi a fusão de companhias. Excetuando-se a Companhia do Jardim Botânico, que já nasceu com o privilégio da zona sul, todas as outras se expandiram absorvendo empresas menores que atuavam em áreas próximas. Essa estratégia mostrava outra característica, a tendência à monopolização. Na virada do século, a cidade estava partilhada entre quatro ou cinco companhias principais. A expansão das linhas de bonde com essas características teve uma ação transformadora sobre a cidade e os cidadãos, ampliando a malha urbana muito além do antigo centro.

A segunda fase da história das empresas de bondes caracteriza-se pela exacerbação dos processos iniciais. O capital estrangeiro entrou com toda a força, através de uma multinacional - a *Rio-Light*. O processo de fusão foi maximizado, chegando ao controle da quase totalidade das empresas do Distrito Federal, com o monopólio dos transportes em bondes em todo o perímetro urbano e suburbano.

A malha viária encontrada pela *Light* já cobria o centro e os principais bairros da capital e sua periferia. A obra da empresa foi unificar e interligar os sistemas, estabelecendo rapidamente a tração elétrica em toda as linhas. 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 as linhas já sob o seu controle, de modo a formar um sistema integrado completo.

Como se pode notar, o bonde foi um elemento fundamental no desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro. É possível entender a expansão do centro, a formação de novos bairros, a setorização social, através da evolução das linhas de bonde. Com seu aspecto característico e seu espaço democrático, revolucionou a estrutura urbana do Rio e foi, por muitas décadas, como que um símbolo da capital litorânea, um espaço onde tudo podia acontecer. Era um transporte rápido, sistemático e confiável. Durante este período de sua história, o bonde foi progressivamente reformulando a idéia de transporte público, a noção de distância e tempo, e conseqüentemente, a vida da cidade.