



A grande reforma urbana empreendida no Rio de Janeiro reflete os interesses e as necessidades de uma burguesia em ascensão. O traçado urbano, a localização de fábricas, a delimitação de espaços, as demolições das habitações coletivas em nome da saúde e da higiene, e o consequente deslocamento, para a periferia, das camadas populares, vão ao encontro desses interesses e necessidades. As elites intelectuais, os engenheiros, médicos e sanitaristas dão o respaldo científico a essas ações e a imprensa apóia, em prol da "modernização e civilização da cidade".

Concebidos originariamente como dissertações para a obtenção do grau de Mestre em História, os trabalhos de Oswaldo e Lia unem o rigor científico à originalidade das fontes pesquisadas - não só a bibliografia oficial, mas a consulta à tradição oral, à música popular, à literatura... Tornaram-se, assim, leitura indispensável aos pesquisadores e estudiosos da área; e extremamente agradável, diríamos mesmo que fascinante, para os que, apenas, desejam conhecer um pouco mais sobre as histórias e a vida do povo desta cidade do Rio de Janeiro.

***A ERA DAS DEMOLIÇÕES***  
***HABITAÇÕES POPULARES***

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO  
Cesar Maia  
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA  
Helena Severo  
DEPARTAMENTO GERAL DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO  
CULTURAL  
Vera Mangas  
DIVISÃO DE EDITORAÇÃO  
Diva Maria Dias Graciosa

CONSELHO EDITORIAL  
Vera Mangas (*presidente*)  
Renato Cordeiro Gomes  
Luciano Raposo de Almeida Figueiredo  
Heloisa Frossard  
Alexander Nicolaeff  
Alexandre Nazareth  
Anna Maria de Andrade Rodrigues  
Diva Maria Dias Graciosa

1995  
1995  
1995

**A ERA DAS DEMOLIÇÕES**  
*cidade do Rio de Janeiro 1870-1920*

*Oswaldo Porto Rocha*

**Contribuição ao estudo das**  
**HABITAÇÕES POPULARES**

*Rio de Janeiro 1886-1906*

*Lia de Aquino Carvalho*

1995

2ª Edição



COLEÇÃO  
Belaorca Caraca

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro  
Secretaria Municipal de Cultura  
Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural  
Divisão de Editoração

Coleção BIBLIOTECA CARIOCA  
Volume 1  
Série Publicação Científica

© 1995 by Maria Luiza Porto Rocha e Lia de Aquino Carvalho  
Direitos desta edição reservados ao Departamento Geral de Documentação  
e Informação Cultural da Secretaria Municipal de Cultura  
Proibida a reprodução sem autorização expressa

*Printed in Brazil / Impresso no Brasil*  
ISBN 85-85884-04-5

Edição e revisão de texto

Divisão de Editoração do C/DGDI: Célia Almeida Cotrim, Diva Maria Dias  
Graciosa, Rosemary de Siqueira Ramos

*Estagiários:* Adriana Fraga (editoração eletrônica e arte-final da capa), Maria  
Luiza Oliveira e Sílvia Pastore (revisão), Eduardo Tavares e Lilian Salvatore  
(programação visual)

Capa e projeto gráfico da coleção  
Heloisa Frossard  
Logomarca da coleção  
Rosanda Ribeiro

Arte-final de miolo  
Valentim de Carvalho  
Composição  
Aldeia Editora Ltda.

catalogação: Diretoria de Biblioteca C/DGDI

---

Rocha, Oswaldo Porto, 1955-1990

A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro: 1870-1920 / Oswaldo Porto Rocha.  
Contribuição ao estudo das habitações populares: Rio de Janeiro: 1866-1906/Lia de Aquino  
Carvalho. — 2. ed. — Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Dep. Geral de Doc. e  
Inf. Cultural, Divisão de Editoração, 1995  
184/ p.: il. — (Biblioteca Carioca, v. 1, série publicação científica)

1. Rio de Janeiro (cidade) - História; 2. Rio de Janeiro (cidade) - Urbanização; 3.  
Habitações Populares. I. Carvalho, Lia de Aquino; Contribuição ao estudo das habitações  
populares. II. Título. III. Título: Contribuição ao estudo das habitações populares: Rio de  
Janeiro: 1866-1906; IV. Série.

CDD 981.54  
CDU 981.541

---

Divisão de Editoração C/DGDI  
Rua Amoroso Lima nº 15, sala 112 Cidade Nova  
20211-120 - Rio de Janeiro - RJ  
Telefone 273 3141 – Telefax 273 4582

## ***SUMÁRIO***

9

**PREFÁCIO**

15

**PREFÁCIO DA 1ª EDIÇÃO**

19

**NOTAS DOS AUTORES PARA A 1ª EDIÇÃO**

21

**A ERA DAS DEMOLIÇÕES  
CIDADE DO RIO DE JANEIRO: 1870-1920**

109

**CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DAS  
HABITAÇÕES POPULARES  
RIO DE JANEIRO: 1886-1906**

177

**LISTA DE ILUSTRAÇÕES**

SEMANA

II  
REACÃO

2  
REACÇÃO DA FOLHA

19  
REACÇÃO DA FOLHA PARA A FOLHA

21  
REACÇÃO DA FOLHA PARA A FOLHA  
REACÇÃO DA FOLHA PARA A FOLHA

199  
REACÇÃO DA FOLHA PARA A FOLHA  
REACÇÃO DA FOLHA PARA A FOLHA  
REACÇÃO DA FOLHA PARA A FOLHA

199  
REACÇÃO DA FOLHA PARA A FOLHA

## PREFÁCIO

É extremamente oportuno o relançamento da obra dupla *A era das demolições/Habitações populares*, de autoria, respectivamente, de Oswaldo Porto Rocha e Lia de Aquino Carvalho. Lançados originalmente em dezembro de 1986, os dois textos constituem o primeiro volume da Coleção Biblioteca Carioca, iniciativa vitoriosa do Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural da Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro. Em quase nove anos de existência, essa coleção publicou ou republicou 35 títulos de inegável importância nas áreas de História, Geografia e Literatura; tendo, todos eles, a cidade do Rio de Janeiro como cenário e/ou objeto.

Dissertação defendida em 1983 junto ao mestrado em História da Universidade Federal Fluminense, com o título *A era das demolições – a cidade do Rio de Janeiro 1870-1920*, o trabalho de Oswaldo Porto Rocha – amigo querido, pesquisador incansável, falecido em agosto de 1990 – foi um dos marcos inaugurais do verdadeiro *boom* registrado na produção historiográfica sobre o Rio de Janeiro na década de 1980.

Tendo no Engels de *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra* e no Lênin de *Imperialismo, fase superior do capitalismo* suas principais referências teóricas, Oswaldo ofereceu-nos um painel extremamente vivo da história carioca na transição para o capitalismo.

Observador atento de um espaço urbano que servia de palco a inversões cada vez mais vultosas de capitais privados, ele revela como o desenvolvimento dos meios de transporte – o antigo ônibus dos anos 1840 e sobretudo o bonde e o trem, a partir dos anos 1870 – influenciou a expansão da cidade. Para tal, descreve o surgimento das companhias de bondes, suas relações – muitas vezes simbióticas – com as empresas loteadoras e incorporadoras, o traçado de suas linhas, a eletrificação dos *tramways*, até a virtual monopolização dos serviços pela Rio Light. Responsável pela ocupação de áreas da cidade depois chamadas de suburbanas, o trem recebe menos atenção do autor, visto que, não dispondo de estrutura eficaz para o deslocamento de passageiros, não veio a se constituir, naquele momento, num meio de transporte de massa.

A transformação da cidade colonial em cidade capitalista, na qual a separação entre bairros burgueses e bairros populares torna-se cada vez mais nítida, foi alvo das atenções de intelectuais e profissionais liberais. Para avaliar o posicionamento dessa fração da elite carioca,

Oswaldo analisa a atuação do Clube de Engenharia, instituição fundada em 1880 que congregava engenheiros e, também, industriais e comerciantes. Funcionando como um órgão consultivo dos poderes públicos, o Clube tomou parte ativa no grande debate que animou o último quartel do século XIX: o saneamento. Contando em suas fileiras com nomes como Paulo de Frontin e Carlos Sampaio, o Clube de Engenharia promoveu, em 1901, um congresso que serviu como um verdadeiro balão-de-ensaio de teses que seriam colocadas em prática durante a reforma urbana de 1902-1906.

A estabilidade político-econômica, a duras penas alcançada pelo presidente Campos Sales, permitiu a seu sucessor, Rodrigues Alves, empreender um ambicioso programa de renovação urbana do Rio de Janeiro, que, tratado como uma questão nacional, tinha por finalidade última atrair capitais estrangeiros para o país. É dentro dessa dimensão que Oswaldo enfoca a administração do prefeito Pereira Passos, engenheiro de origem aristocrática que estudara em Paris na época das reformas promovidas pelo barão de Haussmann.

Dispondo de plenos poderes para modificar a fisionomia de uma cidade marcada por traços ainda coloniais, Pereira Passos elegeu, como eixo de sua intervenção, a melhoria nos meios de comunicação e a abertura de espaço à livre atuação do capital imobiliário. O centro histórico do Rio sofreu radical transformação. Quarteirões inteiros de velhos prédios residenciais e comerciais foram derrubados, surgindo em seu lugar uma ampla e elegante avenida – a Central, bulevar no estilo parisiense, que logo se tornou o cartão de visitas do Rio, agora Cidade Maravilhosa, e também do país. Aplaudido pelas classes dominantes e incensado pela imprensa, Pereira Passos passou à história oficial como um herói, que trouxe a civilização para os trópicos.

Mas a moeda tinha uma outra face. Afinal, para onde foram os vinte mil desabrigados pela reforma? Oswaldo dedica todo um capítulo à análise do impacto da reforma Passos sobre as classes populares que residiam nas freguesias centrais da cidade. Lançando mão de dados demográficos, ele demonstra que foram as áreas vizinhas ao núcleo que receberam a maior parcela da população expulsa de seus domicílios pelas picaretas do prefeito, sendo relativamente pouco significativo o número de moradores que se transferiu para os subúrbios.

Preocupado em desvendar o lado "não maravilhoso" da cidade, Oswaldo recorre a algumas fontes pouco convencionais, que constituem a faceta inédita de sua pesquisa. Com rara sensibilidade, explora a produção musical de compositores populares do início do século, como

João da Baiana e Pixinguinha, todos eles moradores das casas de cômodos da periferia do Centro – praça Onze (a Pequena África), Catumbi e Cidade Nova – ou então das primeiras favelas que já marcavam a paisagem dos morros centrais. As letras das músicas, algumas em dialetos africanos, trazem valiosas informações sobre o cotidiano dessas comunidades, suas visões de mundo e suas práticas religiosas e culturais, que em nada condiziam com o padrão do Rio *belle époque*, distante alguns quarteirões.

Ao fazer um balanço da reforma Passos, Oswaldo destaca exatamente essa dimensão, pouco explorada pelos estudiosos do período, e que remete à ameaça de desarticulação cultural, de perda de identidade cultural, vivida pelas camadas populares. Momento de europeização da cultura carioca – e brasileira – e de padronização de hábitos e comportamentos coletivos, a reforma urbana, ao impor uma modernização autoritária e de fachada, só fez aprofundar as desigualdades sociais herdadas do recente passado colonial escravista.

Apresentado como dissertação de mestrado em História, da Universidade Federal Fluminense, em 1980, com o título *Contribuição ao estudo das habitações populares – Rio de Janeiro: 1886-1906*, o estudo de Lia de Aquino constitui o primeiro trabalho historiográfico a analisar, detidamente, o impacto da transição da formação social brasileira para o capitalismo sobre as condições de moradia das camadas populares no Rio de Janeiro. Quinze anos depois, e a despeito das contribuições surgidas ao longo desse período, o texto de Lia de Aquino continua sendo uma referência obrigatória para todos aqueles que se interessam pelo tema.

Para poder situar convenientemente seu objeto de estudo, a autora traça um quadro bastante completo da situação da cidade do Rio de Janeiro no último quartel do século XIX e nos primeiros anos do século XX, destacando seu papel fundamental na articulação da economia brasileira com o mercado mundial. Maior porto exportador de café e de outros produtos primários, centro redistribuidor de produtos importados, núcleo do movimento financeiro e, na condição de cidade-capital, palco privilegiado das decisões políticas que afetavam todo o Império, o Rio reunia um conjunto de fatores excepcionalmente favoráveis para consolidar-se, já na década de 1880, como o mais dinâmico centro industrial do país.

Com muita propriedade, Lia ressalta a relação entre o desenvolvimento das atividades industriais, a expansão dos meios de transporte coletivo (bondes e trens) e o notável incremento demográfico, com a

nova organização do espaço urbano carioca. Com efeito, a instauração da ordem burguesa capitalista no Rio de Janeiro acelerou o processo de hierarquização social e especialização funcional, que se desenrolava desde a fase colonial, definindo as áreas ocupadas pelas camadas mais abastadas e por aquelas de menor poder aquisitivo, ao mesmo tempo que eram delimitados os espaços do trabalho – a área central – e de moradia – os bairros.

A industrialização, ao requerer a concentração de mão-de-obra e de serviços de infra-estrutura, aumentou a demanda habitacional numa cidade onde o déficit de moradias já era considerável. Principais vítimas das transformações em curso, as populações de baixa renda foram alvo de campanhas sistemáticas do nascente capital imobiliário e do poder público que, embasadas pelo discurso sanitarista, visavam afastar os pobres das áreas mais centrais que experimentavam, então, intensa valorização.

Privilegiando como fonte de sua pesquisa os manuscritos organizados na série "Casas para operários e classes pobres", documentação pouco explorada, depositada no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, e o relatório de Everardo Backheuser sobre habitações populares, apresentado ao Ministério da Justiça em 1906 e consultado pelos pesquisadores da história carioca do período, Lia de Aquino empreende um minucioso trabalho de reconstrução do seu objeto.

Diferentes modalidades de habitação coletiva eram encontradas na cidade – desde o cortiço, denominação genérica mais conhecida, que acabou dando nome ao conjunto, até as favelas, que naqueles anos de mudanças começaram a surgir na cidade, passando pelas estalagens, avenidas, casas de cômodos e vilas operárias. A autora ressalta que, à exceção destas últimas, os demais tipos eram considerados malsãos e, por isso, condenados à demolição pela administração municipal.

Na verdade, a suposta solução para o velho problema da insalubridade, agravado desde a década de 1850 por virulentas epidemias, ampliaria um outro problema, igualmente grave: o da falta de moradia para as populações pobres. A erradicação dessas construções, abrindo caminho para a especulação imobiliária na área central do Rio, deixaria entregue à sua própria sorte milhares de trabalhadores que encontravam precário sustento no coração da cidade.

A reforma Passos representou um divisor de águas nesse processo de expulsão. Livre dos vetos eventuais do Legislativo municipal, o todopoderoso prefeito não hesitou em colocar em prática posturas municipi-

---

pais que limitavam a zona de construção de habitações coletivas e proibiam a remodelação das já existentes. Não foi por acaso, por conseguinte, que os anos da reforma tenham provocado um aumento da população cortiçada da cidade.

Lia deixa claro que a principal motivação para a construção das vilas operárias – quer por empresários do setor imobiliário, quer pelos próprios industriais – foi a garantia do suprimento e do controle da força de trabalho num momento de expansão da produção fabril. Na verdade, não lhes importava resolver a questão habitacional. E ergueu-se um pequeno número de unidades habitacionais, que, nem de longe, atendeu a uma população que, inflada pela migração interna do vale do Paraíba e pela imigração, aumentava em ritmo acelerado. O poder público municipal, por sua vez, recusou-se na prática a enfrentar o problema, limitando-se a construir 120 casas para operários, nas proximidades do Estácio.

Trabalhando basicamente com os mesmos recortes temporal e espacial e adotando uma perspectiva de análise cunhada na mesma matriz, os textos de Oswaldo e Lia se complementam e se enriquecem, oferecendo ao leitor deste final de século XX um painel extremamente denso da sociedade carioca de quase cem anos atrás.

*Sérgio Lamarão*  
*Doutorando em História, UFF*



## PREFÁCIO DA 1ª EDIÇÃO

Nos últimos anos, vários centros de pesquisa tais como os mestrados de História da Universidade Federal do Rio de Janeiro e da Universidade Federal Fluminense, o Programa de Estudos Urbanos e o Departamento de Geografia daquela universidade, a Casa de Rui Barbosa têm renovado o estudo do Rio de Janeiro, não só pela consulta a fontes inéditas e inexploradas dos ricos arquivos da cidade, como também pela abordagem nova do ponto de vista teórico e metodológico e pela interdisciplinaridade de alguns ensaios.

É, portanto, uma iniciativa de grande alcance a do Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural da Secretaria Municipal de Cultura lançando este primeiro livro de uma série que reúne valiosas pesquisas sobre o Rio de Janeiro, enfocando o período de transição para o capitalismo e suas implicações sobre o espaço, a habitação, a vida da população urbana.

O ensaio de Oswaldo Porto Rocha, *A era das demolições – cidade do Rio de Janeiro: 1870-1920*, retoma um tema que tem sido muito explorado nos últimos anos, porém se reveste de originalidade pelo tipo de fontes usadas e pelo enfoque do autor. Além de abundante documentação escrita no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, recorre à tradição oral, às músicas populares, às fontes literárias.

O quadro teórico de sua análise da transição para o capitalismo e da transformação urbana que provoca é baseado em Friedrich Engels: *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*, a partir do qual formula a sua hipótese principal de que a “organização do espaço urbano seria um mecanismo de controle sócio-econômico empregado pela burguesia”.

O primeiro capítulo, introdutório, traça um panorama da cidade por volta de 1870, enfatizando o desenvolvimento dos transportes e o seu impacto sobre a especulação imobiliária.

O segundo capítulo trata dos grandes debates urbanos do final do século XIX sobre a questão do saneamento, da política, das relações entre o Distrito Federal e o governo da União, e da redefinição do espaço urbano, debates esses que envolveram os recém-formados grupos de intelectuais, de tecnocratas, de engenheiros e de médicos sanitaristas.

No capítulo intitulado “A Cidade Maravilhosa”, utiliza Lima Barreto e músicas populares para caracterizar a vida na praça Onze, Catumbi e Cidade Nova, esquecidos pelos cronistas oficiais.

No final do século XIX as correntes migratórias baiana e fluminense vieram para o Centro do Rio, a primeira no término da Campanha dos

Canudos e a segunda com a Abolição. Os baianos localizavam-se na freguesia de Santana e no largo do Rocio Pequeno, hoje chamado de praça Onze. Esta zona fora aristocrática, mas se convertera em bairro popular, com a debandada da elite para o sul, graças à expansão dos transportes.

Os baianos aí se instalaram em casas de cômodos que começaram a surgir na década de 70. Empregavam-se como estivadores, marceneiros, lustradores e biscateiros. Nos casarões convertidos em cortiços reuniam-se grupos de samba. O número 117 da rua Visconde de Itaúna tornou-se célebre por ter sido a residência da baiana Hilária de Almeida, a tia Ciata, local de festas e encontros permanentes dos primeiros compositores. Havia nas cercanias babalaôs de fama chamados de tios e tias, que promoviam sambas e candomblés, e aí viviam os reis do partido alto. Os candomblés da casa de João Alabá, babalaô dos tios Obedê e Sami, eram dos mais procurados. Era uma comunidade quase fechada com grande solidariedade mútua.

Neste ensaio foi recuperada a história dos grupos urbanos esquecidos pela documentação oficial, pelos cronistas, através de fontes históricas informais pouco conhecidas. É uma leitura sedutora pelo carinho com que o autor trata do tema, dirigindo o leitor nesse mundo quase fechado de solidariedade mútua, que resistia à industrialização, à superexploração nas fábricas, à submissão nas vilas operárias, às novas ideologias, à proletarianização.

O trabalho de Lia de Aquino Carvalho, *Contribuição ao estudo das habitações populares – Rio de Janeiro: 1886-1906*, é inovador quanto à temática e à documentação usada.

A maioria das pesquisas sobre habitação concentram-se na análise do período recente e da cidade de São Paulo. Durante longo tempo os médicos sanitaristas, os arquitetos e os engenheiros monopolizaram o estudo da habitação, preocupados com a saúde pública, a eliminação dos mestres-de-obra, a urbanização e a estética das construções.

Em época mais recente, na medida em que proliferaram as favelas, os sociólogos, os cientistas políticos e o clero começaram a se preocupar com a questão habitacional do ponto de vista político, humanista e religioso. No entanto, são raros os trabalhos feitos pelo historiador, procurando integrar a pesquisa da habitação na perspectiva de industrialização, do movimento operário, da ascensão da burguesia e da organização do espaço urbano como instrumento de controle. O trabalho de Lia coloca-se entre os raros existentes desse gênero para o Rio de Janeiro.

Tive o prazer de conhecer Lia no Arquivo Geral da Cidade, quando pesquisava sobre o mesmo tema. O seu ensaio resulta de uma investigação

aprofundada da documentação desse arquivo, o mais antigo da cidade, em cujo Serviço de Apoio Cultural trabalhou.

A pesquisa aborda o surgimento do problema habitacional, os tipos de solução adotados, pautados por interesses dominantes: descreve as várias habitações populares; analisa os interesses em jogo, burgueses, operários, religiosos, médico-sanitaristas; demonstra a subordinação do problema à lógica capitalista.

Os três primeiros capítulos, de caráter introdutório, situam a cidade do Rio de Janeiro no contexto da economia agro-exportadora e as suas transformações no processo pioneiro de industrialização. O terceiro capítulo coloca o problema da habitação popular, a pressão demográfica decorrente da migração, imigração e baixa da mortalidade a partir de 1904 e da atração exercida pela cidade devido à crise agrária e ao crescimento industrial. O problema é agravado pela administração de Pereira Passos, voltada para a modernização e saneamento do principal porto de exportação do país, o que implica a derrubada das habitações coletivas populares do Centro. Analisa as migrações dentro da cidade, em função da derrubada dos casebres da zona portuária e da avenida Central, da expansão do transporte moderno, da localização das indústrias próximas às vias férreas. Apresenta estatísticas populacionais e habitacionais por freguesias. Analisa a atuação da iniciativa privada estimulada pelo governo federal e municipal na construção de habitações populares coletivas.

A política municipal de erradicação de cortiços, por motivos de higiene e saúde pública, atende aos interesses de valorização da terra e da especulação urbana. De fato, segundo a autora, não se procura resolver o problema social.

*Eulália Maria Lahmeyer Lobo*



## NOTAS DOS AUTORES PARA A 1ª EDIÇÃO

Quando defendi esta dissertação junto ao mestrado de História da Universidade Federal Fluminense, os debates sobre a cidade do Rio de Janeiro ainda estavam tomando vulto. Naquela época, em fins de 1983, ainda era reduzido o número de estudiosos e de trabalhos elaborados.

De lá pra cá, tudo mudou. A história de nossa cidade felizmente deixa de ser um tema acadêmico para se transformar em objeto de domínio público. Nada mais justo, pois a história de uma comunidade a ela deve pertencer.

Devo, no entanto, prestar uma homenagem a dois talentosos e pioneiros pesquisadores: Lia de Aquino e Jaime Benchimol.

Do trabalho de Lia, o leitor poderá, aqui, tirar suas conclusões, pois me coube a honra de dividir este volume com ela. Quanto a Jaime, gostaria de registrar aqui a minha gratidão e amizade. Seu trabalho é um marco na historiografia carioca e se transformou em leitura necessária para todo aquele que realmente quer conhecer nossa história. Faço votos de que seja o próximo volume a ser publicado por esta coleção. Formou-se entre nós uma grande amizade e, além disso, Jaime tem o raro dom de fazer com o barro o mesmo que faz com palavras: arte.

Rio de Janeiro, 28 de outubro de 1986  
*Oswaldo Porto Rocha*

Este trabalho, dissertação final do curso de mestrado em História, da Universidade Federal Fluminense, resultou de pesquisa realizada basicamente nas séries de manuscritos denominadas "Casas para operários e classes pobres", pertencentes ao acervo documental do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

É necessário registrar, entretanto, que, embora tenha sido, na época de sua defesa, em 1980, um dos primeiros trabalhos com enfoque histórico sobre a questão habitacional no Rio de Janeiro no período em questão, desde então muito se tem acrescentado em relação ao tema.

Assim é que teses, artigos, seminários, dentro desta mesma temática mas apresentando novas abordagens e colocando novas questões, têm contribuído para o aprofundamento do assunto.

Rio de Janeiro, 28 de outubro de 1986.  
*Lia de Aquino Carvalho*



---

***A ERA DAS DEMOLIÇÕES***  
Oswaldo Porto Rocha

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ  
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

## ***SUMÁRIO***

25

INTRODUÇÃO

28

1. A CIDADE DO RIO DE JANEIRO POR VOLTA DE 1870

41

2. OS GRANDES DEBATES DO FINAL DO SÉCULO XIX

55

3. A ADMINISTRAÇÃO DO ENGENHEIRO PEREIRA PASSOS

73

4. A CIDADE MARAVILHOSA

98

5. "PALMEIRA DO MANGUE NÃO VIVE  
NA AREIA DE COPACABANA"

105

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1870

1871

1872

1873

1874

1875

1876

1877

1878

1879

1880

1881

1882

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

1892

1893

1894

1895

1896

1897

1898

1899

1900

## INTRODUÇÃO

O objetivo deste trabalho é discutir algumas questões relativas à grande reforma urbana, realizada na cidade do Rio de Janeiro, durante a administração Pereira Passos (1902/06). Acreditamos que, desta forma, possamos contribuir para as discussões sobre a história da cidade do Rio de Janeiro.

Nosso ponto de partida teórico foi a obra de Friedrich Engels, *A situação da classe trabalhadora em Inglaterra*. No capítulo intitulado "As grandes cidades", Engels desenvolve a hipótese de que a organização do espaço urbano seria um mecanismo de controle sócio-econômico, empregado pela burguesia.

Dessa forma, o traçado urbano refletiria os interesses e as necessidades da burguesia e, de uma forma mais ampla, as do capital. A disposição dos bairros, a localização de fábricas, lojas e bancos, áreas de lazer, estradas de ferro estariam em função desses interesses e necessidades.

Outra questão que nos levou a pensar em tal estudo foi a associação entre a formação de grandes cidades e o desenvolvimento do capitalismo. Podemos dizer, sem sombra de dúvida, que as grandes metrópoles são componentes ativos do processo de desenvolvimento do capitalismo. O século XIX é rico em exemplos, tanto na Europa como nos Estados Unidos.

Devemos distinguir, porém, o processo de formação destas grandes cidades. São duas as etapas: a primeira, tipicamente britânica, registra a ausência de um planejamento por parte do Estado e a segunda, após 1860, já com a planificação urbana elaborada pelo Estado.

Da primeira etapa são exemplos as cidades de Londres, Manchester e Liverpool, cujo desenvolvimento não necessitou da intervenção estatal, na medida em que esses núcleos crescem e se organizam juntamente com o capitalismo na Inglaterra. É um progresso harmônico, onde o capital e a burguesia desenvolvem-se juntamente com o espaço urbano, permitindo que se operem transformações sem o auxílio do Estado, visto que é a própria burguesia que está à frente do processo. Cabe a ela decidir sobre o local de construção de fábricas ou fixar o proletariado, não necessitando de um mecanismo político-social.

Não é o caso de segunda etapa, da qual talvez Paris seja o melhor exemplo. Sob o reinado de Napoleão III, tendo Haussmann como prefeito, a cidade se-transfigura, perdendo definitivamente sua aparência medieval. As ruas estreitas cedem lugar a largas avenidas arborizadas,

bulevares. Muralhas limítrofes são derrubadas e agora cabe à estrada de ferro demarcar os limites da nova cidade. O espaço urbano parisiense se reorganiza em função das novas camadas sociais, surgindo bairros proletários bem distantes dos bairros burgueses e da *city*, a área designada para finanças e comércio.

Nesta etapa o processo é invertido. Quando a burguesia assume o controle do Estado, intervém através deste no desenvolvimento das cidades, ordenando-o conforme suas necessidades e interesses. Surge o conceito de civilidade e de modernização urbana, e a questão sanitária contribui em muito para tais discussões, uma vez que pobreza se associa a insalubridade.

Uma cidade civilizada seria uma cidade higiênica, o mesmo ocorrendo com seus habitantes. Dessa forma, as camadas pauperizadas seriam deslocadas para a periferia.

Outros exemplos de cidade desse período são Berlim e Viena.

Partindo dessa perspectiva, decidimos fazer o estudo das transformações urbanas ocorridas no Rio de Janeiro no princípio do século. Não se trata de aplicar modelos (no caso, o Rio se incluiria na segunda etapa), mas de perceber e analisar este processo de transformação que resulta da composição de fatores internos e externos.

Nossas dificuldades principais se localizam na historiografia. Uma análise crítica do material existente aponta para um pequeno número de obras e a repetição, na totalidade destas, do discurso de época. Nenhuma abordagem crítica foi encontrada, nem mesmo na época dos eventos. A grande imprensa, em peso, apóia as atitudes de Pereira Passos e de seus auxiliares, o que dava espaço para atitudes bastante arbitrárias. O discurso foi inteiramente incorporado sem críticas. Modernização, progresso e saneamento urbano são palavras chaves, e por que não dizer, palavras mágicas. Como exemplo, podemos citar dois historiadores de visão política distinta, Pedro Calmon e Heitor Ferreira Lima. Calmon apresenta sua interpretação no capítulo X, "A capital federal", no terceiro tomo da *História social do Brasil* e Ferreira Lima, no prefácio da edição dos *Ensaios históricos e políticos* de Astrogildo Pereira. O conteúdo desses dois textos é idêntico ao do relatório da comissão da Carta Cadastral de 1903, ligada à prefeitura do Distrito Federal, e à crônica do poeta dândi Olavo Bilac, publicada na revista *Kosmos*, abril de 1904.

Quando travamos contato com as fontes, em sua maioria relatórios oficiais, logo observamos que o assunto merecia uma análise mais profunda e mais crítica. Partimos da estaca zero. Tivemos que fazer um levantamento dos arquivos e do material mais adequado. O Arquivo Geral da

Cidade do Rio de Janeiro e o Clube de Engenharia foram as duas instituições pelas quais optamos.

As fontes apontavam para a segunda metade do século XIX, quando a cidade verifica o início do processo de expansão associado à modernização dos meios de transporte. O bonde vai desempenhar um papel importante, estimulando a ocupação de áreas mais distantes. A cidade inicia sua reurbanização, surgindo uma nova variável: a especulação imobiliária. Esse processo se encontra no capítulo 1.

Paralelamente à expansão urbana, verificamos que a atuação dos órgãos municipais, até Pereira Passos, é praticamente inexistente, seja por incapacidade administrativa ou por falta de recursos financeiros. Paralelamente a esta “omissão” das autoridades constituídas, verifica-se a ascensão de entidades científicas, destacando-se a Escola Politécnica e o Clube de Engenharia. Nosso objetivo no capítulo 2 foi o de retratar esse momento, a consagração da técnica e da ciência, que desembocará na administração de Passos, aqui comentada no capítulo 3.

Mas se as fontes são abundantes com relação às atitudes oficiais, são escassas quanto às derrubadas, à cidade “suja e atrasada”, ao deslocamento dos habitantes desta parte da cidade demolida. As camadas menos favorecidas, justamente os setores sociais que arcaram com o peso das obras faraônicas, não constam nas fontes oficiais. A vida destas categorias sociais está esboçada, em parte, no capítulo 4. Dissemos em parte, pois trabalhamos apenas com a freguesia de Santana e não com todas as freguesias.

Os capítulos estão encadeados, dentro de uma visão que adota definitivamente a postura crítica na conclusão. Chamamos a atenção do leitor para este fato, de que todos os dados apresentados ao longo da obra obedecem a uma organização, cujo desfecho se tornará mais elucidativo na conclusão. A própria disposição dos dados já é, por si mesma, um posicionamento crítico, cristalizado na conclusão.

## 1. A CIDADE DO RIO DE JANEIRO POR VOLTA DE 1870

*O bonde transformou os hábitos da cidade, nivelou as classes, provocou vários conflitos. Veículo da democracia, a ele deve a cidade grande parte do seu progresso.*

Nelson Costa, *História da cidade do Rio de Janeiro*.  
Rio de Janeiro: Livraria Jacinto Editora, 1983.

### *O processo de crescimento urbano As transformações: serviços e transportes*

Desde sua fundação no século XVI, a cidade do Rio de Janeiro tem tido seu crescimento limitado por fatores geográficos, desenvolvendo-se basicamente em torno da praça XV. No século XIX, com a chegada da Corte, inicia-se a busca de espaços alternativos, busca essa que terá seu maior obstáculo na enorme distância entre as áreas disponíveis à ocupação (regiões planas e secas). Devemos ter em mente que o crescimento da cidade tinha esbarrado na montanha, no mar e nos extensos brejos e alagadiços que se espalhavam por toda a planície.

Com d. João VI, a primeira tentativa concreta de expansão ocorre com a criação da Cidade Nova, localizada entre os morros do atual Catumbi e o canal do Mangue. Em outras áreas como São Cristóvão e algumas partes do atual Centro também se verifica um crescente desenvolvimento. Efetivamente, a ocupação dessas áreas só se realizará com a expansão e modernização do sistema de transportes. A partir de 1840, com o aparecimento do ônibus, inicia-se uma nova etapa no crescimento da cidade. O ônibus era um veículo de quatro rodas, dois andares, movido por tração animal (duas ou quatro parelhas), transportando em média vinte pessoas. Por oferecer serviços regulares de comprovada eficácia, o ônibus veio estimular a ocupação de áreas antes consideradas distantes, tais como Andaraí Pequeno (Tijuca), Caju e Pedregulho. O ônibus torna viável o projeto da Cidade Nova, principalmente da região vizinha ao Campo de Santana. Em 1842<sup>1</sup>, em função do aumento da população nos arrabaldes da cidade, são criadas as linhas do Andaraí Pequeno, Rio Comprido e da rua Nova do Imperador (atual Mariz e Barros).

Define-se, então, uma estreita associação entre o crescimento urbano e o desenvolvimento dos meios de transporte. O ônibus supera, em muito,

todos os demais meios de transporte existentes, seja pela maior capacidade de transportar passageiros, seja por sua comodidade e segurança. Ressalte-se que não se trata de um meio de transporte de massa, porém, em comparação com os antecessores, seu desempenho é considerável.<sup>2</sup>

Nas duas décadas seguintes, a expansão urbana acompanha o itinerário desses ônibus. Não cabe aqui especular sobre o aumento demográfico da população carioca; limitar-nos-emos a verificá-lo e, assim sendo, vamos encontrar, no final da década de 60, os mesmos problemas anteriores à implantação do ônibus, como a ocupação de áreas para edificações. Se num primeiro momento o ônibus foi a solução, agora faz-se necessário modificá-lo ou substituí-lo. Torna-se insuficiente para atender as áreas ocupadas, pois com ele, somente, a expansão da cidade é inviável.

Por volta de 1862, o barão de Mauá, tentando encontrar uma saída para o problema dos transportes, solicita ao governo imperial a concessão para instalar uma empresa de carris urbanos (bondes), a exemplo dos que já operavam com sucesso na América do Norte e Europa. Mauá viaja, então, aos Estados Unidos para obter junto aos banqueiros de Nova Iorque financiamento para seu empreendimento. Sem conseguir empréstimo, retorna com um sócio: a Bleker Street Horse Car Company New York. Seu representante, o engenheiro Charles B. Greenough, após diversos estudos, conclui que o melhor traçado seria o centro-sul. Em 13 de abril de 1866<sup>3</sup>, o governo imperial autoriza a transferência das ações da Companhia de Carris Jardim Botânico, fundada por Mauá, para uma empresa estrangeira, no caso, a Bleker Street. Em 5 de abril de 1868, o decreto nº 4.145 dá a autorização necessária à Botanical Garden Rail Road para explorar devidamente a concessão imperial:

A 9 de outubro de 1868, antes do meio-dia, realizou-se, afinal, a inauguração da primeira linha de bondes da companhia norte-americana, do ponto inicial, na rua Gonçalves Dias, em direção ao largo do Machado. Precisamente às 11h30min da manhã, com a presença do imperador, ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, conselheiro Joaquim Antão Fernandes Leão, autoridades municipais e grande concurso do povo. Partiram os primeiros carros da antiga rua dos Latoeiros, esquina da do Ouvidor.<sup>4</sup>

Suprindo largamente as deficiências do sistema de ônibus, o bonde se apresenta como a alternativa viável para o problema do transporte. Os bondes eram veículos puxados por dois animais e que podiam transportar comodamente trinta passageiros. Dentre as vantagens, podemos destacar a rapidez e a suavidade proporcionada pela locomoção sobre os trilhos. O

*Oswaldo Porto Rocha*

bonde encurta as distâncias em função da sua velocidade. Mesmo assim, é preciso lembrar que um trajeto de 11 km, por exemplo, é percorrido em mais de uma hora.

Os empresários brasileiros lutam por financiamentos. Antônio Vitor de Assis Silveira, fundador da Cia. Locomotora, não consegue, nas casas de comércio de café, empréstimos ou subscrições de ações para explorar a concessão imperial, obtida em 20 de dezembro de 1865, anterior, portanto, à da Botanical Garden. O objetivo da Cia. Locomotora é unir os pontos principais da área central da cidade, privilegiando o transporte de café. Após inúmeros problemas, a linha é inaugurada em 1872, utilizando-se da Estrada de Ferro D. Pedro II como terminal. A atuação da Cia.



*Clássica vista da rua 1º de Março, destacando-se a igreja da Sta. Cruz dos Militares. É uma das poucas partes da cidade ainda não totalmente deformadas. Notar os bondes da Cia. Carris Urbanos (C.C.U.) e os quiosques.  
(Foto Augusto Malta – Cerca de 1904-AGCRJ)*

Locomotora levaria os transportadores autônomos de café à falência. Na tentativa de evitar a bancarrota, esses transportadores fundem-se numa empresa de transportes, tentando fazer frente à concorrência dos bondes. Em seguida, apercebendo-se da fracassada tentativa, associam-se à própria Locomotora, fornecendo a esta o que lhe faltava para sua implantação definitiva: capital.

Outras companhias também surgem em toda a cidade. Silvester S. Battin e Albert H. Hager criam a Companhia de São Cristóvão, estabelecendo a ligação dos bairros de São Cristóvão, Andaraí Pequeno, Saco do Alferes (Saúde), Catumbi e Rio Comprido ao Centro da cidade. Inicialmente, a companhia chama-se The Rio de Janeiro Street Railway Company, de capital americano, entrando em ação no ano de 1870.<sup>5</sup>

Na época de todo esse desenvolvimento, podemos constatar a estreita ligação entre os meios de transporte e a especulação imobiliária através, por exemplo, da atuação da Companhia Ferro Carril de Vila Isabel. A concessão imperial é obtida no dia 22 de fevereiro de 1872. Criada a partir da iniciativa do barão de Drummond, fica encarregada, inicialmente, da ligação dos bairros Andaraí Grande (Grajaú, Vila Isabel, Aldeia Campista, Andaraí), São Francisco Xavier e Engenho Novo com a rua Uruguaiana. Sua principal linha, na verdade, é a de Vila Isabel.

Em outubro de 1873, a Companhia Arquetônica (Cia. Imobiliária) levanta a planta do novo bairro de Vila Isabel. A companhia edifica e funda o bairro nesse mesmo ano, o qual recebe seu nome em homenagem àquela que assinou a lei de 28 de setembro de 1871, libertando nascituros de mulher escrava. A seguir, o trecho nos revela as etapas do processo de especulação imobiliária:

Adquirida a fazenda do Macaco pelo barão de Drummond em princípios de 1872, realizando-se a 25 de setembro as primeiras vendas de terreno a Zeferino de Oliveira e Silva e 150 braças à Companhia Vila Isabel. A Companhia Arquetônica, tendo como diretores o barão de São Francisco Fº, Temístocles Petrocochino, doutor Adolfo Bezerra de Meneses e visconde Silva, obteve por compra os terrenos de barão de Drummond e Zeferino Silva e mandou executar várias obras, inclusive a abertura do bulevar 28 de Setembro e das ruas Teixeira Júnior (Silva Pinto), Afonso Celso (Luís Barbosa), Bezerra de Meneses (José Vicente), conselheiro Zacarias (barão de Cotegipe), Duque de Caxias e outras – algumas das quais desaparecidas com a venda de terrenos para o Jardim Zoológico e Prado de Vila Isabel. A 2 de fevereiro de 1874, a Companhia Arquetônica vendeu 27 lotes de terrenos, apurando 24.549\$700. Neste ano começaram as edificações e apareceram as primeiras casas de comércio no bairro voltivo de Vila Isabel.<sup>6</sup>

Em 10 de abril de 1875, inaugura-se o trecho ligando o bairro de Vila Isabel à rua Uruguaiana. Verifica-se, então, que da concessão imperial à inauguração do trajeto, o crescimento do bairro atendeu às seguintes etapas: compra de uma vasta região desabitada em estreita associação com a proposta de desenvolver um meio de transporte, loteamento da região e posterior comercialização, arruamento e finalmente as primeiras edificações. Temos, então, como fator determinante da criação do bairro, o estabelecimento de uma linha de bonde, que seria a única garantia para uma ocupação efetiva. Vila Isabel apresenta um crescimento vertiginoso. Em 1876, foram transportados 1.617.702 passageiros, número que vai duplicar três anos depois, atingindo a casa de 3.337.223 passageiros.<sup>7</sup> Esse processo se repetirá mais tarde nos bairros de Copacabana, Ipanema, Leblon e Tijuca.

Por volta de 1878, a Companhia Locomotora funde-se com a Empresa Santa Teresa, Cia. Fluminense e a Cia. Carioca-Riachuelo, constituindo a Companhia de Carris Urbanos. No final da década de 70, a Cia. de Carris Urbanos está, junto às Companhias São Cristóvão, Vila Isabel e Botanical Garden, entre as mais importantes. As demais companhias existentes limitam-se à ligação dos bairros entre si, quando não pedem falência, o que é muito comum. Das 14 concessões imperiais, no decênio de 1872/81, apenas cinco continuam a ser exploradas no início de 82.

As empresas de carris ficam obrigadas pelos decretos de concessão a realizarem obras como alargamento de ruas, calçamento, aterro de mangues e construção de pontes. Em sua maioria, obras não realizadas. Observamos, então, que somente as grandes companhias podem arcar com essas despesas. Em momento algum, a municipalidade intervém em socorro de qualquer empresa. A manutenção dessas vias também é responsabilidade das concessionárias.

Em função da expansão urbana, áreas pantanosas e alagadiças constituem-se em áreas de real necessidade ao processo de ocupação, aumentando, dessa forma, as dificuldades quer para as empresas construtoras, quer para as empresas de transporte. Para as primeiras, a drenagem e sucessivos aterros encarecem as construções. Para as companhias de carris, o problema está no assentamento das linhas, o que implica aterros onerosos e construção de um grande número de pontes. Um bom exemplo desse processo é a Companhia Ferro Carril Vila Guarani, ligando o bairro de São Cristóvão e arrabaldes à estação de trem situada no mesmo bairro. O pântano Vila Guarani é aterrado de forma precária com parte do material provindo do desmonte do morro do Senado. O comendador Francisco Eugênio estabelece a linha de carris sobre aquela área, não se preocupan-

do em consolidar tal aterro. Seus bondes descarrilham freqüentemente, animais e veículos atolam no pântano sobre o qual correm os trilhos. Na tentativa de solucionar o problema, o comendador manda construir pontes sobre os rios Joana e Maracanã. A emenda foi pior que o soneto, pois são empregados materiais de qualidade inferior em tal empreendimento, causando novos acidentes. O povo apelida de *zambézias* os carros da citada empresa, que se torna célebre pelo número de acidentes com vítimas fatais.

Em fins da década de 80, agrava-se o problema de transporte, não mais pelo tipo de veículo, mas agora pelo tipo de tração. Boa parte das linhas é duplicada, o que atenua, mas não resolve a questão. A substituição da tração animal se impõe. Nas horas de maior movimento, as principais empresas não conseguem dar vazão à demanda, apesar de superlotarem seus carros. A municipalidade não estabelece regras com relação ao problema. Muitas concessões são dadas a empresas que, sabidamente, não têm condições, agravando o problema. Entre 1882 e 1913, 70% das concessões não têm execução.<sup>8</sup> A questão é a eletrificação dos bondes, porém, pelo seu elevado custo, está ao alcance, somente, das empresas de maior capital. Em 1880, por exemplo, o total do capital das companhias era de 21.635.000\$000,<sup>9</sup> sendo de 10.000 contos o da Cia. Jardim Botânico.

Cinco anos após, o total do capital sobe para 22.900.000\$000, sempre liderado pela Cia. Jardim Botânico. Sendo a empresa de maior capital, a Cia. Jardim Botânico procura expandir suas linhas. Por ocasião da renovação dos contratos com a prefeitura, uma série de obrigações são-lhe impostas, tais como: a construção de um túnel ligando Botafogo a Copacabana (atual túnel Novo), duplicação de linhas e melhorias no túnel do morro do Pasmado (túnel Velho). Em 1890, o total de quilômetros da companhia é de 41.

Em 6 de agosto de 1891, inaugura-se a linha do Flamengo, e, em 6 de julho de 1892, a linha do Leme, cujo traçado faz parte das obrigações contratuais para com o município. Neste mesmo ano, a 8 de outubro, a Cia. Jardim Botânico inaugura sua primeira linha eletrificada – a do Flamengo. Machado de Assis vê assim o novo veículo urbano:

Não tendo assistido à inauguração dos bondes elétricos, deixei de falar neles. Nem sequer entrei em algum, mais tarde, para receber as impressões da nova tração e contá-las. Daí meu silêncio da outra semana. Anteontem, porém, indo pela praia da Lapa em bonde comum, encontrei um dos elétricos, que descia. Era o primeiro que estes meus olhos viam andar. Para não mentir, direi que o que me impressionou, antes da eletricidade, foi o gesto do cocheiro. Os olhos do homem pas-

*Oswaldo Porto Rocha*

savam por cima da gente que ia no meu bonde, com um grande ar de superioridade. Posto não fosse feio, não eram as prendas físicas que lhe davam aquele aspecto.

Sentia-se nele a convicção de quem inventara não só o bonde elétrico, mas a própria eletricidade... Em seguida, admirei a marcha serena do bonde, deslizando como o barco dos poetas, ao sopro da brisa invisível e amiga. Mas, como íamos em sentido contrário, não tardou que nos perdêssemos de vista, dobrando ele para o largo da Lapa e rua do Passeio e entrando eu na rua do Catete. Nem por isso o perdi de memória. A gente do meu bonde ia saindo aqui e ali, outra gente entrava adiante, eu pensava no bonde elétrico<sup>10</sup>...



*Copacabana já em processo de ocupação. Percebem-se as futuras avenidas N.S.<sup>a</sup> de Copacabana e Barata Ribeiro. Os prédios na parte central da foto são conseqüentes da abertura do túnel Velho, no final do século XIX.  
(Foto Augusto Malta – AGCRJ – cerca de 1904)*

A eletrificação dos bondes se dá juntamente com a inauguração do ramal do Leme. A proposta para a expansão rumo às praias atlânticas não é nova. Em 1882, através de um projeto apresentado à Câmara Municipal, os vereadores Malvino da Silva Reis, Henrique Hermeto, Antônio T. Quartin e Chaves Faria falam da importância do prolongamento dos trilhos a Copacabana e ao Leblon. Lembram também a construção de um cais na praia do Russel e a abertura de um túnel em Copacabana. Os vereadores recebem o apoio dos principais órgãos da imprensa. Mesmo com o apoio dos órgãos públicos, os acionistas da Cia. Jardim Botânico manifestam-se contra a expansão das linhas, pois Copacabana e Ipanema não passam de um deserto arenoso, motivo pelo qual, segundo eles, a ocupação dar-se-ia de forma muito lenta.

A despeito da oposição, os diretores Salatiel Carneiro da Cunha e cel. Malvino Reis, vivamente empenhados no projeto de expansão, inauguram, em abril de 1894, o ramal de Igrejinha e Ipanema. Em assembléia geral da companhia, realizada em 25 de agosto de 1894, é apresentado por esses diretores o seguinte relatório:

É incontestável que as duas praias de Copacabana e Arpoador são dotadas de um clima esplêndido e salubre, beijadas constantemente pelas frescas brisas do oceano, constituindo dois verdadeiros sanatórios e por onde pode respirar a largo a população dessa capital na estação calmosa, em que é infelizmente dizimada por epidemias periódicas e mortíferas. Elas já tiveram a consagração da medicina oficial e dos higienistas, estabelecendo aí o governo dois grandes hospitais. À exceção de um ou outro prédio bom, os demais são, na verdade, pequenas e pobres choupanas. É um bairro a criar-se. Agora é que vão tendo começo as edificações, as melhores casas se levantam depois dos lotes de terreno para este fim. Já se acha organizada uma companhia, com capital suficiente para edificar um clube de esporte e uma grande casa balneária, que, brevemente, dará começo às obras.

Dentro de um lustro, aqueles desertos do Saara – como os qualificaram, se converterão em grandes povoações, para onde afluirá, de preferência, a população desta cidade, na estação calmosa, devido à salubridade e amenidade do seu clima e à excelência dos banhos de mar, como se pratica nas cidades balneárias da Europa.

Não podemos duvidar da ação civilizadora dos nossos *tramways* (bondes), que têm levado aos bairros afastados e desertos o gosto e o conforto na edificação de prédios, com o aumento de renda.<sup>11</sup>

Baseado nesse relatório, o conselho fiscal da companhia mantém o ramal de Igrejinha. Insatisfeitos, os acionistas continuam a protestar ar-

gumentando que o bairro carece de iluminação, que é um imenso areal com pouquíssimas casas de modestas construções e que os açougues e padarias mais próximos se localizam em Botafogo. O único argumento favorável, na realidade, é a existência de água canalizada até a Igrejinha.

Como em Vila Isabel, primeiro cuida-se dos transportes para depois se promover a ocupação do bairro através de loteamentos, e neste caso, entre os grandes proprietários está o cel. Malvino da Silva Reis, um dos diretores mais empenhados na aprovação do projeto.

Para realizar esse processo de ocupação das praias atlânticas, os grandes proprietários têm que lutar contra vários fatores adversos: a longa distância do Centro da cidade, o meio físico que dificulta as edificações e a falta de infra-estrutura. Para vender seus terrenos, esses capitalistas têm que criar uma imagem idílica dos bairros, associando-os aos balneários europeus, onde, segundo eles, há um alto padrão de salubridade. Morar em Ipanema e Copacabana é algo como a garantia de se estar a salvo das terríveis doenças, das terríveis epidemias que assolavam, permanentemente, a capital do país.

Apesar de todo o esforço, a ocupação dessas praias só se torna possível com a posterior atuação da municipalidade, retificando e construindo novas avenidas para acelerar a ligação com o Centro da cidade.

Acentuou-se de forma admirável seu desenvolvimento em 1906, com o projeto da avenida Atlântica, na administração Pereira Passos; e por essa época já possuía o bairro muitos prédios. Numa das visitas que fizera em fins de 1902, o ilustre prefeito ainda encontrara uma linha de bitola estreita, na qual o cel. Silva (Malvino Reis), transportava, em bonzinho, os compradores de terrenos de sua propriedade, em Ipanema.

O dr. Paulo de Frontin, em sua brilhantíssima administração, em 1919, realizou grandes obras na avenida Atlântica, estendendo-as ao Leblon e à lagoa Rodrigo de Freitas, aformoseando ainda mais esta parte da cidade.<sup>12</sup>

A modernização dos bondes contribui em muito para a ocupação dos bairros. Devemos levar em consideração que esse processo de modernização tem como pressuposto básico a eletrificação dos *tramways* com tecnologia americana, aplicada com sucesso.

Entre 1894 e 1902, das 14 linhas operadas pela Jardim Botânico, dez já circulam eletrificadas. Entretanto, nem todas as companhias detinham recursos suficientes para eletrificação. A Cia. de São Cristóvão, por exemplo, faz seus bondes trafegarem por regiões de geografia bastante irregular, deparando-se com obstáculos, tais como ladeiras e pequenas serras. Em 1889, inaugura o sistema de tração a vapor, empregado na ladeira do

Pedregulho. A companhia também lança mão do sistema de tração mular de três animais, mas só eletrifica seus carros em 1907, quando passa a ser administrada pela The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co. Ltd. A Cia. Vila Isabel não eletrifica seus carros antes de 1907, quando também passa para o controle da Light and Power. Nota-se que o processo de modernização serve para reorganizar as companhias existentes através de fusões e incorporações. Em 1913, apenas duas companhias operam na cidade do Rio de Janeiro: a Jardim Botânico e a Light and Power.

A outra alternativa para o transporte de massa no Rio de Janeiro é a Estrada de Ferro Central do Brasil.<sup>13</sup> Fundada em 1858, somente em 1861 são inaugurados os serviços regulares de transporte de passageiros. Na verdade, a Estrada de Ferro Central do Brasil, desde sua fundação, tem como objetivo fundamental servir ao *interland* do porto do Rio de Janeiro, transportando café para exportação e distribuindo produtos importados pelo referido porto. Em 1861, ano da inauguração, existem apenas cinco estações no território da cidade do Rio de Janeiro, localizadas nas freguesias de Santana (terminal), Engenho Velho, São Cristóvão, Inhaúma e Irajá. Inicialmente, existem composições de 1ª, 2ª e 3ª classes, sendo que esta última é suprimida em 1870. Neste mesmo ano, aumenta o número de composições até Cascadura. Do mesmo modo que o bonde efetiva a ocupação de bairros na Zona Sul e Zona Norte, o trem possibilita a ocupação de áreas que hoje são chamadas de suburbanas, algumas das quais recebem seus nomes em função da própria construção da ferrovia. Cascadura, por exemplo, é um nome originário da resistência do solo na ocasião da abertura dos leitos naquela área. Méier provém do loteamento de terras da família Méier, que preferiu este procedimento a continuar o plantio de café. A exemplo do Méier, outros subúrbios surgem rapidamente a partir do loteamento de fazendas, geralmente monoculturas. No caso do trem, a cada estação que se estabelece, surge um bairro. Vejamos:

O Méier não passava, então, de um arraial, fundado em terras da família Meyer, das quais foi um dos condôminos d. Jerônimo Teixeira Duque Estrada Meyer. Em distanciado tempo prosperou nas terras altas do Méier um cafezal, de que fora proprietário Paulo Prudêncio.

Aberta ao público uma parada da E.F.P.II em terrenos dos doutores Miguel e Joaquim Meyer, começaram as edificações, retalharam-se terrenos, e os mais abastados proprietários abriram ruas, sem nenhuma interferência do poder municipal.

A estação do Méier só se inaugurou a 13 de maio de 1889, no local da cancela do Perna de Pau.

Cachambi ou Caxambi, que numa parte pertencera à fazenda Meyer, recomendava-se por sua salubridade. Possuía, em 1879, quatro

ou cinco vilas e igual número de caminhos ou servidões que se tornam ruas. A Cia. Ferro Carril de Cachambi abriu alguns logradouros na localidade, inclusive o que, partindo da rua Goiás (Arquias Cordeiro), terminava no caminho de Miguel Fernandes, denominando-o a Câmara Municipal, em 27 de abril de 1882, Lucídio Lago.

O Engenho de Dentro tivera, a 10 de dezembro de 1873, inaugurada uma estação da E.F.P.II, em terras da fazenda do dr. Francisco Fernandes Padilha... A não serem as oficinas da estrada de ferro, durante muitos anos nada apresentou de seu progresso o Engenho de Dentro. Em 1885, possui já muitas casas, todas pequenas e de nenhum gosto, e tinha um matadouro que pertencera a um francês de nome Dumas.<sup>14</sup>

Em 31 de dezembro de 1871, duplica-se a linha férrea até o Engenho de Dentro, alcançando Sapopemba (Deodoro) em 1875. Com a administração de Paulo de Frontin, a linha até Madureira é triplicada em 1891. A partir de 1903, iniciam-se as obras de construção de uma quarta linha, inaugurada em 1907 ao atingir Deodoro. Esta quarta linha veio dinamizar o tráfego de trens expressos e rápidos, especialmente aqueles que fazem a ligação com São Paulo e Minas. Vemos, com clareza, que o objetivo principal das linhas férreas não é desenvolver o transporte urbano, mas atingir estados vizinhos, estabelecendo ligação com eles, principalmente São Paulo e Minas.

À guisa de ilustração, podemos citar alguns dados: em 1876, a recém-fundada Cia. de Vila Isabel transporta em seus carros 1.617.702 passageiros, apresentando uma média diária de 4.432 pas./dia. Neste mesmo ano, a Estrada de Ferro de D. Pedro II transporta 1.200.781 passageiros com uma média de 3.289 pas./dia, ou seja, apenas uma companhia de bonde transporta bem mais passageiros do que toda a estrada de ferro, incluindo-se os passageiros interurbanos. Vinte anos depois, esta mesma estrada de ferro transportará em vagões 5.257.683 passageiros, uma média de 14.404 pas./dia. As quatro principais companhias de carris reunidas transportam, neste mesmo ano, o total de 72.900.484 passageiros, numa média de 199.727 pas./dia, ou seja, o total de passageiros que viajam de bonde é 13 vezes superior ao dos que viajam de trem.

O bonde é, sem dúvida alguma, o meio de transporte mais utilizado, embora seja seletivo devido ao elevado custo de sua passagem. Somente com a eletrificação tornar-se-á mais acessível às camadas menos favorecidas da população. Estas, por sua vez, não encontram no trem uma alternativa, pois esse veículo não possui uma estrutura eficaz para o transporte de passageiros e nem se encontra espalhado pela cidade, tendo seu itinerário bastante limitado. Baste ler Lima Barreto para perceber que seus persona-

gens, quase todos pobres e trabalhadores, andavam a pé, por toda a cidade.<sup>16</sup>

## NOTAS

1. SANTOS, Francisco Noronha. *Meios de transporte no Rio de Janeiro*. v.1. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Commercio, 1934. O capítulo baseia-se fundamentalmente nesta obra, pois dentre todas as fontes com que trabalhamos, esta nos pareceu a mais adequada. Devemos, porém, fazer alguns comentários com relação à obra.

Em primeiro lugar, devemos destacar que sua narrativa não é analítica, isto é, as numerosas informações não passam por uma abordagem crítica. Elas estão dispostas geográfico-temporalmente.

Em segundo lugar, conforme veremos na nota 6, Noronha Santos se apropria de material alheio, sem fazer qualquer referência, porém mantendo todo o texto original. Acreditamos ser tal procedimento comum em sua época, fato que, em absoluto, serve para macular a obra desse incansável pesquisador.

Não se trata de um fichamento da obra, mas de uma reordenação dos dados apresentados por Noronha Santos.

2. “Toda esta zona era propriedade particular, enormes e extensas residências em meio a belos bosques. Havia para lá (Botafogo) também tilburis e carros (inclusive sem coberta). Os tilburis não entravam em cogitação para nós, já que só conduziam um passageiro, e os outros carros eram por demais dispendiosos. WEHRS, C. Carlos J. *O Rio antigo: pitoresco & musical, memórias e diário*. Rio de Janeiro: s.e., 1980.

3. SANTOS, F.N. op. cit., p. 251.

4. Ibid.

5. Ibid, p. 267-9.

6. Ibid, p. 277.

Curioso notar que o mesmo texto se encontra na obra *Associação Beneficiadora de Vila Isabel e sua evolução*. Rio de Janeiro: Tipografia Leuzinger, 1910, p. 9-10. Quando comparamos as duas obras, verificamos que Noronha Santos havia, apenas, atualizado os nomes dos logradouros, colocando-os entre parênteses.

7. Ibid.

O movimento da linha de Vila Isabel apresentou um acentuado crescimento: 1876 – 1.617.702 passageiros, 1878 – 3.053.442, 1879 – 3.337.223, 1880 – 3.197.344, 1881 – 3.221.454.

Como forma de chamar a atenção do carioca para o bairro recém-formado, o barão de Drummond cria o Jardim Zoológico e o Prado de Vila Isabel. Pessoas acorriam de todas as partes da cidade para o citado bairro nos domingos e feriados e o faziam – é claro – nos bondes da Cia. Vila Isabel.

“Quando estávamos todos prontos, saímos de casa com intenção de ir a Vila Isabel para visita ao Jardim Zoológico, instalado de novo. Mas os bondes para lá

estavam tão cheios, que tivemos de viajar ao lado de fora como pingentes. Assim viajamos até o Mangue quando achamos por bem desistir, já que os demais passageiros pareciam ir também ao Zoo, reduzindo as esperanças de alguém saltar no caminho, para nos dar um lugar no banco (por volta de 1888)." WEHRS, Carlos J. op. cit. p. 216. Ver também: SANTOS, F.N. *Corografia do Distrito Federal*. Rio de Janeiro: Aguilar, 1913. p. 295.

8. SANTOS, F.N. *Meios de transporte no Rio de Janeiro*. p. 301, 312. Ver também TAUNAY, Afonso E. *No Rio de Janeiro de d. Pedro II*. Rio de Janeiro: Agir, 1947, p. 143.

9. SANTOS, F.N. op. cit. p. 341-2.

10. Id., *ibid*, p. 341.

A modernização dos transportes faz-se necessária em função do crescente aumento do número de passageiros e da progressiva extensão dos trajetos. No final da década de 1880 um bonde levava uma hora para percorrer a distância de 8 km, sendo que a extensão média dos itinerários era de 12 km.

11. Id., *ibid*, p. 341-3.

Ver também: BERGER, Eneida, BERGER, Paulo. *Copacabana*. Rio de Janeiro: Departamento de História e Documentação, 1959, p. 68.

12. SANTOS, F.N. op. cit. p. 342.

13. EL KAREH, Almir C. *Atividades capitalistas em sociedade escravista*. Estudo de um caso: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II de 1855 a 1865. Niterói: UFF/ICFH, 1975. p. 85-6. Dissertação de mestrado.

VASCONCELOS, Mac. *Vias brasileiras de comunicação*. 5.ed. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1934. p. 27-8.

14. SANTOS, F.N. op. cit. p. 292-3.

15. Id., *ibid*, p. 277, 292, 348-9.

16. Ver como exemplo BARRETO, Lima. *Clara dos Anjos*. Rio de Janeiro: Tecnoprint, s.d.

## 2. OS GRANDES DEBATES DO FINAL DO SÉCULO XIX

– Vê tu, dizia-me ele, quem no Brasil tem conhecimentos mais seguros que o T. Mendes? E acrescentava logo: como se pode acreditar que, na nossa época científico-industrial, um homem que não conhece como se fabricam os encanamentos d'água, as propriedades do ferro e o seu tratamento industrial, as teorias hidráulicas, poderá aquilatar e dirigir os serviços de uma cidade moderna. cuja primeira necessidade é um seguro e farto abastecimento d'água?  
Lima Barreto – *Recordações do escrívão Isaías Caminha*.  
São Paulo: Brasiliense, 1976. p. 94

*A redefinição do espaço urbano*

*As organizações intelectuais: Clube de Engenharia e a Escola Politécnica*

*A questão política: O Distrito Federal e o governo da União*

*A questão do saneamento*

Praticamente a cidade colonial estacionara na rua da Vala, para além da qual enormes extensões de pântanos aguardavam saneamento. Tãmanha obra que vimos realizada no século XIX, quando a nova cidade se espalhou pelos aterros; sobre as lagoas da Sentinela e o saco de São Diogo, tão decisivamente contribuiu para o crescimento do Rio de Janeiro, que já antes mesmo da proclamação da República e sua população espraiou-se pelo Engenho Velho, São Cristóvão, Andaraí, Tijuca, Engenho Novo, Méier, indo até Piedade e Cascadura.

Para o sul, nos tempos da Colônia, apenas uma rua de casas marginava a baía até a Glória, além da qual apenas chácaras e fazendas se estabeleciam, englobando morros e restingas, charcos e florestas sobre os quais hoje progridem as construções e os calçamentos dos nossos melhores bairros residenciais que vão do Catete à Gávea, cada vez mais congestionando vales e planícies e já em subida pelas encostas da rua da Carioca.<sup>1</sup>

No final do século XIX, a cidade, fora do centro comercial, está dividida em áreas aristocráticas e populares. Copacabana e Botafogo já se configuram como bairros de elite e os subúrbios, por exemplo Irajá e Inhaú-

ma, como uma alternativa para as camadas menos favorecidas, muito embora a maior parte dos trabalhadores continuasse a residir no coração da cidade, amontoada em cortiços, casas de cômodos ou no fundo do quintal das pequenas fábricas e oficinas onde trabalham.

O bonde contribui decisivamente para o crescimento da cidade, definindo-lhe os bairros periféricos. Não consegue, porém, modificar a aparência colonial do Centro da cidade, praticamente o mesmo, arquitetonicamente falando, de cem anos atrás.

As transformações urbanas não se limitam ao campo da engenharia, surgindo no decorrer da segunda metade do século XIX organizações intelectuais que contribuirão decisivamente para a grande reforma urbana da virada do século. Talvez a mais importante dessas entidades seja o Clube de Engenharia, uma extensão quase natural da Escola Politécnica.

A Escola Politécnica foi criada com a transformação da Escola Central, dedicada à engenharia militar, para a engenharia civil, visando principalmente a sanar a falta de mão-de-obra especializada, necessária às obras que se realizavam na capital do país.

Bom exemplo desta carência de mão-de-obra é a construção da Estrada de Ferro Central do Brasil (D. Pedro II). Na sua construção verificase a quase total ausência de pessoal qualificado, tendo sido obrigada a companhia a importar engenheiros e técnicos da Inglaterra.

Em termos de ensino superior no início da década de 1870, encontramos no Brasil poucas escolas. Em 25 de abril de 1874, inaugura-se a Escola Politécnica, no mesmo ano do ingresso de um de seus mais famosos alunos: Paulo de Frontin.

Em nível de organização intelectual, a Escola Politécnica vai se destacar no cenário carioca. Seus componentes, tanto alunos como professores, vão participar de campanhas políticas tais como o Abolicionismo, Republicanismo e outras questões que agitam a velha capital.

A atuação desta escola não se limita ao cenário político: surge a *Revista União Politécnica*, fundada pelos alunos da instituição, que vem se ocupar mais de temas científicos. Esses alunos, futuros engenheiros, imbuídos do conceito positivista de Ciência, começam a tomar para si o encargo de resolver os problemas da cidade. É no interior da Escola Politécnica que vão surgir as bases do Clube de Engenharia.

Fundada em 24 de dezembro de 1880, a instituição congrega quase todos os recém-formados alunos da Politécnica, assim como alguns industriais e comerciantes. Na sua fundação encontramos uma figura que se destacará futuramente: o engenheiro Francisco Pereira Passos. Outros nomes também familiares vão marcar a história dos primeiros anos do

clube: Conrado Niemeyer, Paulo de Frontin, Belford Roxo, Carlos Sampaio, Vieira Souto, Francisco Bicalho.

As sessões do clube vão versar sobre temas mais diversos, porém sempre fazendo menção a uma antiga questão: a reforma urbana, a transformação do Rio de Janeiro.

Em 1887, a Inspetoria Geral de Higiene apresenta relatório ao ministro do Império, apontando os melhoramentos necessários à capital para efetuar seu saneamento. Imediatamente o Conselho Diretor do Clube de Engenharia, tendo à frente Melo Barreto, nomeia dentro do clube uma comissão para estudar esse relatório e dar parecer sobre a viabilidade das propostas.<sup>2</sup>

Esta será uma prática característica do clube. Toda vez que surge à baila qualquer assunto relacionado com obras públicas, o clube se fará presente, sempre procurando dar a última palavra. Desta forma, o clube estará perfeitamente integrado ao grande debate do final do século: o saneamento da capital.

No final da década de 80, um fato curioso vai contribuir para a popularização deste grupo de engenheiros: o episódio da água em seis dias. Um colapso no abastecimento deixa o Rio de Janeiro sem água em meio ao verão de 1889. A administração municipal declara-se incapaz de resolver o problema e abre concorrência para firmas particulares. Novamente aí surge a figura de Paulo de Frontin, a essa altura lente da Escola Politécnica. O jovem engenheiro sugere um plano tido como absurdo, o de fazer jorrar quinze milhões de litros de água em apenas seis dias, sendo que, pelo projeto vencedor da concorrência, o volume seria de quarenta milhões, mas só efetiváveis num período de um mês.

Os jornais de então movem intensa campanha para que a municipalidade encampe a proposta de Frontin, campanha esta liderada por Rui Barbosa. O ministro Rodrigo Silva não acredita na possibilidade de a proposta se realizar e, tentando fazer do possível fracasso uma arma para combater a ferrenha oposição política de Rui Barbosa, resolve aceitar o desafio, entregando ao engenheiro e sua comitiva todos os recursos solicitados.

Frontin assina o contrato com o governo, jogando todas as suas esperanças. Caso não consiga realizar a tarefa dentro do prazo, estará praticamente falido.

No dia 16 de março, Frontin organiza duas turmas de trabalho, tendo à frente de cada uma delas dois grandes amigos: Carlos Sampaio e Júlio Paranaguá. Também chamou para a empreitada seus alunos da Politécnica; fazendo a cobertura para a imprensa estavam os jornalistas Olavo



*Desmoronamento do edificio do Clube de Engenharia, em 14 de fevereiro de 1906. Inaugurado em novembro de 1905, juntamente com a avenida Central, onde se localizava, o prédio foi reconstruído, cedendo depois lugar ao edificio atual, inaugurado em dezembro de 1957. (Foto Malta, AGCRJ)*

Bilac, Coelho Neto e Raul Pompéia.

De fato, seis dias depois jorra nas bicas da cidade a água tão esperada. A questão política está vencida por Rui Barbosa que, esfuziante, escreve em seu jornal: “Até que Deus Nosso Senhor teve misericórdia de nós, e enviou ao gêntio o dr. Frontin”.<sup>3</sup>

Começa a ser construído o mito Frontin:

Uma subscrição popular, aberta no *Diário de Notícias* e outros jornais, por sugestão do sr. L. Jácome, em carta a Rui Barbosa, foi alimentada por donativos de quinhentos réis, a ponto de dar para custear a cunhagem de medalhas comemorativas, em que ficaram registrados os nomes de Paulo de Frontin, Carlos Sampaio e Júlio Paranaguá, na qualidade de representantes dos engenheiros e trabalhadores vitoriosos. Elas guardam, numa das faces, a inscrição “Trabalho livre” (hino, em duas palavras, à recente Abolição); na outra, a divisa que inspirou o feito: “Confiança na ciência e no trabalho nacional”.

Esse tornou-se o lema de Paulo de Frontin, que o conservou em seus trabalhos futuros, e que gostava de repetir a propósito dos sucessivos triunfos, dos quais o *água em seis dias* foi o mais popular.<sup>4</sup>

Esse pequeno mas significativo episódio tem profunda repercussão junto à população da capital. Frontin e sua comitiva passam a significar eficiência e capacidade. Pouquíssimas vezes deixam de ser consultados quando se trata de resolução de problemas urbanos. O trabalho de Frontin, na verdade, serve para impulsionar o Clube de Engenharia no que se refere à sua atuação junto à municipalidade, funcionando o mesmo como um órgão de consultoria aprovando ou não projetos elaborados por órgãos oficiais.

Mas a grande discussão é, na realidade, o saneamento da capital. Em 1897, o presidente do Clube de Engenharia confirma que o saneamento das grandes capitais nunca terminará definitivamente.<sup>5</sup> Por outro lado, por questões políticas, as tão discutidas propostas para realizar esse saneamento não podem ser colocadas em prática.

A República atravessa uma fase bastante difícil, sendo palco de lutas entre as facções ligadas a Floriano, a burguesia cafeeira e até mesmo monarquistas saudosos do regime comandado pelo “imperador filósofo”.

A questão política se reflete nitidamente na prefeitura do Distrito Federal, onde vamos encontrar, entre 1889 e 1902, nada mais nada menos que 19 prefeitos, contados os interinos. A história política do Distrito Federal, que no Império foi chamado de Corte ou Município Neutro, remonta a 1828, quando pela lei de 1º de outubro foi criada a Câmara Municipal. A lei determinava que o administrador desse município fosse o seu

presidente e, com diversas modificações, permanece em vigor durante todo o Império. O primeiro “prefeito” da cidade foi o dr. Bento de Oliveira Braga, primeiro presidente da Câmara Municipal.<sup>6</sup>

Com a proclamação da República e a instalação do governo provisório, a administração do Município Neutro passa a ser encargo do poder federal. Em 7 de dezembro do mesmo ano, a Câmara é dissolvida e criado o Conselho de Intendência Municipal, sendo Francisco Antônio Pessoa de Barros o primeiro presidente, nomeado pelo governo federal. Sucede o dr. Ubaldino do Amaral Fontoura, notório republicano, que se encarrega basicamente de renovar as concessões das Cias. de Carris Urbanos em seu curto mandato. O governo federal indica o dr. José Félix da Cunha Meneses. Este, ligado a Deodoro, se mantém até a deposição do velho marechal. Floriano Peixoto, já presidente, indica o coronel Carneiro de Fonseca, substituído em seguida por Nicolau Joaquim Moreira.

Finalmente, em 1892, assume a presidência da Intendência o dr. Cândido Barata Ribeiro, amigo pessoal de Floriano.

Barata Ribeiro desenvolve um programa administrativo em torno da questão sanitária. Uma série de decretos se destinam a combater as habitações coletivas – a mais conhecida era a estalagem Cabeça de Porco – onde, segundo se dizia, estavam os focos das epidemias que assolavam a cidade. Tendo como pano de fundo a higiene, Barata Ribeiro também se bate pela questão dos transportes, basicamente o alargamento das ruas.<sup>7</sup>

Em 1892, ainda com Barata Ribeiro na presidência da Intendência Municipal, é criado o Distrito Federal, de acordo com a lei orgânica de 20 de setembro. Segundo esta lei, fica estabelecido que o prefeito do Distrito Federal será da escolha do presidente da República e que posteriormente esta escolha será submetida à aprovação do Senado. A lei de 1892 determina que no Distrito Federal existirão dois poderes: o Executivo e o Legislativo, sendo que as questões correlatas ao Judiciário serão da alçada federal.

Conforme os termos da lei, o marechal Floriano nomeia por decreto de 17 de dezembro de 1892 seu amigo Barata Ribeiro para ocupar o cargo de prefeito do Distrito Federal. O Senado, contudo, veta o nome do citado médico, em sessão realizada em 25 de maio de 1893, seis meses após a nomeação. Neste intervalo em que está à frente da administração, Barata Ribeiro leva adiante sua campanha contra as habitações coletivas e transfere os encargos do ensino primário da União para o Município.

Em virtude do veto senatorial, interinamente assume a prefeitura o médico Antônio Dias Ferreira, substituído após um mês de mandato pelo coronel Henrique Valadares. Leal a Floriano, especialmente durante a Revolta da Armada, Valadares trata de institucionalizar os quadros buro-

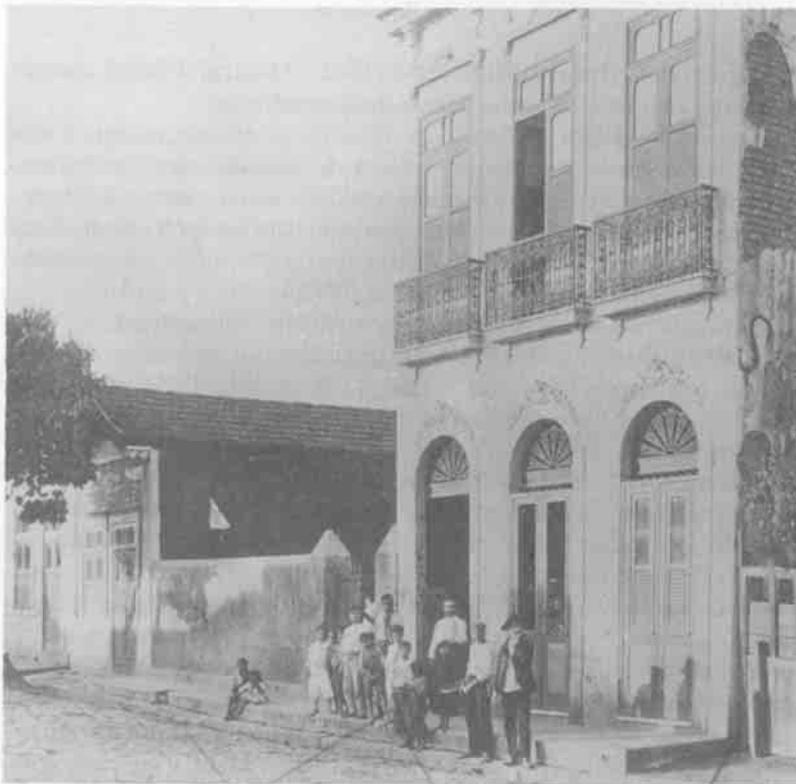
cráticos determinados pela lei de 20/09/1882. O Distrito Federal começa finalmente a ter uma estrutura administrativa definida.

O novo presidente da República, Prudente de Moraes, nomeia o médico parteiro Francisco Furquim Werneck de Almeida para a prefeitura. Desenvolvendo também um programa administrativo relacionado à burocracia municipal, Werneck cria uma comissão para sanear a cidade. Suas ligações com o oposicionista Francisco Glicério vão forçar sua exoneração após o atentado de 5 de novembro de 1897, contra o presidente.

Joaquim José da Rosa, Ubaldino do Amaral Fontoura e Luís Van- Erven enfrentam sérios obstáculos pra administrar o município. As dificuldades financeiras vão forçar a redução do número de funcionários e mesmo a extinção de certos órgãos da prefeitura. O mesmo vai ocorrer com os prefeitos seguintes.: Cesário de Faria Alvim, Honório Gurgel do Amaral, Antonio Coelho Rodrigues e João Felipe Pereira não conseguem realizar administrações tranqüilas em virtude da intensa penúria dos cofres municipais. João Felipe inclusive tem que enfrentar uma revolta popular em função do aumento das passagens dos bondes, aumento decretado pelo Conselho Municipal. Seu veto ao decreto do conselho lhe valeu o cargo.

Joaquim Xavier da Silveira Júnior e o coronel Leite Ribeiro iniciam o período das grandes obras públicas, apesar das dificuldades financeiras. Cabe ao coronel Leite Ribeiro preparar a lei que autoriza o futuro administrador municipal, a ser indicado por Rodrigues Alves, a governar sem a fiscalização do Conselho Municipal, o que efetivamente ocorre durante a administração de Pereira Passos.

Na virada do século tem lugar no Clube de Engenharia o Congresso de Engenharia e Indústria. Dele participam os engenheiros mais importantes do momento, tais como: o já citado Paulo de Frontin, Paula Freitas, Morales de los Rios, Osório de Almeida, entre outros. O principal tema desse congresso foi a questão do saneamento e embelezamento da capital federal. Esse congresso foi a segunda tentativa de sistematizar a discussão em torno da reforma urbana da capital. A primeira ocorreu em 1874 com a comissão nomeada pelo conselheiro doutor João Alfredo Correia de Oliveira – ministro e secretário do Estado dos Negócios do Império – sendo composta pelos engenheiros Francisco Pereira Passos, Jerônimo Rodrigues de Moraes Jardim e Marcelino Ramos da Silva. Esta comissão de melhoramento só elaborou um relatório quando deveria ter concluído três. Entregue ao ministro em 12 de janeiro de 1875, era um plano geral para alargamento e retificação de várias ruas da capital e para abertura de novas praças e vias, com a finalidade de melhorar as condições de higiene e facilitar a circulação entre diversos pontos da cidade, visando com isto a



*Casa de cômodos situada na rua Frei Caneca, 1904. (Foto Malta, AGCRJ).*

maior harmonia e beleza nas construções de prédios.

Quase todas as avenidas teriam a largura de quarenta metros, comportando uma calçada de 18 metros e dois passeios laterais de 11. A comissão estabelece prioridades para os melhoramentos. Em primeiro lugar devem ser realizadas as obras de drenagem e aterro de pântanos, realizações estas que devem ser acompanhadas pela construção de avenidas. Em segundo lugar, o problema da rede de esgotos e finalmente o abastecimento de água potável. Conclui também a comissão que, com relação à higiene, a principal causa de insalubridade na cidade do Rio de Janeiro está na construção das habitações:

Construídas geralmente por homens práticos, sem instrução alguma profissional e, sem a menor idéia das condições de conforto e higiene que devem presidir à disposição dos aposentos, são as nossas habitações desprovidas de meio de ventilação e de renovação de ar nos quartos de dormir e de muitos outros cômodos indispensáveis em uma resi-

dência.<sup>8</sup>

Segundo esses engenheiros, as construções, além de seu alto padrão de insalubridade, eram de um péssimo gosto arquitetônico, desprezando as leis mais simples da harmonia e do bom gosto. Outro problema apontado pela comissão está localizado no Centro da cidade: a estreiteza e sinuosidade das ruas. Segundo o parecer, essas ruas se constituem em foco de epidemias, pois são mal ventiladas, quase não recebem sol e sua sinuosidade permite o acúmulo de águas, visto que em função de geometria irregular, não podem ser aí instalados os canos de esgoto. O relatório aponta apenas os problemas, pois as soluções passam obrigatoriamente pela destruição de um grande número de imóveis e isto requer um estudo mais minucioso.

Finalmente, a comissão sugere ao Estado que realize as obras ele mesmo, ou as entregue a uma companhia. Para tanto, estabelece as regras dessa concessão. Lembra também que, se o custo das obras pode ser elevado (32.000:000\$000), essa soma poderia ser reduzida em 24.000:000\$000 com o produto da venda dos terrenos situados nas novas avenidas e com a venda do material das demolições. Estes 8.000:000\$000 restantes seriam pagos com a renda dos novos serviços criados com as ruas e novos impostos, à razão de 640:000\$000 ao ano.

Um empreendimento altamente vantajoso para o Estado. Juntamente com a conclusão, foi elaborada uma planta da cidade e a este primeiro relatório deveriam suceder outros, ao que tudo indica, nunca concluídos.

O congresso de 1901 foi, portanto, a segunda tentativa de estabelecer as soluções para essa temática. Na segunda reunião, tendo como tema o saneamento e o embelezamento da capital federal, o expositor J.S. de Castro Barbosa lembra que entre a comissão de 74 e este congresso que então se realizava existiram duas tentativas frustradas para debater as questões. Uma, dentro do Instituto Politécnico, organizada por Antônio de Paula Freitas em 1884, e a segunda, em 1896, desta vez presidida por Manuel Vitorino Pereira, vice-presidente da República. Segundo Castro Barbosa, o principal ponto a ser debatido não é o aspecto técnico do problema, mas, sim, o aspecto administrativo. O saneamento do Rio de Janeiro não se restringe ao município, se configura numa questão nacional, pois a municipalidade sozinha não poderia arcar com esta tarefa. Uma vez definida a responsabilidade do empreendimento, aí, sim, entraria a engenharia, pois, segundo ele, "sanear uma cidade ou uma região é efetuar na mesma os trabalhos exigidos pela higiene e pelas circunstâncias locais, intervindo o ramo de conhecimentos técnicos atinentes ao caso."

Paulo de Frontin contra-argumenta, sustentando a tese de que o fun-

damental não se resume à responsabilidade das obras, mas sim à inexistência de projetos bem definidos para esse saneamento. Se o problema administrativo pudesse ser resolvido de imediato, não haveria nenhum plano técnico e científico capaz de ser executado prontamente. Frontin solicita, então, que o Congresso de Engenharia e Indústria se pronuncie sobre o grande número de questões relacionadas com o saneamento e embelezamento da capital federal. Segundo o engenheiro, os problemas estariam desta forma enumerados, de acordo com sua importância: o abastecimento de água, a canalização dos esgotos, a ventilação – implicando o arrasamento de morros, os diversos tipos de calçamento de ruas e, finalmente, o embelezamento da cidade. Frontin sugere também que se forme uma comissão dentro do congresso, comissão esta presidida por ele, que ficará encarregada de resumir as principais conclusões.

Em 15 de janeiro, a comissão apresenta as seguintes resoluções, divididas em nove itens:

1) *saneamento do litoral* – a construção de um cais da praia da Saudade até o canal de Benfica; fim da descarga de esgotos na baía, fim dos transportes e despejo do lixo na ilha de Sapucaia;

2) *abastecimento d'água* – maior suprimento em função da exploração de novos mananciais;

3) *esgoto* – descarga fora da barra;

4) *drenagem* – drenagem da superfície urbana e enxugo do solo até dois metros de profundidade com a construção de galerias e canais; lagoa Rodrigo de Freitas – cercar suas margens com cais;

5) *ventilação* – desapropriação dos cumes das montanhas para preservação das matas aí existentes; abertura de avenidas orientadas com os ventos dominantes, intercaladas com praças; fixação da altura máxima dos prédios em função da largura das ruas;

6) *calçamento* – as ruas devem ser calçadas, porém o material a ser empregado deve ser testado previamente;

7) *limpeza da cidade* – as ruas devem ser lavadas devendo também ser realizada a coleta e remoção do lixo e sua posterior incineração;

8) *embelezamento* – avenida marginal ao longo do litoral da cidade; a abertura de avenidas em toda a cidade, nunca menores que 17 metros; recuo na construção dos prédios; uma linha de cintura ligando Gávea e Jacarepaguá aos demais pontos da cidade;

9) *capital* – este problema pode ser solucionado desde que não efetuem modificações nos projetos aprovados, e que sejam os mesmos colocados o mais rapidamente possível em prática.

Paralelamente à discussão dos projetos de saneamento e embelezamento, um outro problema aflige os engenheiros reunidos: o da

falta de mão-de-obra qualificada. Apesar de já existir uma escola de nível superior para formação de engenheiros, na realidade quase todas as obras eram realizadas por uma figura muito criticada: a do mestre-de-obras. Segundo o congresso, de nada adiantariam planos bem elaborados se em última análise estes seriam colocados em prática pelo mestre-de-obras. Elemento *boçal e ignorante*<sup>10</sup> ao colocar em prática os projetos já aprovados, o faria segundo suas próprias concepções, pondo a perder o trabalho cientificamente elaborado.

O congresso não chega a uma conclusão sobre a questão da responsabilidade da realização das obras, se federal ou municipal, porém, é ponto pacífico que a municipalidade não dispõe dos recursos necessários para levá-las adiante.

O Clube de Engenharia se destaca no cenário político-social da ex-capital federal pela associação de dois fatores.

Em primeiro lugar, pela total inoperância e ineficácia da municipalidade com relação aos projetos e obras. No citado congresso, Paulo de Frontin é bastante claro quando diz que:

Uma vez organizados os projetos (de saneamento e embelezamento) devem ser submetidos à apreciação das associações científicas: Clube de Engenharia, Instituto Politécnico e qualquer outra de competência reconhecida e entregá-los a crítica ampla.<sup>11</sup>

Frontin não cita a prefeitura como órgão competente, simplesmente porque ela não é tida como tal. Foi o clube o principal responsável pela manutenção do debate sobre o saneamento e urbanização do Rio de Janeiro durante duas décadas e não o poder público.

Em segundo lugar, o Clube de Engenharia não é somente uma entidade profissional, mas de classe. Não são apenas engenheiros e arquitetos os seus filiados, mas também comerciantes, industriais e proprietários de firmas de construção civil. Não temos dúvida alguma em reconhecer o clube como um agente social, órgão de uma classe dirigente.

No caso do Rio de Janeiro, o estado-prefeitura está a serviço dos interesses de uma fração social, tendo como agente diretor o Clube de Engenharia. Chega-se ao controle do Estado através do controle do clube, e este se fizera presente no cenário carioca após vinte anos de militância na vida pública.

O congresso de 1901 serve de "ensaio" para o grupo liderado por Paulo de Frontin. Dois anos depois, Frontin, já presidente do clube, será nomeado pelo ministro do Interior como um dos principais engenheiros da reforma urbana. Vale dizer que o engenheiro citado representava os

interesses dos grandes construtores, lutando contra os mestres-de-obras e os pequenos coonstrutores. É o grande vitorioso do congresso de 1901, ficando responsável, inclusive, pela comissão que assina o relatório final. Muitos dos pontos que aqui aparecem serão incorporados ao relatório da Comissão da Carta Cadastral de 1903. Frontin e o Clube de Engenharia terão um papel importantíssimo antes, durante e após o período de reformas de Passos.

### NOTAS

1. LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O homem e a Guanabara*. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1964. p. 188.

2. REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA. Ano 95, nº 423, fev. 1981. p. 22-3.

O parecer fazia as seguintes considerações:

Não nos parecendo possível, à vista do estado precário das finanças do país, a pronta realização de todos esses melhoramentos, entendemos que se deve, primeiro que tudo, aproveitar os recursos de que se pode atualmente dispor para cuidar do mais indispensável e urgente deles.

Este melhoramento, entre os primeiros, consiste em complementarem-se as obras do abastecimento d'água, de modo a fornecer-se diariamente a esta capital um volume correspondente a trezentos litros, no mínimo, por habitante.

São também urgentes os dessecaamentos dos pântanos, o saneamento das praias e da lagoa Rodrigo de Freitas.

O arrasamento do morros do Castelo, Santo Antônio e Senado, sem dispêndio para o Estado, contratando-se esses melhoramentos e outros que deles se derivam, como a construção do cais pelo litoral da baía, alargamento e abertura de ruas, com empresas que se organizam para esses fins, mediante todos os favores que possam ser concedidos pelo governo sem que se procure obter dessas empresas um resultado imediato e direto para os cofres públicos, é medida que julgamos necessária e urgente.

Basta ter em vista: a ventilação da parte da cidade onde mais se condensa a população e que por coincidência notável na disposição das ruas têm elas a direção dos ventos constantes; a área desocupada e que se ganhará para edificações de prédios dotados de todas as condições imprescindíveis da higiene; e mais, o fato apontado pela Inspeção de Higiene: "dos grandes prédios de sobrado que, por meio de biombos de pinho, são convertidos em cortiços, servindo de morada a grande número de indivíduos, que assim aglomerados, sem ar, sem água, sem luz e limpeza, constituem verdadeiros focos de infecção", o que atribuímos, sem dúvida alguma, a necessidades da vida de comum com a da profissão que estes indivíduos exercem, e que os forçam a assim viverem, sem se afastar do Centro da cidade para os arrabaldes, onde "menos piores" cortiços existem; basta ter em vista, repetimos, essas ligeiras considerações para colocarmos esses melhora-

mentos na ordem dos de primeiro plano.

A drenagem permeável, perfeitamente fundamentada em uma memória apresentada ao ministro do Império pelo consócio dr. Paulo Freitas, é também um melhoramento de primeira ordem, que deve ser executado quando os recursos financeiros forem propostos.

De fato, medite-se no formidável obituário produzido pela tuberculose pulmonar e todo o séquito de afecções das vias respiratórias, maior, assustadoramente maior que as epidemias que nos assolam, atenda-se a que a experiência e observação dos principais higienistas têm demonstrado na Inglaterra, França, Alemanha e Estados Unidos que a drenagem nas diversas cidades tem reduzido a mortalidade em mais de 50% e também na avaliação que o dr. Richard faz da vida humana em mais de seis mil francos por indivíduo, e estaremos de acordo com as razões apresentadas de memória daquele colega, que fundamentam a necessidade da drenagem. Em referência ao prolongamento da parte noroeste do canal do Mangue até o mar, não julgamos esta obra urgente quando venha a se executar, dever-se-á ter em vista facilitar o escoamento das águas dos rios Joana, Maracanã e Comprido, para torná-los assim, menos sujeitos a transbordarem.

Entendemos que deve ser rejeitada a idéia de ser prolongado este canal até o saco da Gamboa.

Devem também ser adiados, até a conclusão das obras para o abastecimento da água na quantidade que indicamos, todos os melhoramentos que, para poderem funcionar regularmente, precisam-na da muita.

Acham-se nesse caso as galerias de águas pluviais, que, não sendo conservadas com muitas limpeza, por meio de lavagens cotidianas, transformam-se em verdadeiros focos de infecção.

Quanto a ser a cremação preferível à remoção dos cemitérios, sem aceitar ou impugnar o alvitre, porquanto no diminutivo número dos membros que compõem a comissão, cada um de per si pensa de modo diferente, estamos no entanto plenamente de acordo, que será muito difícil ver esta idéia realizada na prática, como uma medida geral.

Não podendo a questão proposta ser unicamente encarada pelos resultados materiais que dela possam provir, e importando também assunto de fé e sentimentos, a comissão acha-se, entretanto, de acordo que o processo rápido da cremação furta à ação benéfica do tempo o que só o tempo concede, antepondo a saudade que conforta e se muda em resignação, ao desespero que não se conforma com a realidade.

3. MARTINS, Luis Dodsworth. *Presença de Paulo de Frontin*. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1966. p. 54.

4. Id., *ibid*, p. 55.

5. REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA. Ano 95, nº 423, 1981. p. 24.

6. SANTOS, F.N. *Esboço histórico acerca da organização municipal e dos prefeitos do Distrito Federal*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas O Globo, 1945. p. 21-2.

De 1849 a 1889 ocuparam a presidência os seguintes políticos: dr. Gabriel Getúlio Monteiro de Mendonça (49/53), coronel Miguel de Frias e Vasconcelos (53/

57), dr. João de Oliveira Fausto (57/61), comendador João José da Cunha Teles (61/65), dr. João Batista dos Santos (visconde de Ibituruna) (65/69), dr. Antônio Ferreira Viana (69/73), tenente coronel Antônio Barroso Pereira (73/77), dr. Adolfo Bezerra de Meneses (77/81), dr. José Ferreira Nobre (81/84), comendador Henrique Alves de Carvalho (84/87), dr. José Ferreira Nobre (87/89).

7. CARVALHO, Lia de Aquino. *Contribuição ao estudo das habitações populares*. Rio de Janeiro: 1886 - 1906. Niterói, UFF/ICHF, dissertação de mestrado, 1980. p. 68. (Constitui a segunda parte deste volume.)

8. PRIMEIRO Relatório da Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1875.

Resumo dos principais pontos:

1. Desobstrução do atual canal do Mangue e seu prolongamento até perto da raiz da rua do Andaraí em uma extensão de 2.790 metros, devendo terminar aí em um lago, para o qual serão canalizadas as águas que descem das montanhas.

2. Construção de um tronco comum, ligando os dois ramais do canal com o mar entre as ilhas dos Melões e das Moças, interpondo-se entre os ramais e o tronco uma bacia de 88 metros.

3. Construção de um cais ligando a ponte da Chicorra com a praia de São Cristóvão, passando pela frente daquelas ilhas.

4. Aterro dos terrenos que ficam por detrás deste cais e abertura de diferentes ruas nos mesmos terrenos depois de consolidados.

5. Construção de um ramal da Estrada de Ferro D. Pedro II sobre a margem esquerda do canal e de uma estação marítima para a mesma estrada, com uma extensa parte para a atracação de navios de grande calado.

6. Abertura de uma grande avenida desde o campo da Aclamação até o Andaraí, com largos passeios arborizados.

7. Abertura de outra avenida no prolongamento do bulevar 28 de Setembro, com a mesma largura desta, até a rua de São Cristóvão.

8. Abertura de outras avenidas transversais, cortando as primeiras em ângulos quase retos.

9. Preparação de um vasto jardim zoológico e horto botânico, contornado de largas avenidas, no lugar em que vai terminar o canal prolongado.

10. Estabelecimento de um grande parque em São Cristóvão e dentro deste a construção de um edifício apropriado à exposição permanente de máquinas e aparelhos destinados à indústria agrícola.

11. Abertura de diferentes ruas e praças, retificação e alargamento de outras.

12. Aterro e dessecamento dos pântanos existentes entre a rua do Conde D'Eu e a do Sabão do Mangue.

13. Finamente a construção de uma capela e de uma praça de mercado junto ao canal.

9. REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, fev. 1901. p. 8.

10. Id., abr. 1901. p.8.

11. Id., fev. 1901. p. 141.

### **3. A ADMINISTRAÇÃO DO ENGENHEIRO PEREIRA PASSOS (1902-1906)**

*Como isso mudou! Então de uns tempos para cá,  
parece que essa gente está doida; botam abaixo,  
derrubam casas, levantam outras, tapam umas ruas,  
abrem outras... Estão doidos!!!*

Lima Barreto – *Recordações do escrivão Isaias Caminha*.  
São Paulo: Brasiliense, 1976. p. 58.

*As grandes obras: avenidas e o cais*

*O saneamento da capital*

*As comissões: a Carta Cadastral de 1903*

*As obras do cais do porto*

*Avenida Central*

Aparelhados por bons elementos naturais, como efetivamente o somos, não conseguiremos, todavia, o nosso fortalecimento econômico sem o concurso do braço e do capital, cuja introdução no país convém promover, afastando com pertinaz diligência todas as causas que puderem embará-la.

Confio grandemente na ação do trabalhador estrangeiro, que nos tem trazido a energia de sua atividade, e em várias zonas da República é conhecida e louvada a influência de seu concurso fecundo para o desenvolvimento de nossas variadas produções. (...)

.....  
Aos interesses da imigração, dos quais depende em máxima parte o nosso desenvolvimento econômico, prende-se a necessidade do saneamento desta capital, trabalho sem dúvida difícil porque se filia a um conjunto de providências, a maior parte das quais de execução dispendiosa e demorada. É preciso que os poderes da República, a quem incumbe tão importante serviço, façam dele a sua mais séria e constante preocupação, aproveitando-se de todos os elementos de que puderem dispor para que se inicie e caminhe. A capital da República não pode continuar a ser apontada como sede de vida difícil, quando tem fartos elementos para construir o mais notável centro de atração de braços, de atividade e de capitais nesta parte do mundo.

Os serviços do melhoramento do porto desta cidade devem ser considerados como elemento de maior ponderação para esse empreendimento grandioso.

*Oswaldo Porto Rocha*

Quando se consumarem, poder-se-á dizer que a capital da República libertou-se da maior dificuldade para o seu completo saneamento e o operário bendirá o trabalho que lhe for proporcionado para fim de tanta utilidade...

Discurso de posse de Rodrigues Alves, pronunciado em 15/11/1902.

Conforme vimos no capítulo anterior, não podemos dissociar a administração municipal da conjuntura política nacional. Verificamos a existência de 19 prefeitos que se sucederam no cargo de acordo com as oscilações da vida política da República, que ainda lutava pela consolidação. O quadriênio governado por Campos Sales representou para a economia do país um período bastante importante. Estando à frente do Ministério da Fazenda o economista Joaquim Murтинho, elabora e executa um plano financeiro coroado de êxito. A população, porém, paga um elevado preço por esta estabilidade econômica, sofrendo os efeitos do desemprego e da crise. Por outro lado, os capitais estrangeiros retornam lentamente e a vida política atravessa um período também estável.

Quando Rodrigues Alves assume a presidência, após uma eleição que transcorreu sem maiores incidentes, encontra todos os elementos necessários para levar a bom termo seu mandato. Economicamente falando, nada o impede de governar, inclusive podendo dispor de empréstimos no estrangeiro. Já no primeiro mês do mandato, procura resolver a questão da prefeitura do Distrito Federal. Um velho e consagrado engenheiro, Francisco Pereira Passos, foi convidado para ocupar o cargo de prefeito.

Nascido em 1836, Pereira Passos pertencia a uma família de cafeicultores, residentes no Vale do Paraíba, na localidade de São João do Príncipe. Em 1852, entra na Escola Militar para cursar engenharia, a despeito da vontade paterna, que o queria bacharel em Direito. Em 1857, já engenheiro, torna-se adido à legação em França, mudando-se para Paris.

Naquela época, Passos preparou-se para desempenhar no Brasil o seu grande papel.

Paris, nos fins de 1857, era uma cidade que ainda se reformava. Napoleão III, a exemplo do tio Napoleão I e de Luís Filipe, também quis modernizar a cidade de Sena, mudando-lhe a feição medieval. Foi encarregado da grande obra, o prefeito Eugène Haussmann, administrador de comprovada competência. O estudante brasileiro, portanto, assistiu ao espetáculo da remodelação de uma parte da grande capital. Nunca mais lhe desapareceu da memória o aspecto da derrubada de

### *A era das demolições*

ruas inteiras, a aluvião do pó que subia ao céu, ante o protesto dos parisienses comodistas e zombeteiros. Ele mesmo participou das discussões abertas entre engenheiros, em torno dos planos e projetos de Alphand, braço direito de Haussmann, e de outros encarregados do grande empreendimento. Sentiu de perto a grandiosidade da realização, admirou a audácia e a coragem dos seus executores. Havia lições inesquecíveis que, 45 anos depois, serviram de incentivo, quando no Rio de Janeiro repetiu, *mutatis mutandis*, a façanha do prefeito do Sena.<sup>1</sup>

Ainda na França, trabalha na construção de algumas estradas de ferro. Retornando ao Brasil, ocupa por duas vezes o cargo de técnico em obras públicas – uma vez no Município Neutro e outra no Ministério da Agricultura e Obras Públicas. Em 1875, elabora o já citado *Relatório da Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro*. Em seguida, se dedica a construir e administrar algumas estradas de ferro. Retorna ao Rio de Janeiro para construir em 1884 o caminho férreo para o Corcovado, obra tida então como das mais notáveis no terreno da engenharia. Paradoxalmente, Passos não participa ativamente das atividades do Clube de Engenharia, apesar de ter sido um dos fundadores. Aos 66 anos, aceita o convite do presidente Rodrigues Alves para ocupar o cargo de prefeito do Distrito Federal. Impõe, porém, uma condição: a de governar com carta branca, passando por cima da Câmara de Vereadores, exigindo modificações na legislação vigente. Acreditava Passos que os problemas políticos da prefeitura se resolveriam com o fechamento da Câmara. O engenheiro também fazia questão de se colocar acima das questões políticas, deixando claro que seu objetivo era de administrar a cidade, de acordo com princípios técnicos e científicos.

O presidente Rodrigues Alves, conhecendo bem esta situação e as suas origens, obteve do Congresso uma lei que entregava o Distrito Federal ao governo de um homem enquanto não fosse eleito novo Conselho Municipal; e, para encontrar um homem na altura dessa elevadíssima função, não teve mais do que dirigir-se ao engenheiro Pereira Passos e pedir-lhe que aceitasse o cargo de prefeito.

Como este ilustre brasileiro correspondeu à confiança nele depositada, sabe a população inteira desta capital. E o contentamento é tão manifesto, a obra deste homem sem ligações políticas é tão apreciável, a afoiteza com que ele planeja e delibera, disciplina e estimula é tão cativante da gratidão popular que já no Congresso Nacional apareceu um projeto de lei adiando a eleição do Legislativo municipal, dilatando assim por mais um ano a independência administrativa do invulnerável prefeito Passos.<sup>2</sup>

A exemplo do governo federal, Pereira Passos vai cercar-se de técnicas não muito conhecidas, mas de comprovada competência. Assim sendo, vamos encontrar engenheiros à frente das diversas comissões criadas, sendo mais importante delas a Comissão da Carta Cadastral, chefiada por Américo de Sousa Rangel. Outros nomes também encontrados no quadro burocrático são os de Carlos Augusto Nascimento e Silva, Alfredo Lisboa, Paulo de Frontin, Francisco Bicalho e o então desconhecido médico sanitário Osvaldo Cruz. Passos abusa de sua influência junto à presidência, tomando posse na prefeitura em 3 de janeiro de 1903, antes mesmo da publicação do decreto da sua nomeação.

Proprietário da "ditadura financeira", isto é, podendo dispor do dinheiro da prefeitura, o prefeito age livremente durante o período de plenos poderes. Daí tomar apressadamente medidas complementares e fundamentais: proíbe o comércio de bilhetes de loteria; baixa regulamento para a Diretoria de Higiene e Assistência Pública e fixa sua verba; assina novo regulamento sobre infrações de posturas e leis municipais; regula a construção e consertos de prédios; proíbe que os mendigos perambularem pela cidade; cria serviço de "turmas (que) percorrerão as ruas da cidade, acompanhadas de um ou mais caminhões de limpeza pública. As visitas domiciliares serão feitas sistematicamente em todas as habitações e, daí, tudo quanto for encontrado no seu interior, que seja julgado prejudicial à higiene, será incontinenti removido para aqueles carros". Posteriormente, lança a campanha pela extinção dos cães vadios.<sup>3</sup>

O projeto político-administrativo de Rodrigues Alves tinha dois pontos-chaves: a remodelação da capital e a política de imigração. Como os projetos com relação à capital federal eram por demais ambiciosos, desde o início verifica-se que a municipalidade será impotente para realizar sozinho estas obras. Resolve o governo federal dividir o trabalho em dois setores: as principais obras ficariam a cargo da administração federal: a construção do cais do porto, a conclusão do canal do Mangue, o arrasamento do morro do Senado, a abertura da avenida Central. A cargo do município ficariam a abertura da avenida Beira-Mar, a abertura de uma avenida ligando o Passeio Público ao largo do Estácio, e o alargamento de uma série de ruas no coração da cidade, entre elas a Marechal Floriano, Prainha, Camerino e Treze de Maio.

A Comissão da Carta Cadastral fica encarregada do setor municipal e as obras federais divididas em duas categorias: obras do Porto e obras da avenida Central. Lauro Müller, ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, cria comissões responsáveis pelas obras de cada setor. À frente



*Demolição do secular prédio do hospital da Ordem Terceira da Penitência. É curioso notar que o largo da Carioca sofreu diversas transformações arquitetônicas e ainda em 1986 foram restauradas as ruínas deste mesmo prédio, oitenta anos após sua destruição. (Foto Augusto Malta – AGCRJ - 1906)*

da Comissão Construtora da Avenida Central, está Paulo de Frontin e, à frente da Comissão das Obras do Porto, está Francisco Bicalho.

O Rio de Janeiro era, no final do século XIX, o porto mais importante do país, seja pelo volume referente à exportação (café), seja pela importação (produtos industrializados em geral). Apesar desse fato, não possuía a capital federal um sistema portuário eficaz, isto é, era mínima a extensão do cais do porto, em sua maior parte ocupada por barcas de pequeno porte, quando não pelas de passageiros que faziam ligação com Niterói. No final do século XIX, duas companhias se interessam por realizar as obras de construção do cais, uma nacional e outra estrangeira. A primeira, a Empresa Industrial de Melhoramentos no Brasil, foi fundada em 1890 por um grupo de engenheiros se aproveitando da política do Encilhamento criada por Rui Barbosa. À frente da empresa, na sua presidência, estava Paulo de Frontin, que recebe do governo a concessão para realizar as obras do cais e implantar uma ferrovia ligando Minas Gerais à capital. Passado o surto inflacionário e a euforia da política de Rui, a

empresa verifica ser incapaz de levar as duas obras até o final.

Devemos destacar que a concessão falava na construção de um cais entre a Prainha (Praça Mauá) e a Gamboa. Da Gamboa até o Caju a concessão foi dada ao visconde de Figueiredo em 1889, ainda do governo imperial. Em 1891, devido à impossibilidade financeira do visconde, a Cia. de Obras Hidráulicas no Brasil passa a ser cessionária, porém sem cumprir, ao longo do contrato, as determinações legais. Apesar de sua incompetência técnica, a concessão é revalidada em 1897 pelo Congresso Nacional. Finalmente em 1899, a Cia. de Obras Hidráulicas no Brasil vende seus direitos para a The Rio de Janeiro Harbour and Docks Company Limited com sede em Londres. Passam a existir conflitos entre as duas concessionárias, cada qual querendo encampar a outra. O governo federal intervém determinando em 1901 a fusão das duas empresas, criando a Docas do Rio de Janeiro, para realizar somente as obras, pois as firmas continuam independentes. A Cia. de Melhoramentos tenta, sem sucesso, vender sua participação nas obras a companhias inglesas, através de seu representante Carlos Sampaio.<sup>4</sup>

A União intervém nas obras da capital, não somente no seu aspecto administrativo, mas principalmente no seu aspecto financeiro. Rodrigues Alves solicita e recebe do Congresso plenos poderes para negociar através de seu ministro Leopoldo de Bulhões o empréstimo de £8.500.000 junto ao grupo de banqueiros N.M. Rothschild and Sons de Londres, capital nominal ao preço de noventa libras por cem, e juros de 5% ao ano, conforme o decreto 4839 de 18 de maio de 1903. Esta quantia equivalia quase à metade do orçamento da União, sendo que, do total do empréstimo, 880 mil libras seriam gastas na compra das concessões indevidamente exploradas pelas firmas concessionárias. Em moeda nacional, fica assim dividido o orçamento, de acordo com o decreto de 18 de setembro de 1903<sup>5</sup>:

Encampamento das concessões	- 17.300:000\$000
Desapropriações (cais e av.)	- 52.450:000\$000
Obras do cais	- 86.000:000\$000
Obras da av. Central	- 3.780:000\$000
Obras da av. do Mangue	- 3.997:000\$000
Administração: 5% do valor das obras	- 4.688:870\$000
TOTAL	- 168.216:270\$000

O empréstimo já havia sido obtido, as concessões encampadas, faltava agora saber que firma ficaria encarregada da construção do novo cais. É neste momento que intervém o Clube de Engenharia. Presidido desde janeiro de 1903 por Paulo de Frontin, o Clube vai tomar para si a tarefa de

### *A era das demolições*

estabelecer os critérios para concessão das obras, muito embora não tenha sido oficialmente investido desta missão.

A primeira tarefa será de alterar a lei de 1855, sobre as desapropriações. Visava o clube adequar esta lei à realidade orçamentária, visto que era altamente favorável ao proprietário a ser despejado. Segundo os seus membros, havia uma completa desarmonia, na maior parte dos casos, com valor atual efetivo das respectivas propriedades, em comparação com o determinado pela lei.<sup>6</sup> Resolvido esse problema, tratava de se saber que empresa construiria o cais. A firma preferida seria a C.H. Walker Company Limited London, que já havia construído as docas de Barrow e Preston, o canal de Manchester, estava construindo a doca sul de Buenos Aires e um quebra-mar nas Bermudas, por conta do almirantado inglês. Esses trabalhos seriam, segundo os membros do clube, provas da idoneidade técnica e capacidade financeira da companhia, além do que, em termos de tecnologia, a C.H. Walker utilizava-se do sistema de ar comprimido, o mais moderno existente.

Em 24 de setembro, a firma Walker ganha a concorrência, tendo como prazo para a conclusão da obra o dia 30 de junho de 1910. Seria criada uma comissão fiscal e administrativa para controlar as atividades desta empresa durante esse período. As avenidas seriam de responsabilidade federal, o cais e a dragagem, da Walker, podendo esta vir a construir os armazéns. Ligando o cais ao Centro da cidade, estava projetada uma avenida com 33 metros de largura com 1800 de comprimento, a avenida Central, que, segundo os engenheiros, resolveria os problemas de comunicação da zona portuária com o restante da cidade. Alfredo Lisboa relata na revista *Kosmos*, de fevereiro de 1904, a questão da comunicação com a cidade. Vale lembrar que esse engenheiro já havia trabalhado para a Cia. de Melhoramentos, não estando alheio à questão.

À medida que, aqui, a construção dos cais contratados prosseguia e sobre a dilatada extensão do solo acrescido se formaram novos quarteirões, os diversos ramos do comércio do café e de outros gêneros do país que ainda se acham localizados em grande parte em antigos edifícios, faceando estreitas ruas de difícil circulação, gradualmente se vão deslocando em direção aos bairros novos, para aproximar-se ao mesmo tempo do litoral e das estações terminos das ferrovias; igual tendência se manifestará provavelmente quanto às numerosas indústrias, acanhadamente instaladas na velha cidade, e semelhante mudança acarretará também a transmigração das classes proletárias que daí auferirem subsistência, mormente se a comissão recém-organizada, à qual, entre as suas múltiplas funções, incumbe velar, pelas propriedades já incorporadas à União ou venham pertencer-lhe, influir para que sobre os novos

*Oswaldo Porto Rocha*

terrenos adquiridos se edifiquem em grande escala grupos de pequenas casas, próprias para a moradia das famílias de operários e construídas segundo todos os preceitos da higiene.<sup>8</sup>

Outro aspecto que não podemos deixar de abordar são as obras da avenida Central. Originalmente, a idéia da sua abertura partiu do ministro Lauro Müller, juntamente com o planejamento das obras do porto. As discussões anteriores apontavam para uma avenida sinuosa, que estabeleceria contato entre os largos da Carioca, Mãe do Bispo, Prainha, indo terminar na rua Chile, no canto do convento da Ajuda. A idéia do ministro da Viação e Obras Públicas conservava do projeto original somente o ponto de partida e de chegada, dando preferência ao traçado retilíneo para a nova avenida. Conforme vimos anteriormente, a responsabilidade da sua construção ficou a cargo de Paulo de Frontin, e as obras tiveram início em 26 de fevereiro de 1904, sendo que oficialmente começaram em 8 de março. A construção da avenida Central implicou a derrubada de 641 edifícios, em sua maior parte prédios de dois andares e de fachada estreita. A construção desta avenida também deu lugar a uma série de arbitrariedades conseqüentes do abuso de poder dos seus construtores. A administração das obras era centralizada. As ordens partiam do chefe da comissão, Frontin, para os chefes de distrito, destes para o chefe de escritório técnico, daí para o contador e elementos auxiliares. Havia uma consultoria jurídica para tentar evitar divergências e a mão-de-obra era admitida pelos chefes de distrito. Os engenheiros e auxiliares constituíam um corpo à parte, divididos em dois grupos: campo e escritório. Funcionando dentro deste esquema administrativo, as decisões do chefe da comissão eram quase que incontestáveis. Plenipotenciário, contando com o apoio do prefeito Passos, Frontin vai abusar dos seus poderes, já no início das obras. Um fato curioso ilustra bem a arbitrariedade do engenheiro. Nas confeitarias da rua do Ouvidor, o grande tema eram as obras da avenida. O público se dividia em duas facções: uns acreditavam realmente na realização das obras, outros, talvez os mais velhos e experientes, tinham suas dúvidas. Fevereiro passava rapidamente e as obras não se iniciavam. Frontin já havia determinado a data de 8 de março para o início das obras, e, numa discussão mais acalorada, um negociante, amigo íntimo do engenheiro, apostou que antes do final do mês já teria sido demolido o primeiro prédio. O apostador foi procurar o chefe da comissão, pois o mês já estava terminando e não se via o menor movimento de trabalhadores. De imediato, o intrépido engenheiro mandou que se derrubasse uma casa e, em 26 de fevereiro, o velho sobrado da rua da Prainha nº 27 foi abaixo. Conrado Jacob Niemeyer, em sinal de agradecimento – cer-

tamente com o dinheiro ganho na aposta – comprou o material da demolição e com ele construiu sua mansão na praia da Gávea.

Mas não só de apostas vive a avenida. Alguns prédios foram poupados de acordo com o gosto do engenheiro chefe. Para não destruir a igreja da Conceição e Boa Morte, foi desviado o eixo da avenida, agora cortando o sopé do morro do Castelo, forçando o arrasamento de uma parte deste, com a conseqüente derrubada das casas que se erguiam na encosta. As demolições também seguiram o critério pessoal da chefia da comissão. Houve uma casa comercial, Hasenclever, situada entre as ruas Gal. Câmara e S. Pedro, que estava bem no meio do traçado da avenida. Seus proprietários já haviam comprado um dos terrenos da nova via, iniciando prontamente as obras de construção do novo prédio. Mas não tinham a intenção de mudar-se antes do término da nova sede. Frontin aceitou o pedido dos proprietários, e a casa ficou funcionando tranquilamente no meio da avenida. A Cia. Jardim Botânico, que havia instalado uma linha para o transporte de materiais de demolição, teve que contornar com seus trilhos a citada casa. Por outro lado, houve um proprietário que não queria deixar seu prédio, situado próximo ao largo da Carioca. Não tendo para onde ir, solicitou à comissão um prazo mais dilatado para que pudesse efetivar a sua mudança. O pedido foi negado. Indo à Justiça, esta lhe deu ganho de causa, mas o prefeito Passos não se conformou com a decisão judicial. Armandando uma turma de trabalhadores da prefeitura, com escadas e picaretas, foram visitar, de madrugada, a propriedade do comerciante, destelhando-a rapidamente. Pela manhã, ao dar conta do que acontecera com seu imóvel, não lhe restou outra opção senão a mudança. Para completar esse quadro ilustrativo, podemos citar a largura da avenida Central (33 metros). Na mesma época, estavam sendo terminadas as obras da avenida de Mayo, em Buenos Aires, que Frontin tomava como referência. O engenheiro já havia discutido com o prefeito, que preferia 25 metros para a largura total. Em princípio, Frontin queria cinquenta metros, cedeu e ficou nos trinta metros e, na hora de efetivar as obras, um engano proposital definiu os 33 metros de largura. Esta versão é contestada, visto que o prefeito não poderia interferir no setor federal, mas o fato é que, com 33 metros, a avenida superaria sua “rival” argentina, e mais do que isso, 33 era o número de sorte do construtor, desde a época em que encontrara sua noiva na rua da Ajuda, residindo no número 33.<sup>9</sup>

Discussões à parte, fica evidente na construção da avenida a influência francesa calcada no modelo de Haussmann. Em 1902, Paulo de Frontin vai à Europa e se entusiasma com as avenidas de Paris. Ao retornar e assumir a chefia da comissão, fez questão absoluta de reproduzir alguns aspectos no projeto da avenida. O cruzamento com a avenida Mal. Floriano

é um exemplo dessa influência, ao qual gostava de chamar *Rond-Point*. Para o prédio do Derby Club (o prédio do Jockey Club demolido há poucos anos), chamou o arquiteto Heitor de Melo, exigindo que fosse de estilo francês. Além disso, não podemos nos esquecer de que as obras da avenida trouxeram consigo uma nova legislação predial, de forte influência européia, reforçando a tendência para a construção de prédios no estilo da *belle époque*.

O eixo da avenida foi inaugurado em 7 de setembro de 1904, tendo sido recebido pela imprensa com uma série de artigos elogiosos. Alfredo Lisboa, na revista *Kosmos* de novembro do mesmo ano, aponta para algumas questões bastante relevantes. Incluía o planejamento da comissão construtora a divisão da ocupação da avenida em três grandes áreas: a primei-



Um ângulo curioso da av. Central, registrado por Malta em 1906. No primeiro plano o palácio Monroe, em seguida o convento da Ajuda e ao fundo o teatro Municipal, ainda em construção. (Foto Augusto Malta – AGCRJ)

ra, indo da esquina de Beira-Mar até São José, estaria reservada para os prédios referentes aos estabelecimentos públicos, institutos ou associações de ensino, auxílio mútuo e beneficentes. A segunda, entre São José e General Câmara, estaria reservada aos armazéns de moda, confeitarias, jornais, bancos etc. E a última seria ocupada pelo comércio de grande porte, referente à importação e exportação e aos grandes bancos relacionados com este movimento financeiro. Na época do artigo, somente 11 terrenos ainda não tinham sido vendidos, e um dos mais destacados importadores de então, E.P. Guinle, havia adquirido três terrenos, um deles situado na terceira zona e outros dois na segunda.<sup>10</sup>

Oficialmente, a inauguração da avenida aconteceu em 15 de novembro de 1905. A grande obra civilizadora estava concluída e o operário já poderia bendizer o trabalho que fora proporcionado. Como, por exemplo, o que ocorrera um ano antes: O *Correio da Manhã* de 9 de novembro de 1904 noticiou dessa forma um estranho acidente:

Na Avenida  
Que mais surpresas?  
Regímen do cacete

[...] todos nós sabemos que aquilo está erradíssimo, que os operários são espoliados, que o avança ali impera, que ali se faz alta engenharia... etc, etc. Uma coisa porém que o público ignora é que o regímen agora estabelecido, pelos mandões da obra colossal, é o pau, sim, senhores, do cacete!

Falam do eng. Eugênio Dodsworth que na madrugada do dia 8/11, por volta de uma hora da manhã, chegou com uma turma de "homens (sessenta) seus", bateu nos operários que trabalhavam na avenida, "carregando cestos de barro".

Depois disso deu ordens de que nenhum trabalhador devia abandonar o serviço, e saiu dizendo: "Hão de morrer todos!"

O responsável pelo acontecimento, Eugênio Dodsworth, era parente da mulher de Frontin e chefe do 4º distrito das obras da avenida.

Resta abordar o setor municipal das obras urbanas. Todas as atividades da prefeitura estavam coordenadas pela comissão da Carta Cadastral do Distrito Federal, chefiada pelo engenheiro Alfredo Américo de Sousa Rangel. Coube a esta comissão traçar os planos diretores dos alargamentos das ruas, de canalização de rios, prolongamento e abertura de novas avenidas e o estabelecimento de uma rede de água e esgoto. Em relatório apresentado no dia 13 de abril de 1903, a comissão acrescenta novos dados ao conceito de saneamento de uma cidade, enfatizando a questão da higiene domiciliar, forçando uma transformação na edificação. A questão

não se resume apenas ao alargamento, derrubada, abastecimento de água e sistemas de esgotos. Agora é fundamental que se tenha em consideração também a definição de critérios para a construção dos novos prédios. Concorda também que o sentido da reforma urbana passa obrigatoriamente pela abertura de largas avenidas, mas chama a atenção para que estas sejam adequadas à realidade, levando-se em consideração o custo das desapropriações e o traçado mais vantajoso.

O relatório da comissão aponta o real sentido das obras públicas que então se realizavam:

Dentre as muitas e mui relevantes conseqüências desta medida, sobressaem as seguintes:

a) dar maior facilidade de comunicação aos diferentes bairros da cidade, barateando os fretes e a taxa de passeio aqui tão caras;

b) permitir o estabelecimento de um traçado vantajoso para as grandes linhas de canalização, evitando as freqüentes aberturas de valas em ruas estreitas;

c) impedir a valorização constante dos prédios antiquados das ruas estreitas por onde passa hoje o mais forte movimento urbano, permitindo a sua substituição em época não remota;

d) facilitar o enxugo do subsolo da cidade pela arborização, impraticável nas ruas estreitas;

e) despertar o gosto arquitetônico, pois oferecendo a mais larga e bem situada uma renda compensadora aos prédios nela edificados, os proprietários animar-se-ão a construí-los em melhores condições.

Entretanto, se todos têm estado de acordo em que o saneamento da cidade deve inclinar-se pela abertura de avenidas, ninguém até hoje logrou realizar os planos imaginados ou explorar as muitas concessões decretadas, nem a administração pública pode fazer mais do que algumas ligeiras modificações de alinhamento.

É que a solução do problema não é tão simples como se poderia supor. Estes trabalhos de abertura de ruas, acarretando grandes desapropriações, são assaz dispendiosos e é necessária muita cautela para se planejá-los.

Os autores dos planos de melhoramento urbanos têm se deixado levar pela beleza de suas concepções, e à força de aperfeiçoá-las, as têm tornado inexecutáveis. Em lugar de projetar obras de utilidade imediata, sonharam vastas transformações. A força de procurar o *ótimo*, perderam os meios de conseguir o *bom*.

Não foi este o critério da prefeitura do DF, ao organizar o atual plano de melhoramento da viação urbana. As necessidades do tráfego foram atentamente consideradas e o custo das desapropriações devidamente avaliado para cada solução estudada, a fim de se obter o mais proveitoso traçado com o mínimo despendido.<sup>11</sup>

Especulação imobiliária e melhoria nos meios de comunicação. Estes são os dois principais aspectos da reforma urbana. A administração Pereira Passos representa o triunfo dos interesses dos setores ligados ao comércio (importação principalmente), aos meios de transporte, e sobretudo aos setores ligados à construção civil. As fotografias da época nos mostram os concorridos leilões dos terrenos desapropriados, leilões que tinham lugar entre as ruínas dos prédios. Era ali, antes mesmo da remoção do entulho, que se fazia a partilha, que se definia a ocupação dos novos terrenos. Por outro lado, nem só de vitórias e vencedores vive a administração municipal. Era preciso que se derrotassem os setores ligados à exploração de prédios já existentes, prédios estes já antiquados, mas extremamente valorizados pela ausência de concorrentes. Assim, sobrados escuros e sem ventilação eram altamente valorizados para compra e venda, ou mesmo para aluguel, desestimulando a construção de prédios mais modernos, pois a renda que deles se obteria seria igual à dos já existentes. Era preciso varrer a concorrência, e é isto que faz explicitamente a prefeitura ao apontar neste relatório que seria necessário *"impedir a valorização constante dos prédios antiquados das ruas estreitas por onde passa hoje o mais forte do movimento urbano, permitindo a sua substituição em época não remota."* (Grifo do autor.)

A atuação da prefeitura afeta os setores ocupados até então com a especulação imobiliária: os pequenos comerciantes, proprietários de casas de cômodos e cortiços, nobres e ordens religiosas. Completando o quadro, vão ser tomadas medidas para que o pequeno construtor não possa tirar proveito das reformas urbanas. Isto se dá através do estabelecimento de normas rigorosas para a construção de prédios, do elevado custo dos terrenos e do combate desenvolvido pela imprensa à figura do mestre-de-obras.

Já no Congresso de Engenharia e Indústrias, realizado no Clube de Engenharia anos antes, tinha sido levantada a questão do nível técnico da construção civil, tendo sido apontada, como causa principal para o atraso, a figura do mestre-de-obras. Olavo Bilac, em sua crônica na revista *Kosmos* de abril de 1904, chama a atenção para o concurso de fachadas dos novos prédios da avenida Central.

O meu medo, o meu grande medo, quando vi que se ia rasgar a Avenida, foi que a nova e imensa área desapropriada fosse entregue ao mau gosto e à incompetência dos mestres-de-obras. O receio não era infundado... Todos estão vendo que, em geral, as casas mais novas do Rio de Janeiro são ainda mais feias que as antigas... Uma boa avenida não é somente uma rua muito comprida, muito larga e muito reta: a avenida do Mangue tem todos esses predicados, e, entretanto, é um



*Aterro para a construção da av. Beira-Mar, na altura da praia da Lapa. Boa parte do material utilizado para o aterro foi proveniente das demolições, conforme nos informa J. Benchimol, em sua obra Pereira Passos, um Haussmann tropical. (Foto Augusto Malta, cerca de 1904, AGCRJ).*

horror! Uma avenida precisa de prédios bem construídos, elegantes ou suntuosos. Casas tortas e feias, em ruas largas, são como vilões na corte; todos os defeitos se exageram. E, se vamos encher a Avenida de prédios de cacaracá, melhor será que nos deixemos de sonhos, e que nos contentemos com o beco das Cancelas e com a travessa do Ouvidor!

O que me aplacou o susto, foi o ato louvabilíssimo do governo, estabelecendo leis rigorosas para as construções –, e abrindo esse belo “concurso de fachadas”, cujo resultado excedeu as mais otimistas previsões.

Toda a gente que, no salão da Escola Nacional de Belas Artes, admirou os projetos apresentados ao júri, só tinha uma pergunta à flor dos lábios: “Onde estavam metidos, que faziam, em que se ocupavam todos estes arquitetos que aparecem agora, com tanto talento, com tanta imaginação, com tanto preparo, com tanta capacidade. E como é que, havendo aqui tantos e tão bons arquitetos, não há na cidade demonstrações visíveis e palpáveis da sua existência em edifícios dignos de um povo civilizado?”

### *A era das demolições*

A resposta é fácil. O gosto público estava depravado e corrompido. O mestre-de-obras reinava como o senhor absoluto. Os arquitetos procuravam então, mas eram inexoravelmente repelidos do campo de ação. Alguns deles, feridos no seu orgulho, retiravam-se, e iam morrer à fome. Outros, mais práticos, fechavam o talento dentro da gaveta, faziam-se mestres-de-obras, e prostituíam a sua profissão, indo construir casinhas ralés, de telhadinhos pontudos e janelinhas tortas, com alcovas sem luz e sótãos sem ar. Quando um burguês queria construir um prédio, o seu primeiro cuidado era procurar um mestre de obras pé-de-boi, nada amigo de novidades, afinado às tradições – e desprovido de diploma.

Graças sejam dadas a todos os deuses! O governo interveio nesse descabro –, e os chalés, as platibandas com campoteiras, as casas com alcovas, os sótãozinhos em cocuruto, os telhados em bico, as vidraças de guilhotina, as escadinhas empinadas, os beliquetes escuros, os quintais imundos, os porões baixos –, tudo isso recebeu um golpe de morte.

Haverá talvez quem ache que seria melhor devermos tudo isso à iniciativa do governo. Mas é preciso aceitar a vida como ela é. No Brasil a iniciativa particular é um mito.

Pouco importa. O essencial é que o bom movimento não se suspenda. Não nos contentemos com estas primeiras vitórias e continuemos a defender a boa causa. Há de a morte fechar-nos os olhos, antes que eles possam ver a cidade formosa e decente, como sonhamos... Mas os que vieram depois de nós não de colher o fruto do nosso trabalho e da nossa dedicação. A vida é isto: um esforço contínuo das gerações, não em proveito próprio, mas em proveito das gerações vindouras.<sup>12</sup>

Em 1906, com o término da administração de Passos, chegava ao fim a era das demolições. Naquele chuvoso 15 de novembro, quando Rodrigues Alves e seus auxiliares diretos inauguravam oficialmente a avenida Central, 1681 habitações haviam sido derrubadas, quase vinte mil pessoas foram obrigadas a procurar nova moradia no curto espaço de quatro anos. As reformas do governo de Rodrigues Alves marcaram profundamente a vida no Rio de Janeiro.

A inauguração da avenida Central separou para a cidade, se não para o Brasil, duas épocas. Os costumes modificaram-se, e com eles surgiu uma nova mentalidade. O carioca ampliou seu ângulo de visão. Estava preparado o caminho para o novo Rio de Janeiro, a Cidade Maravilhosa. E foi em 1908 que Coelho Neto lhe deu esse título, com que será conhecida para sempre e bem lhe cabe, tal como o de Cidade Eterna a Roma, e o de Cidade Luz a Paris.<sup>13</sup>



*Av. Central – Nenhum destes prédios existe hoje. A avenida, que teria sido construída para durar ao menos um século, não assistirá ao fim do século que a viu nascer. (Foto Marc Ferrez – cerca de 1912 – AGCRJ).*

**NOTAS**

1. ATAÍDE, Raimundo de. *Pereira Passos – biografia e história*. Rio de Janeiro: A Noite, 1994. p. 109.

Ver também BENCHIMOL, Jaime L. *Pereira Passos, um Haussmann tropical*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1990. Coleção Biblioteca Carioca, v.11.

2. REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA. Número especial sobre Pereira Passos – 1936. p. 1201-2. Citação de um texto de Ferreira da Rosa, escrito em jun./1903.

3. CARONE, Edgard. *A República Velha II: evolução política (1889/1930)*. 3. ed. São Paulo: DIFEL, 1977. p. 213.

4. Curioso notar que à venda não estavam somente os direitos de construção do cais, mas também a Estrada de Ferro Melhoramentos, que não interessou absolutamente aos capitalistas europeus. Em 1903 as vendas são efetivadas, ambas para o governo federal. À frente da Estrada de Ferro Central do Brasil, compradora da Estrada de Ferro Melhoramentos, estava Gabriel Osório de Almeida, ex-presidente do Clube de Engenharia. Vale lembrar que Paulo de Frontin e Pereira Passos foram os antecessores de Osório na direção da citada estrada de ferro.

5. KOSMOS – Ano I, nº 2, fev./1904. Artigo de Alfredo Lisboa sobre as obras do cais do porto. Esta revista se destaca, visto que tinha pretensões de reunir entre seus colaboradores a nata da intelectualidade da época. Olavo Bilac era o principal colaborador desta revista mensal de curta existência.

Ver também, como exemplo: DIMAS, Antônio. *Tempos eufóricos* (Análise da Revista Kosmos: 1904-1909). São Paulo: Ática, 1983. p: 1-20 e p. 132-7.

6. A lei nº 1021 de 26/08/1903 resolve a questão das desapropriações, sendo regulamentada pelo decreto 4956 de 09/09/1903. Em 18/09/1903, foi estabelecido o decreto que aprova os planos e orçamentos para a execução das obras do cais.

7. No dia 28 de setembro foi feita uma homenagem ao governo federal, na pessoa de Lauro Müller, em louvor às medidas adotadas com o decreto de 18 de setembro. A solenidade teve lugar no Clube de Engenharia.

O processo desenvolvido por Hersent e utilizado nas obras do porto era tremendamente penoso para os trabalhadores. Estes ficavam sujeitos a terríveis condições de trabalho, além de operarem as máquinas submetidos a uma pressão atmosférica *duas vezes maior que a normal*.

“Quando o pessoal é novato nessa espécie de trabalho, a eclusagem de 30 a 35 libras de pressão, cerca de 2 a 2 1/2 atmosferas, é penosa e quase impossível; para alguns mais práticos e antigos esta mesma pressão elevada até 40 libras ou cerca de três atmosferas é ainda suportável.

Em todo caso, esse trabalho só deve ser confiado a pessoal robusto e sadio, cauteloso e disciplinado”. (*Renascença*, maio, 1906. p. 254).

8. KOSMOS: Ano I, nº 2, fev. 1904.

9. MARTINS, Luís D. *Presença de Paulo de Frontin*. Rio de Janeiro: Freitas

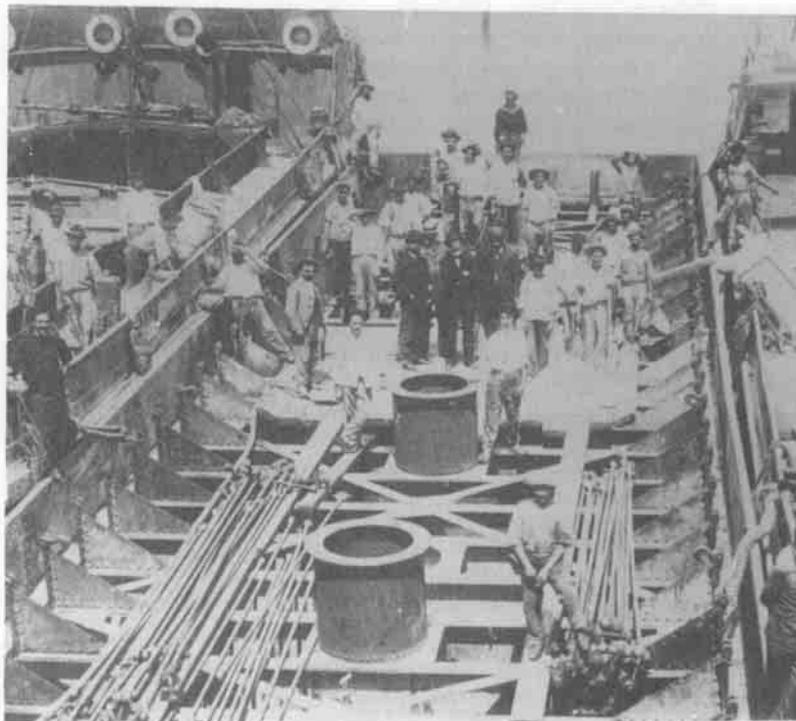
Bastos, 1966. p. 75-87.

10. KOSMOS. Ano I, nº 11, nov. 1904. Segue-se uma lista dos proprietários dos terrenos de avenida Central publicada nesta mesma reportagem. A Revista *Renascença*, Ano I, nº 8, out. 1904, publicou a mesma lista, acrescida dos valores dos terrenos.

11. PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. *Melhoramentos da cidade projetados pelo prefeito do Distrito Federal dr. Francisco Pereira Passos*. Rio de Janeiro: Tipografia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 2-3.

12. KOSMOS. Ano I, nº 4, abr. 1904.

13. MARTINS, Luis D. op. cit. p. 87. Os episódios acerca da construção da avenida Central também são encontrados na obra de Raimundo de Ataíde, já citada neste capítulo. O número de vinte mil habitantes foi deduzido do censo de 1950 que indicava ser a densidade demográfica por prédio de 10,33 habitantes. Este número deve ter sido maior, pois foram inúmeras as habitações coletivas derrubadas, onde a densidade era certamente mais elevada.



*Operários e engenheiros que atuavam nas obras do porto, em 1906. (Foto Malta, AGCRJ).*

## 4. A CIDADE MARAVILHOSA

*Por esse intrincado labirinto de ruas e bibocas é que vive uma grande parte da população da cidade, a cuja existência o governo fecha os olhos, embora lhe cobre impostos, empregados em obras inúteis e suntuárias noutros pontos do Rio de Janeiro.*

Lima Barreto – *Clara dos Anjos*.  
Rio de Janeiro: Tecnoprint, s.d. p. 109.

### *O novo espaço urbano*

#### *Origens da favela; alguns bairros populares*

As freguesias centrais nos interessam em particular por terem sofrido, mais que as outras, com as reformas de Passos. Sacramento, Candelária, São José, Santa Rita e Santana são as mais populosas. O censo de 1906 nos fornece a seguinte tabela:

FREGUESIA	1872	1890	AUMENTO	%
Sacramento	26.909	30.663	3.754	14
Candelária	9.818	9.701	–	–
São José	20.010	40.017	20.007	100
Santa Rita	30.865	43.805	12.940	42
Santana	38.446	67.533	29.087	75
TOTAL	126.048	191.719	65.788	52

Fonte: Censo de 1906

Das citadas freguesias, apenas a de Santana escapará da picareta municipal. As demais serão tremendamente modificadas com as obras de saneamento da capital. A freguesia da Candelária praticamente se reduz à metade, e a de Sacramento e de Santa Rita terão muitos de seus imóveis

demolidos.

O estudo da tabela demonstra que essas freguesias centrais recebem um grande contingente demográfico entre os anos de 1872 e 1890. Em termos numéricos a de Santana recebe o maior contingente (29.087), certamente por ser aquela, dentre as citadas, a possuir a maior área não ocupada. A da Candelária, superocupada, praticamente não registra um aumento populacional.

No censo de 1906 podemos observar as conseqüências desse processo:

FREGUESIA	1890	1906	AUMENTO	%
Sacramento	30.663	24.612	-6.051	-19,73
Candelária	9.701	4.454	-5.247	-54,09
São José	40.017	44.878	4.864	12,16
Santa Rita	43.805	45.929	2.124	4,85
Santana	67.533	79.315	11.782	17,45
TOTAL	191.719	199.188	7.469	3,89



*Ainda no início do século, percebe-se na cidade a existência de comunidades fechadas, como a "Pequena África", a dos árabes e, no caso, a dos ciganos. Para os ideais de modernização, a coexistência com estes grupos seria inaceitável. Era necessário "civilizá-los". (Foto do jornal A Noite, AGCRJ, fotógrafo não identificado.)*

### *A era das demolições*

Fonte: Censo de 1906

Verificamos que as freguesias centrais interrompem bruscamente o seu processo de crescimento. Em 1890 o percentual se apresentava em +52% e em 1906 cai para + 3,89%! Somente a freguesia de Santana apresenta um crescimento expressivo + 17,45%, o que corresponde a cerca de 12.000 habitantes, mas, se compararmos com o percentual de crescimento anterior, seu desempenho é fraco.

A grande surpresa do censo de 1906 é o tremendo crescimento de três freguesias, duas delas suburbanas: Espírito Santo, Engenho Velho e São Cristóvão...

FREGUESIA	1890	1906	AUMENTO	%
Espírito Santo	31.389	59.117	27.728	88,34
Engenho Velho	36.988	91.494	54.506	147,3
São Cristóvão	22.202	45.098	22.896	103,1
TOTAL	90.579	195.709	105.130	116,1

Fonte: Censo de 1906

Estas freguesias, vizinhas ao Centro, foram beneficiadas com as obras municipais. O eixo das avenidas Mem de Sá e Salvador de Sá vai facilitar as comunicações do Engenho Velho e Espírito Santo com o Centro e Zona Sul, com a integração, no Passeio Público, com a avenida Beira-Mar. Vale dizer que a ocupação dessas áreas tem um caráter distinto, isto é a busca de espaço para moradia. Lembra a professora Eulália Lobo, em depoimento ao autor, o grande número de vilas construídas e ocupadas nessa região, durante o período da administração de Passos. Sem dúvida alguma, é grande o número de habitantes aí fixados, que se deslocam do Centro. Mas há de se fazer uma distinção. São estes de categoria social distinta daqueles que lá ficaram. São elementos atraídos pela conjugação de meios de transporte modernos e espaço ocupáveis. Os que permanecem no coração da cidade são aqueles cujas condições econômicas não permitiram o seu deslocamento para locais distantes do trabalho. As demolições de Passos obrigam à mudança dos proprietários do Centro, mas não necessariamente, à mudança dos trabalhadores para áreas suburbanas.

Era a primeira vez que as duas iam ao morro do Castelo. Começaram

de subir pelo lado da rua do Carmo. Muita gente há no Rio de Janeiro que nunca lá foi, muita haverá morrido, muita mais nascerá e morrerá sem lá pôr os pés. Nem todos podem dizer que conhecem uma cidade inteira. Um velho inglês, que aliás andara terras e terras, confiava-me há muitos anos em Londres que de Londres só conhecia bem o seu clube, e era o que lhe bastava da metrópole e do mundo.

Natividade e Perpétua conheciam outras partes, além de Botafogo, mas o morro do Castelo, por mais que ouvissem falar dele e da cabocla que lá reinava em 1871, era-lhes tão estranho e remoto como o clube. O íngreme, o desigual, o mal-calçado da ladeira mortificavam os pés às duas pobres donas. Não obstante, continuavam a subir como se fosse penitência, devagarinho, cara no chão, véu para baixo. A manhã trazia certo movimento; mulheres, homens, crianças, que desciam ou subiam, lavadeiras e soldados, algum empregado, algum lojista, algum padre, todos olhavam espantados para elas, que aliás vestiam com grande simplicidade; mas há um donaire que se não perde, e não era vulgar naquelas alturas. A mesma lentidão do andar, comparada à rapidez das outras pessoas, fazia desconfiar que era a primeira vez que ali iam. Uma crioula perguntou a um sargento: "Você quer ver que elas vão à cabocla?" E ambos pararam a distância, tomados daquele invencível desejo de conhecer a vida alheia, que é muita vez toda a necessidade humana.<sup>1</sup>

Natividade e Perpétua não são exceção à regra. As personagens de Machado de Assis são bastante semelhantes à maior parte dos cronistas e autores que consultamos até agora para elaborar esta pesquisa. Devido à sua condição social, esses autores também passaram maior parte de sua existência sem conhecer alguns bairros populares.<sup>2</sup> A cidade, porém, não pode se restringir às confeitarias e às avenidas. Eventualmente, algum cronista aristocrático visitava um desses locais, levado mais pela curiosidade do que por outra razão.

Também existem aqueles que adentram este outro lado da cidade com a finalidade de escrever relatórios, pareceres, estudos sobre as condições de higiene e para concluir, quase sempre, pela ação saneadora da picareta.

Parece mais ou menos evidente que, se quisermos ao menos lançar os olhos sobre a "outra cidade", teremos que recorrer a algumas fontes não tradicionais. Faremos aqui emprego da literatura, de biografias e do material existente sobre a história da música popular brasileira. A utilização da literatura e de biografias não é estranha ao historiador. Já o emprego da história da música popular, ou da própria produção musical, talvez seja uma faceta inédita desta pesquisa. Por que a MPB? Na verdade, a história da MPB se identifica com a história da música popular carioca, sendo

assim, portadora de uma identidade entre sua história e a da própria cidade onde se desenvolve.

As origens do samba, por exemplo, muito têm a ver com as migrações internas que vieram dar na capital federal, no apagar das luzes do século passado. Boa parte dos compositores primitivos habitavam as casas de cômodos na praça Onze, do Catumbi e da Cidade Nova, quando não moravam nas favelas que se formavam. Se fizermos um levantamento dos principais compositores desta fase da música popular, verificaremos que quase todos nasceram em bairros populares, isto é, justamente nas regiões de que não obtivemos informações através dos cronistas e outras fontes tradicionais. Existe um agravante: o pequeno número de obras desta história da MPB. Sergio Porto comenta a questão:

A bibliografia da nossa música popular ainda é pobre, indigna mesmo de sua riqueza. Se há muitos pesquisadores, estudiosos e entusiastas do cancionário brasileiro, poucos foram os que transformaram em livro os seus estudos.<sup>3</sup>

Além da escassez, não podemos deixar de fazer referência à precariedade metodológica desses estudos. Categorias sociais distintas são englobadas em conceitos vagos tais como: povo, os pobres, gente humilde etc. Os próprios critérios de pesquisa não são muito bem definidos, ficando a gosto do autor, de sua disponibilidade e sua paciência. Isto se agrava quando se trata de uma história oral, com o mesmo depoimento em duas ou três versões distintas.

Apesar das dificuldades, sem dúvida alguma, trata-se de um material fundamental, pois, como já dissemos, a história da música popular se confunde com a história daquilo que chamamos de "outra cidade".<sup>4</sup>

As freguesias centrais, conforme vimos, são as que mais sofrem as mais profundas transformações. Os 1600 prédios demolidos aí se localizam em sua maioria absoluta e, guardando as devidas proporções, os vinte mil desabrigados que aí residiam antes das reformas urbanas – um décimo da população central – serão obrigados a mudar-se. Para onde irão? Everardo Backheuser responde:

Ora, todas essas derrubadas e fechamentos, se vinham sanear a cidade, caso de fato vinham, por outro lado punham a população pobre em difíceis contingências. Que sucedeu?

Como não havia casas baratas em número suficiente, essa gente se foi aglomerando nas outras habitações ou então se mudou para os subúrbios. Todos os preços de casa se elevaram e então se viu que esta

parte da população pagava relativamente muito mais caro o seu alojamento que as classes mais remediadas— e morando em casas imundas e menos higiênicas.

Além disso, a lei municipal de 10 de fevereiro de 1903 proibia qualquer conserto, por menor que fosse, nos cortiços. Essa disposição era benéfica, pois em pouco tempo eles teriam ruído. Infelizmente não entendeu assim o sr. dr. Oswaldo Cruz, que, obtendo do prefeito a revogação temporária desta disposição, ordenou pequenos consertos de saneamento (...) para perdurarem no Rio essas habitações, porque é impossível saneá-las eficazmente, ficando sempre mais ou menos prejudiciais, porque *è molto più facile costruire case nuove igieniche che reu lere saul quelle già costruito\** — Magrini.

A situação da classe pobre era, pois, das mais precárias, apesar de haver no Rio, atualmente muito trabalho bem remunerado. Mas por isso mesmo, de todos os lugares circunvizinhos chegavam diariamente camponeses que trocavam o seu serviço na roça pelas ocupações de operário. Havia como que sucção pneumática em torno do Rio. A população pobre aumentava sem que aumentasse o número de casas.<sup>5</sup>

O final do século XIX assistiu à chegada de correntes migratórias ao Distrito Federal, destacando-se a corrente baiana e a corrente fluminense. A primeira localiza-se temporalmente na época do término da campanha de Canudos, e a segunda com a abolição da escravidão. Muito se tem escrito sobre o retorno dos combatentes da campanha de Canudos ao Rio de Janeiro. Trata-se de um ponto confuso. Por que razão teriam vindo esses baianos residir aqui após o combate? Nossa interpretação aponta para o seguinte caminho: esses combatentes, certamente recrutados entre as camadas mais baixas da população da capital baiana, não encontraram seus antigos empregos ao retornarem da campanha. Aproveitando-se da disponibilidade de meios de transporte, isto é, os vasos de guerra que do Rio saíram para o Nordeste, vieram tentar melhor sorte na capital federal. A explicação de que esses baianos se teriam deslocado para o Rio de Janeiro, com o objetivo de receber seus vencimentos em atraso, não nos parece digna de crédito.

O fato é que vieram e se localizaram em sua maioria na freguesia de Santana, no largo do Rocio Pequeno, hoje chamado de praça Onze.

A praça Onze é um ponto de convergência das principais artérias que partem da Saúde, da Cidade Nova, do morro da Providência e do Campo de Santana. Sua história remonta a 1846, quando foi urbanizada. Em princípio, tratava-se de uma região aristocrática, conseqüência do processo de ocupação do espaço urbano desencadeado com a atuação do ônibus, já vista aqui no primeiro capítulo. Um dos mais conceituados e aris-

tocráticos colégios primários, o Pinheiro, aí se localizava e foi nele que Paulo de Frontin aprendeu as primeiras letras. Com a aparição do bonde, outras áreas da cidade vão despertar o interesse da aristocracia, que abandona então seus casarões do largo do Rocio Pequeno, por outros ainda maiores e mais arejados, situados na Zona Sul e na Tijuca. É na década de 70, também, que surgem as primeiras casas de cômodos, as primeiras habitações coletivas no citado largo, e, devido a sua proximidade do Centro da cidade, somada à superocupação das habitações coletivas nas demais freguesias centrais, a praça Onze torna-se um bairro eminentemente popular. Os baianos que chegam ao Rio de Janeiro, nas últimas décadas do século passado, aí vão fixar residência empregando-se, por exemplo, na estiva, que não ficava muito distante da saudosa praça.

Surgem casas de chope e um boliche na rua de Santana. Surgem também, nos casarões, os batuques, e a praça Onze passa a ser um grande centro de lazer.

O já citado Everardo Backheuser, num artigo escrito na revista *Renascença* de março de 1905, assim retrata a transformação desses palacetes:

Palacetes de feição afidalgada, por certo residências nobres nos tempos da Colônia ou do Império, estendidos pelas ruas Camerino, Barrão de S. Félix, Visconde de Itaúna, Riachuelo e um milheiro de outras, encobrem com o seu aspecto agigantado a negra miséria de uma população enorme. Ali se cozinha em comum, em corredores escuros, com ameaças permanentes de incêndio que lamberiam rapidamente aqueles andares cheios de infortúnio: mesmo nos vãos de escadas, escondem-se fogareiros, luzindo com as suas brasas vermelhas como as faiscantes pupilas de gatos, a se aquecerem nos borralhos. As alcovas escuras ficam pesadas de camas.<sup>6</sup>

Aqui, lançaremos mão da história da MPB. Nesses casarões, tão bem descritos por Everardo Backheuser, é que surge o samba. O número 117 da rua Visconde de Itaúna tornou-se célebre por ter sido a residência da baiana Hilária de Almeida, a Tia Ciata, local de festas e reuniões permanentes dos primeiros compositores de samba. Edigar de Alencar, um dos principais historiadores da nossa música, retrata assim a região da praça Onze:

Nos fins do século passado, o bairro da Saúde era reduto de costumes e usanças africanas transportadas da Bahia. Pequenas mas inúmeras

---

(T. do A.)

\* É bem mais fácil construir casas novas e higiênicas que reformar aquelas já construídas.

famílias baianas ali se acumulavam, trazendo para o Rio hábitos da velha metrópole, com marca das reminiscências do continente negro, entre os quais, cantigas e danças próprias, festas, comidas, ritos e credíes.

Havia, nas çercanias, babalaós de fama que realizavam sambas (festas de dança) e candomblés. Eram todos conhecidos como “tios” e “tias”. Donga relembra vários deles, entre os quais a Tia Isabel, das mais respeitadas e mãe de um dos grandes raiadores do samba do partido alto – Oscar do 24 – assim chamado por ter servido na campanha de Canudos, como integrante do 24º batalhão. Outros companheiros de Oscar eram Hilário Jovino Ferreira, o Maioral, Dudu e João Cânciao, todos conhecidos como reis do “partido alto”, raiadores afamados, isto é, cantadores de chula.

Os candomblés da casa de João Alabá, babalaô morador da rua Barão de São Félix, eram dos mais freqüentados. Mas havia ainda os dos tios Obedê e Sami, o primeiro na rua João Caetano, 69.

Essas reuniões, embora freqüentes, não contavam com as simpatias das autoridades, dada a confusão que, de quando em quando, geravam. Por vezes se realizavam na moita, clandestinamente, o que lhes dava talvez maior sabor e sedução.

Mais tarde, algumas dessas famílias se foram espalhando pelo Centro e pela zona chamada Cidade Nova. Na segunda década do século atual, até 1926, a praça Onze era, no dizer de Heitor dos Prazeres, uma África em miniatura. Nas suas proximidades, na rua Visconde de Itaúna, nº 117, morava a Tia Ciata (Hilária de Almeida), babalaô-mirim acatada, vinda da rua da Alfândega para ali assentar sua tenda festiva e movimentada.

Naquela rua e na Senador Eusébio, que lhe ficava paralela e noutras adjacentes, funcionavam sociedades dançantes que mais tornavam rumoroso e festivo o local. Os sambas (danças) transbordavam dos casinhotos para os quintais e ruas. Daí provavelmente surgir a praça Onze como autêntico berço do samba (música e canto). E a casa da Tia Ciata viria a ser precisamente o local do nascimento do samba feito música. Composição melódica e não dança de grupo. Nascimento ruidoso, discutido, como sua importância exigia, pois marcaria o advento de nova e expressiva fase da música popular brasileira.<sup>7</sup>

As baianas da praça Onze eram conhecidas em toda a cidade pelos seus dotes culinários. Quem nunca ouviu falar do tabuleiro da baiana? Pois bem, vem desta época a sua aparição. Já os homens encontravam ocupação na zona portuária, nas construções, nos biscates e em ofícios aprendidos em casa, tais como lustrador de móveis e marceneiro. Uma recente pesquisa sobre Tia Ciata aponta um número considerável de indivíduos que se ocupavam dessas atividades.<sup>8</sup> Por outro lado, quase todos os com-

*A era das demolições*

positores que aí residiam também tinham os mesmos ofícios, como podemos citar: João da Baiana (João Machado Guedes)- estiva; Heitor dos Prazeres-lustrador; Caninha (José Luís de Moraes) -vendedor ambulante etc.

Localizada na freguesia de Santana, a praça Onze nos interessa em particular por se tratar de uma comunidade quase que fechada, dentro de uma cidade em transformação. Verdadeiro foco de resistência à modernização que se impunha, conservará suas características sócio-econômicas, passada a era das demolições. Ao contrário, esse casarões, já consideravelmente ocupados antes das reformas, se povoaram ainda mais, numa demonstração de solidariedade dos seus antigos ocupantes. A praça Onze era o abrigo de todo baiano recém-chegado ao Distrito Federal, encontrando casa e comida pelo tempo que lhe fosse necessário, até encontrar um ofício.

Na feliz expressão de Heitor dos Prazeres, a região da praça Onze era



*Trecho da rua Visconde de Itaipua, em 19 de julho de 1941, pouco antes de ser demolido para a abertura da avenida Presidente Vargas, inaugurada em 1944. Único documento fotográfico da casa de Tia Ciata, assinalada pelo nº119. (Embora os livros que tratam do assunto indiquem o nº117, a descrição dos que freqüentavam a casa corresponde ao 119.) (AGCRJ.Fotógrafo não identificado).*

realmente uma África em miniatura. O idioma português misturava-se com dialeto africanos, principalmente com os de origem nagô. Curioso exemplo é a música, de Pixinguinha e Gastão Viana, composta provavelmente na segunda década do século, mas que só foi gravada em 1950.

YAÔ

Pixinguinha e Gastão Viana

Akicó no terrero

Pelu, adie

Faz inveja pra gente (bis)

Que não tem mulher

No jacutá de preto véio

Há uma festa de Yaô (bis)

Oi, tem nega de Ogum, de Oxalá, de Iemanjá

A mucama de Oxóssi é caçador

Ora viva Nanã, Nanã

Borocô

Yaô, Yaô

No terrero de preto véio

Iaiá

E ora vamos saravá

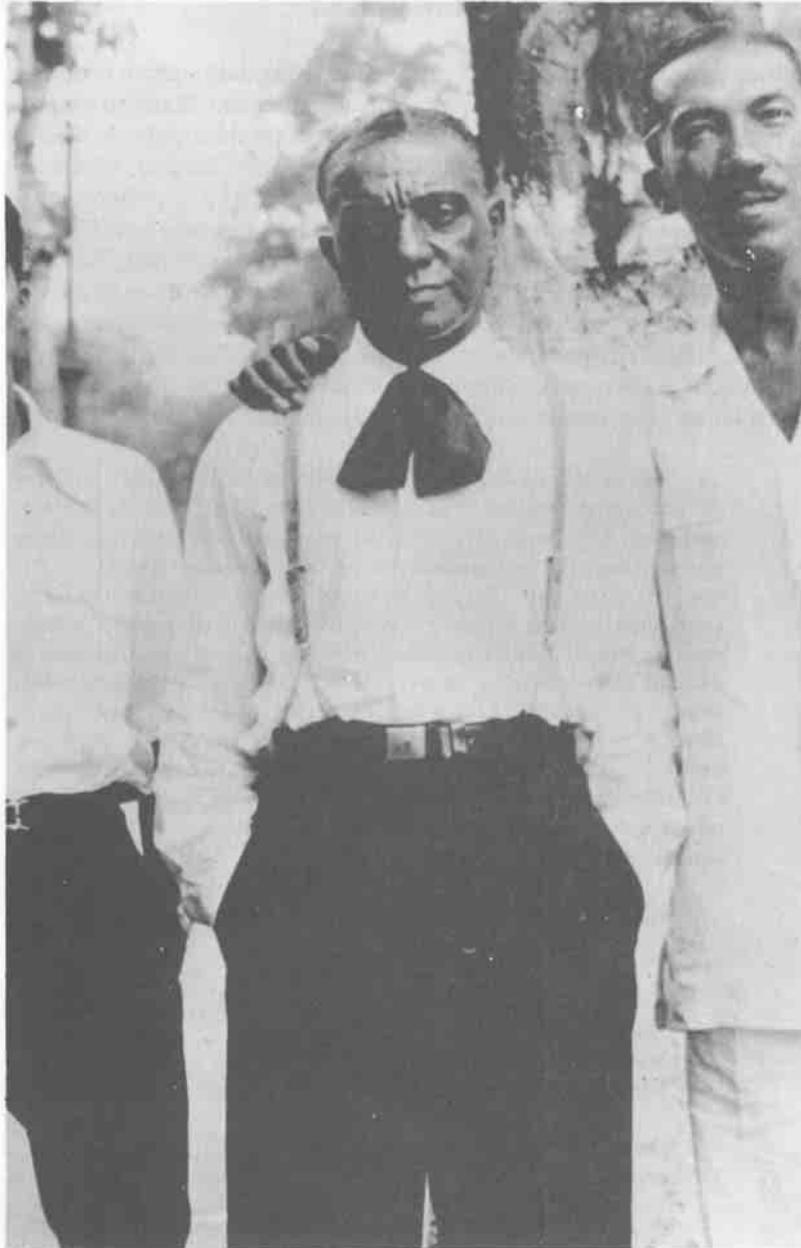
A quem meu pai

Xangô

Akicó no terrero...<sup>9</sup>

Outras músicas eram inteiramente em dialeto, especialmente as religiosas, isto porque o antigo largo do Rocio Pequeno também era um centro de práticas religiosas, com destaque para o candomblé e a umbanda. Seus terreiros eram muito concorridos, sendo freqüentados tanto pelas autoridades como pela repressão. Um exemplo curioso é o caso de João da Baiana. Notável pandeirista, era freqüentemente convidado a participar dos batuques. Sempre quando ia aos festejos da Penha, a polícia destruía seu instrumento, visto que o samba era considerado contravenção. Por outro lado, João também era conhecido pela sua prática religiosa. As sessões de candomblé por ele conduzidas eram freqüentadas por personalidades da época: Pinheiro Machado, Paulo de Frontin, Irineu Machado e Lopes Trovão, entre outros.

Certa feita, o senador Machado convidou-o a participar de uma festa em sua residência, no morro da Graça (Laranjeiras). Lá chegando, o velho



*João da Baiana, ladeado por amigos, em foto tirada na década de 1950. O popular compositor sempre se caracterizou pela elegância, com destaque para a gravata de seda que o acompanhou a vida inteira. (Arquivo Almirante – MIS – fotógrafo não identificado).*

político estranhou a ausência do pandeiro e, indagando sobre o acontecimento, tomou ciência de que a polícia o havia quebrado. Pinheiro Machado pede a João que compareça ao Senado no dia seguinte, pois ele mesmo resolveria seu problema com as autoridades policiais. De fato, no dia seguinte, João da Baiana recebe um pandeiro autografado pelo político, detalhe fundamental para evitar problemas com a lei. A polícia jamais tocou nesse pandeiro, e o sambista conservou-o até o final de seus dias.<sup>10</sup> João da Baiana foi um excelente compositor, retratando sua gente e seu bairro em suas composições. Por notável coincidência, duas de suas composições mais famosas, "Cabide de molambo" e "Batuque na cozinha", abordam temas já citados aqui por Everardo Backheuser. Consideramos oportuna a análise dessas letras, combinadas com os relatórios oficiais:

São as ruas da Cidade Nova, da Gamboa, da Saúde, de Frei Caneca, que sempre foram a habitual residência da gente pobre, as que hoje continuam a ser procuradas e por isso se enchem ainda mais os cômodos que os mínguaos vencimentos dos operários permitem pagar.

E, assim reunida, aglomerada, essa gente – trabalhadores, carroceiros, homens ao ganho, catraeiros, caixeiros de bodegas, lavadeiras, costureiras de baixa freguesia, mulheres de vida reles, entopem as casas de cômodos, velhos casarões de muitos andares, divididos e subdivididos por um sem número de tapumes de madeira, até nos vãos de telhados entre a cobertura carcomida e o forro carunchoso. Às vezes, nem as divisões de madeira: nada mais que sacos de aniagem estendidos verticalmente em septos, permitindo quase a vida em comum, numa promiscuidade de horrorizar. A existência é ali, como se pode imaginar, detestável.<sup>11</sup>

#### BATUQUE NA COZINHA

João da Baiana

Não moro em casa de cômodos  
Não é por ter medo, não  
Na cozinha muita gente  
Sempre tem apelação

Batuque na cozinha sinhá não quer  
por causa do batuque eu queimei meu pé. (bis)

Então não bula na cumbuca,  
não espante o rato,  
Se o branco tem ciúmes,  
que dirá o mulato.

*A era das demolições*

Eu fui na cozinha para ver uma cebola,  
o branco com ciúmes de uma tal crioula.

Deixei a cebola, peguei na batata,  
o branco com ciúmes de uma tal mulata.  
Peguei no balaio pra medir a farinha,  
o branco com ciúmes de uma tal branquinha.

Não bula na cumbuca,  
não espante o rato,  
se o branco tem ciúmes,  
que dirá o mulato.

Batuque na cozinha, sinhá não quer  
por causa do batuque eu queimei meu pé.

Eu voltei na cozinha pra tomar café  
o malandro tá de olho na minha mulher.  
Comigo, eu apelei pra desarmonia,  
e fomos direto pra delegacia.  
Seu comissário foi dizendo o mal que fez  
é da casa de cômodos de uma tal Inês.

Revista os dois, bota no xadrez,  
malandro comigo não tem vez.

Batuque.

Mas seu comissário, eu estou com razão,  
não mora na casa de habitação.  
Eu fui apanhar meu violão  
que estava empenhado com Salomão,  
eu pago a fiança com satisfação.  
Mas não me bota no xadrez com este malandrão,  
que faltou com respeito com um cidadão  
que é paraíba do norte do Maranhão.

Não causa surpresa o fato de ocorrerem distúrbios na cozinha que, juntamente com o banheiro, são os dois cômodos mais freqüentados na habitação. É importante observar que, muito embora o tema seja o mesmo de Backheuser, a interpretação do compositor é bem outra. Em primeiro lugar, o protagonista não tem medo da casa de cômodos, mas não gosta de confusão.

Oswaldo Porto Rocha

Não moro em casa de cômodos  
Não é por ter medo, não  
Na cozinha muita gente  
Sempre tem apelação

Aqui a casa de cômodos, em oposição à interpretação do engenheiro, não é um local sombrio e triste. Ao contrário, as batucadas são tão frequentes que devem ser proibidas: “Batuque na cozinha sinhá não quer/por causa do batuque eu queimei meu pé.”

A existência ali não é tão detestável. O que ocorre, como em todo local movimentado, é o flerte e o ciúme: “Se o branco tem ciúmes/que dirá o mulato.”

Mas a passagem mais curiosa é quando o protagonista, que não mora na casa e, portanto, desconhece seus hábitos, se irrita e apela para a “desarmonia”. A briga termina na delegacia, onde o policial não quer saber de explicações: é da casa de cômodos, revista os dois e bota no xadrez. Por definição, todo habitante é malandro e lugar de malandro é na prisão:

Eu voltei da cozinha pra tomar café  
o malandro tá de olho na minha mulher.  
Comigo, eu apelei pra desarmonia,  
e fomos direto pra delegacia.  
Seu comissário foi dizendo o mal que fez  
*é da casa de cômodos de uma tal Inês.*  
Revista os dois, bota no xadrez,  
*malandro comigo não tem vez.*

Finalmente a última estrofe nos traz duas informações preciosas: a heterogeneidade dos habitantes da casa de cômodos (até agiotas, possivelmente um judeu, Salomão) e a distinção social que o protagonista faz questão de mostrar, ao pagar a fiança. Ao mesmo tempo reforça a visão social de que as habitações coletivas são locais pouco tranquilos, quando afirma que lá não mora:

Mas seu comissário, *eu estou com razão,*  
*não moro na casa de habitação.*  
Eu fui apanhar meu violão  
que estava *empenhado* com Salomão,  
eu *pago* a fiança com satisfação.  
Mas não me bota no xadrez com este malandrão,  
que faltou com respeito com um *cidadão*  
que é paraíba do norte do Maranhão.

#### *A era das demolições*

Esta música não foi gravada antes de 1968, cinquenta e um anos após sua composição. Quem fez o registro foi o próprio autor, acompanhado ao saxofone por Pixinguinha.<sup>12</sup> A longa espera pelo disco não impediu que se tornasse bastante conhecida pela tradição oral. João da Baiana era bastante popular, não carecendo da indústria fonográfica para divulgar sua obra. O mesmo ocorre com quase todos os compositores que residiam na *Pequena África*.

Não são somente os compositores que nos fornecem o material expressivo. Os jornalistas especializados em música popular também são de grande interesse. Nas primeiras décadas do século, um nome entre eles se destacava, o do cronista do *Jornal do Brasil*, Francisco Guimarães, apelidado Vagalume. Uma de suas obras é considerada como um clássico da história da música popular. Trata-se do ensaio intitulado *Na roda de samba*, que, embora tendo sido publicado em 1933, abrange o início do século. Dividido em duas partes, vida dos compositores e morros da cidade, a segunda nos interessa em particular, pois trata da vida nos morros, descrevendo o cotidiano dos morros do Querosene, da Mangueira, de São Carlos, do Salgueiro e da Favela.

Novamente aqui podemos fazer uma comparação entre o relatório de Backheuser e outra fonte não tradicional:

Esta comissão começou procedendo a um inquérito pelo qual se verificou que estava muito além de toda a expectativa o número de casas demolidas, quer na ordem da Saúde Pública, quer por ordem da prefeitura, e que, paralelamente, era muito pequeno o número de *avenidas* construídas e essas mesmas de aluguéis elevados. Só a Saúde Pública, conforme se depreende dos relatórios dos respectivos inspetores sanitários, condenou e fez fechar para mais de seiscentas habitações coletivas que davam alojamento a mais de 13 mil pessoas. E a prefeitura, por outro lado, demoliu, por se acharem ruinosas, cerca de setenta casas que davam alojamento a mais de mil pessoas. Foi baseada no conhecimento destes fatos, e ainda mais na certeza de um maior número de demolições próximas que apresentou o projeto de lei ora em discussão no Congresso, que visa exatamente provocar uma ação pronta e em larga escala.<sup>13</sup>

É Vagalume quem nos fala:

#### A INVASÃO DOS BÁRBAROS

O Distrito Federal, até o início do governo do saudoso conselheiro Francisco de Paula Rodrigues Alves, era uma cidade que observava o seu estilo dos tempos coloniais.

Operou-se então uma grande metamorfose.



*Aparentemente, uma paisagem da Grécia antiga. Trata-se do abandonado jardim da rua Camerino, concluído na administração Pereira Passos, em 1906. O Rio "civiliza-se", mas não a ponto de preservar seus próprios ideais de beleza... (Foto Oswaldo Porto Rocha – 1984).*

*A era das demolições*

Lauro Müller, no Ministério da Viação, tendo a seu lado o imortal Paulo de Frontin; na prefeitura, o inolvidável Pereira Passos e na Saúde Pública, o grande sábio Osvaldo Cruz.

Tudo isso junto constitui a força dinâmica da espantosa evolução por que passou a cidade, num movimento simultâneo.

Em todos os recantos, operava a alavanca do progresso!

As derrubadas eram gerais e até se previa que fôssemos ficar, por muitos anos, com uma cidade em ruínas.

Podemos observar que ele, como cronista mundano e freqüentador dos círculos das confeitarias, repete a visão oficial: "Operou-se então uma grande metamorfose...". Mas esta visão fantásiosa e eloqüente se desfaz quando esbarra com a realidade; é ele mesmo que observa, no mesmo artigo:

Foi então quando um delegado de higiene teve a idéia de fazer demolir, em curto prazo, os morros da Favela e da Mangueira.

As estalagens começaram a ser condenadas e as casas de habitações coletivas também tiveram a mesma sorte.

Só os grandes pistolões faziam recuar as exigências...

A gente das estalagens e das casas de cômodos corria para os morros e aí encontrava a mesma barreira!

Findo o prazo, eis que surgiu no morro da Mangueira uma grande turma da Saúde Pública e deu início à demolição dos casebres, tentando até levar tudo de vencida pelo fogo!

Era, para bem dizer, a invasão dos bárbaros, pondo ao relento homens, mulheres e crianças! Houve, como era natural, uma séria resistência e o governo teve de intervir em favor dos pobres, para acalmar os ânimos.<sup>14</sup>

Aspecto relevante é a questão das favelas. No princípio do século, já existiam algumas favelas no Rio de Janeiro, sendo a mais conhecida a que se localizava no morro da Providência, justamente aquela que deu origem ao termo. No relatório de 1906, já citado aqui, há um espaço dedicado a esta nova forma de habitação. De acordo com o que pudemos apurar, analisando as fotografias contidas nesse documento, as habitações eram feitas com estuque, pequenas janelas e portas estreitas, com telhado de zinco ou de folhas de latas, geralmente latas de querosene abertas. O tamanho dessas habitações era maior do que os atuais barracos, e não observamos nenhuma habitação feita em madeira. Não observamos, também, a concentração exagerada dos casebres, havendo um espaço livre para a circulação entre elas, condições gerais que nos parecem bastante superiores às das favelas atuais.

O termo *favela* tem sido objeto de controvérsia. É praticamente certo que sua origem é baiana, e aqui foi introduzido no final do século passado, juntamente com a chegada dos combatentes baianos da Campanha dos Canudos. Existem duas versões para o termo. A primeira delas aponta para a própria guerra de Canudos, onde existia uma colina com esse nome. A segunda versão também se remete a Canudos, porém localiza numa espécie vegetal, uma gramínea, muito comum no sertão baiano, que tinha esse nome.

É muito difícil precisar o momento em que surge essa nova forma de habitação. Conforme pudemos ver no material iconográfico contido no relatório de 1906, *essa forma de habitação*, isto é, casebres construídos nos morros, *não é exclusiva do final do século*. Fotografias das encostas de outros morros, tais como o do Castelo e Santo Antônio, por exemplo, também retratam habitações semelhantes às do morro da Favela. Não podemos, portanto, afirmar que a favela surge no morro da Favela, mas podemos sim, dizer que é a partir da ocupação do morro da Favela que essa prática se sistematiza. Daí nossa crença de que o termo favela passa a definir essa nova forma de habitação, pelo fato de ter apontado uma solução para o problema da moradia das camadas mais desfavorecidas da população. Sabemos também que, no princípio do século, já existiam as favelas do morro da Mangueira e do morro de São Carlos, segundo nos informa Francisco Guimarães.<sup>15</sup>

É importante assinalar que o material utilizado para a construção dos casebres tem procedência das demolições, sobras ou mesmo o lixo das derribadas. A favela se constrói com o material "marginal" das demolições e construções.

O material disponível sobre as favelas é muito escasso, mesmo aquele pertencente à música popular. Não poderíamos deixar, no entanto, de citar uma composição de João da Baiana, retratando um habitante desse morro da Favela, composta na segunda década do século.

CABIDE DE MOLAMBO  
João da Baiana

Meu Deus, eu ando  
com o sapato furado  
tenho a mania  
de andar engravatado  
e minha cama  
é um pedaço de esteira  
e é uma lata velha  
que me serve de cadeira.

*A era das demolições*

Meu Deus, meu Deus...

Minha camisa  
foi encontrada na praia  
e a gravata foi achada  
na ilha de Sapucaia  
meu terno branco  
parece casca de alho  
foi a deixa de um cadáver  
do acidente no trabalho.

Meu Deus, meu Deus...

O meu chapéu  
foi de um pobre surdo e mudo  
as botinas foi de um velho  
da revolta de Canudos.  
Quando eu saio a passeio  
as damas ficam falando  
– trabalhei tanto na vida  
pro malandro estar gozando.

Meu Deus, meu Deus...

A refeição  
é que é interessante  
na tendinha do Tinoco  
no pedir eu sou constante  
e o português  
meu amigo sem orgulho  
me sacode o caldo grosso  
carregado no entulho.

Esta letra é riquíssima em informações. Em primeiro lugar, a descrição do vestuário. O hábito da gravata (apesar de encontrada no lixo) contrasta com o sapato furado. O mobiliário se compõe de sobras:

Meu Deus, eu ando  
com o sapato furado  
tenho a mania  
de andar engravatado  
e minha cama  
é um pedaço de esteira  
é uma lata velha  
que me serve de cadeira.



*Morro do Pinto, em 24 de agosto de 1912. Uma das primeiras áreas favelizadas da cidade, seus barracos remontam ao final do século XIX. (Foto Malta – AGCRJ)*

Numa época como esta, depois da fome, o pior inimigo do “malandro” é a polícia. A falta de uma ocupação fixa, obrigava a manutenção de uma boa aparência. Daí a preocupação com o vestuário, apesar da sua precariedade.

Minha camisa  
foi encontrada na praia  
e a gravata foi achada  
na ilha de Sapucaia  
meu terno branco  
parece casca de alho  
foi a deixa de um cadáver  
do acidente no trabalho.

Na terceira estrofe, uma curiosa referência à revolta de Canudos, o

que vai ao encontro de nossa interpretação, reforçando-a. Finalmente a quarta estrofe aponta os hábitos alimentares, destacando-se o português da tendinha e o fiado. O detalhe do caldo grosso e entulho – sobras novamente.

A refeição  
é que é interessante  
na tendinha do Tinoco  
no pedir eu sou constante  
e o português  
meu amigo sem orgulho  
me sacode o caldo grosso  
carregado no entulho.

Uma passagem muito interessante é a das damas que se revoltam com a figura do malandro. Conforme vimos anteriormente, o grau de solidariedade na “Pequena África” era elevadíssimo. As tias baianas recebiam os migrantes, amparando-os em suas espaçosas residências. Toda a comunidade colaborava, utilizando-se do seguinte sistema, conforme nos informam Angela Nenzy, Elizabeth Versiani e Roberto Moura em *Tia Ciata*: as tias organizavam um calendário de maneira que toda semana uma festa fosse realizada. Esses eventos duravam de três, quatro dias, até mais. Muitos convidados residiam nos casarões durante o tempo da festa, nos quais se realizavam batuques, jogos de capoeira, saraus e práticas religiosas. Ao mesmo tempo que farreava, o recém-chegado iniciava-se num ofício e se integrava à comunidade. É importante dizer que as festas eram vigiadas de perto pela polícia. É bom que se diga, a fama de Tia Ciata também decorre do fato de ter sido seu marido um funcionário da polícia, o que garantia a proteção. A arquitetura de sua casa era propícia à organização das festas: na sala da frente, que dava para a rua, tocava-se choro, flauta, violão e cavaquinho. No quintal, um pouco afastado, samba; no fundo do terreiro, jogava-se capoeira e praticava-se o candomblé. Quem passasse na rua Visconde de Itaúna, em frente ao nº 117, jamais perceberia tal festança.

Essas grandes quituteiras eram famosas em toda a cidade. Suas atividades culinárias lhes permitiam uma certa autonomia financeira e, em muitos casos, superavam os rendimentos dos maridos e filhos. Novamente aqui, João da Baiana, em composição datada de 1915, aproximadamente, retrata essa situação:

QUEM PAGA A CASA PRO HOMEM É MULHER  
João da Baiana

*Oswaldo Porto Rocha*

Se é de mim, podem falar  
Se é de mim, podem falar  
Meu amor não tem dinheiro  
não vai roubar pra me dar (bis)

Quando a polícia vier, e souber  
Quem paga a casa pro homem é mulher (bis)

No tempo que ele podia,  
Me tratava muito bem.  
Hoje está desempregado  
Não me dá porque não tem.

Quando a polícia vier, e souber  
Quem paga a casa pra homem é mulher (bis)

Quando eu estava mal de vida  
Ele foi meu camarada  
Hoje dou casa, comida,  
Dinheiro e roupa lavada.  
Quando a polícia vier, e souber  
Quem paga a casa pra homem é mulher (bis)

Uma composição de inestimável valor. As informações são preciosas.  
Em primeiro lugar o orgulho sentido pela mulher ao afirmar duas vezes:

Se é de mim, podem falar  
Se é de mim, podem falar

Em seguida afirma com tranqüilidade que o seu amor, sem dinheiro, não é capaz de cometer um crime. Referindo-se à autoridade policial, ela deixa bem claro que, quando souberem que seu homem está desempregado, mas com dinheiro, é porque ela o sustenta.

Quando a polícia vier, e souber  
Quem paga a casa pra homem é mulher.

Tudo isto tem uma explicação. Em tempos idos, quando seus rendimentos eram escassos, ele já a havia sustentado, o que prova que não houve uma acomodação da mulher ao casamento:

Quando eu estava mal de vida  
Ele foi meu camarada.  
Hoje dou casa, comida,  
Dinheiro e roupa lavada.

Na letra de “Cabide de molambo”, João da Baiana faz menção a mulheres que reclamam do “malandro”:

Quando eu saio a passeio  
as damas ficam falando  
– trabalhei tanto na vida  
pro malandro está gozando.

Certamente a revolta viria do fato desse homem não ter tido um comportamento igual ao da maioria dos habitantes da praça Onze. Uma exceção à regra, ou seja, “aquele que não deu certo”, depois de ter sido recebido da melhor forma possível.

A questão da origem da favela tem sido associada ao desenvolvimento do subúrbio, o que, a nosso ver, não é correto. Acreditamos que as reformas de Pereira Passos trouxeram consigo a *derrubada indiscriminada* de um número considerável de habitações coletivas e tenham forçado o crescimento das favelas. Isso se deve, em primeiro lugar, ao processo de valorização das habitações coletivas que sobraram, passada a era das demolições, e também à precariedade dos transportes coletivos, isto é, havia o bonde, porém o custo da passagem era por demais elevado.

Ora, derrubam-se os cortiços e as estalagens, mas não se operam modificações nos locais de trabalho. Num balanço geral, é o trabalhador que se vê forçado a improvisar um local de *moradia*, e não seu patrão. Sendo assim, esse novo espaço residencial tem de ser obrigatoriamente próximo ao seu local de trabalho, que se mantém no Centro da cidade. Daí talvez a preferência pelo morro da Favela que fica justamente atrás da Central do Brasil. Certamente, o problema habitacional não figurou nos primeiros planos da administração municipal, as autoridades não atentaram para esse aspecto antes de se tornar um problema, qual seja, antes da mão-de-obra começar a escassear. Daí a existência do relatório de 1906, daí a tentativa de resolver a questão da habitação operária, tentativa esta um tanto ou quanto fora de hora. Os especuladores imobiliários tinham vistas somente para os novos prédios que poderiam vir a ser construídos. Estavam obcecados com as demolições. O “bota-abaixo” foi uma epidemia que atingiu todos os ilustres membros da municipalidade, do Clube de Engenharia e das aristocráticas confeitarias. A questão era derrubar, era *civilizar*, pouco importando o destino daqueles que ali residiam, como diz muito bem a letra da canção popular: “você que inventou o pecado, esqueceu-se de inventar o perdão”.<sup>16</sup>

Talvez daí venha o espanto de Backheuser e a persistência de se *derrubar* com que conclui seu artigo da revista *Renascença*, já citado:

O ilustre dr. Passos, ativo e inteligente prefeito da cidade, já tem as suas vistas de arguto administrador voltadas para a "Favela" e em breve providências serão dadas de acordo com as leis municipais, para acabar com esses casebres.

É interessante fazer notar a formação dessa pujante aldeia de casebres e choças no coração mesmo da capital da República, eloqüentemente dizendo pelo seu mudo contraste a dois passos da Grande Avenida, o que é esse resto de Brasil pelos seus milhões de quilômetros quadrados.<sup>17</sup>

Em 1906, Pereira Passos, na sua mensagem lida na sessão do Conselho Municipal, aponta para a construção de 120 casas para operários, que se localizariam na avenida Salvador de Sá, algumas dessas ainda hoje existentes. O que o ilustre prefeito esqueceu de dizer é que essas 120 casas poderiam abrigar, no máximo, duas mil pessoas, isto é, um décimo do número de indivíduos desabrigados com as demolições. Certo que havia, também, nesta mensagem, a citação da construção de outras vilas operárias de iniciativa privada, mas a questão fundamental não é esta, ou seja, a construção de casas para operários, mas sim da desestruturação de todo um modo de vida já existente, *da desarticulação das formas de sobrevivência de uma parcela das camadas trabalhadoras*. É isso que muda com as reformas urbanas, e a favela, sem dúvida alguma, é uma resposta ao que ocorre: uma nova estratégia de sobrevivência.

## NOTAS

1. ASSIS, Machado de. *Esau e Jacó*. Rio de Janeiro: Tecnoprint, s.d. p. 31.
2. Em 1903 falava-se muito no desmante do morro do Castelo. O geógrafo Américo Fluminense, movido pela curiosidade, resolve visitar o local num domingo, descrevendo o ritual da missa e do lazer de seus habitantes:

É interessante o gozar do povo. Quando não se comprime e se magoa nas festanças, entrega-se a uns mansos prazeres que os fazem crer na felicidade.

Para uns a felicidade é jogar a bisca em família, tocar o harmônio ou dormir a sesta.

Esses são italianos, pertencem à trabalhadora colônia que, numa parte do Brasil – Sul, está modificando por completo a vida de outrora, e colaborando na formação de um povo ativo, inteligente, empreendedor. O Castelo de hoje é quase todo italiano. Podem-se contar facilmente os nacionais e portugueses que ali moram porque, numa simples inspeção,

*A era das demolições*

se reconhecem os tipos na sua exterioridade. (*Kosmos*, ano II, nº 10, out. 1905).

Não é somente o carioca de 1905 que não conhece toda a sua cidade. Você leitor, acaso conhece a Gamboa? Já subiu o morro da Providência, ou o da Conceição? Isso sem falar nas favelas, que são mais de trezentas. Não é somente o cronista do princípio do século que tem dificuldades para escrever sobre sua cidade. Nós também padecemos do mesmo "mal", pois não a conhecemos totalmente.

3. PORTO, Sérgio. Prefácio. ALENCAR, Edigar de. *Nosso Sinhô do Samba*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

4. Gostaria que o leitor compreendesse o estágio embrionário em que nos encontramos para lançar mão deste recurso metodológico de juntar a história da MPB com a história tradicional. Acreditamos ser fundamental tentativa, pois temos plena convicção de que, cedo ou tarde, poderemos colher substanciosos frutos.

5. BACKHEUSER, Everardo. *Habitações populares*. Relatório apresentando ao Exmo. sr. dr. J.J. Seabra, ministro da Justiça e Negócios Interiores. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906, p. 106.

6. ONDE moram os pobres. *Renascença*. Ano II, nº 13, mar. 1905, p.89-90.

7. ALENCAR, Edigar de. op. cit.; p.3-4.

8. MOURA, Roberto. *Tia Ciata e a Pequena África no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, FUNARTE, 1983.

9. Gravação RCA 800.692-78 R.P.M, 1950.

Tradução: Yaô - filha de santo, Akicó - galo, Pelu - peru, Adié - galinha, Jacutá - casa, Ogum, Oxalá, Iemanjá e Xangô - divindades da umbanda, Nanã - a divindade criadora, a mais antiga, Borocó - outro nome de Nanã.

10. VASCONCELOS, Ari. *Panorama da música popular brasileira*, vol. I. São Paulo: Martins, 1964, p. 63-5.

A dedicatória era a seguinte: A João da Baiana, minha admiração. Senador Pínhireiro Machado.

11. ONDE moram os pobres, op. cit.p. 89,

12. Pixinguinha, Clementina de Jesus e João da Baiana, *Gente da Antiga*, Odeon, SC 10053, 1968.

13. BACKHEUSER, Everardo, op. cit. p. 113.

14. GUIMARÃES, Francisco. *Na roda do samba*. 2. ed. Rio de Janeiro: FUNARTE, 1978, p. 161-2.

15. A definição do termo favela se encontra na obra *Fala Mangueira*, de Marília Barbosa, Carlos Cachça e Arthur Filho. Rio de Janeiro: José Olympio

16. HOLLANDA, Chico Buarque de. *Apesar de você*.

17. ONDE moram os pobres. op. cit. p. 94.

## 5. "PALMEIRA DO MANGUE NÃO VIVE NA AREIA DE COPACABANA"

*(...) No largo do Machado, contemplei durante momentos aquela igreja de frontão grego e colunas dóricas e tive a sensação de estar em país estrangeiro.*  
BARRETO, Lima – *Recordações do escrivão Isaias Caminha.*  
São Paulo: Brasiliense, 1976. p. 58.

Passada a era das demolições, o Rio de Janeiro recebe festivamente o título de Cidade Maravilhosa. As reformas de Passos modificaram por completo o cenário urbano, integrando áreas distantes ao contexto da metrópole. Pelas ruas largas, circulam os bondes elétricos e os primeiros automóveis. A avenida Central torna-se o grande palco por onde desfilam os últimos lançamentos da moda européia. O teatro Municipal recebe famosas companhias de ópera e grandes concertistas. Renomados artistas expõem seus quadros na Escola de Belas Artes, e o Senado Federal, o antigo prédio da Exposição de Saint Louis – 1904, é palco dos acalorados debates da política nacional.

Todo esse luxo e esplendor é observado do alto do morro da Favela, por aqueles que, anos antes, residiam em cortiços, no coração da cidade. O Rio modernizou-se, muito embora a maior parte de seus habitantes não saiba bem o significado desta palavra.

Num balanço geral, podemos perceber uma série de fatores fundamentais dentro deste quadro geral de transformações.

Em primeiro lugar, devemos chamar atenção para a economia internacional, para o imperialismo. Ficou bem claro que o que ocorre com o Distrito Federal está intimamente relacionado com essa questão. Em sua obra *Imperialismo, fase superior do capitalismo*, Lênin chama atenção para o processo de exportação de capitais. Segundo ele, as nações européias, plenamente capitalistas, como Inglaterra e França, sistematicamente concedem empréstimos àquelas em fase de desenvolvimento, particularmente às da América do Sul e do Leste europeu. Estes empréstimos são feitos não em nível de investimento industrial privado, mas tratados diretamente com o poder público, com os governos. Outra particularidade está na finalidade da transação, isto é, aplicação do capital no setor de exportação (que garantiria a função agrário-exportadora), ou então em setores ligados à modernização, tais como: ferrovias, companhias de carris, luz e

força etc. Ainda dentro da filosofia destes empréstimos, os bancos procuram sempre orientar a aplicação dos recursos que emprestam, visando a sua utilização em obras, nas quais firmas conterrâneas possam atuar. Conclui Lênin, chamando atenção para o fato de que tal prática provoca uma verdadeira reação em cadeia, cujo desfecho é o reforço dos laços de dependência.<sup>1</sup>

No tema por nós abordado, verificamos concretamente todos os pontos destacados por Lênin, dentro da seguinte ordem:

a) O empréstimo concedido ao governo federal pelo Banco Britânico N.M. Rothschild and Sons, London, no valor de & 8.500.000.

b) Este empréstimo foi tratado para a modernização da maior cidade brasileira, tendo destaque para as obras do cais do porto (importação e exportação).

c) A companhia encarregada da construção deste cais era britânica, a Walker Co.

d) O custo destas obras foi repassado à população de toda a nação, porém apenas uma pequena parcela dela pôde gozar de seus benefícios.

Nenhum destes fatores, acima relacionados, foram objeto de crítica em seu tempo. Ao contrário, a intelectualidade de então tinha suas atenções voltadas para o embelezamento da capital. Mesmo os historiadores que se dedicaram a estudar o assunto não deram ênfase a esta problemática. O ciclo se fecha, tornando o governo federal a pedir novos empréstimos e a requisitr tecnologia estrangeira para novas obras urbanas, especialmente para as do centenário da Independência, em 1922.

Em segundo lugar, outra questão que nos chamou a atenção, dentro da nossa análise, é a do poder público e das relações pessoais. Figuras como Pereira Passos, Paulo de Frontin, Carlos Sampaio e outros têm sua carreira política construída em função de suas relações pessoais, tanto em nível de governo federal, como em nível de Clube de Engenharia. São políticos que desconhecem a política. Ao contrário, somente depois de participarem da esfera de poder é que se decidem pela candidatura a cargos públicos, como no caso de Frontin, que se torna senador. São indivíduos que ocupam cargos administrativos sem terem tido qualquer experiência anterior ou, como no caso de Passos, cujo contato com a municipalidade havia sido bastante restrito. Outros administradores também não tiveram experiência prévia, mas a diferença está no fato do peso das administrações supracitadas, com relação a estes últimos – fator este agravado pelas questões políticas que tiveram lugar, com relação à prefeitura do Distrito Federal (19 prefeitos entre 1889 e 1902).

Passos e seus auxiliares chegam ao poder numa situação privilegiada, e claro está que a principal figura, o principal membro desta comunidade

científica, é Paulo de Frontin. Conforme dissemos no capítulo 2, este engenheiro carioca representava os interesses dos grandes construtores de então, dos seus companheiros mais íntimos do Clube de Engenharia, e sua atuação frente à Comissão Construtora da Avenida Central representa o triunfo deste setor. O concurso de fachadas, realizado em 1904, significa, na prática, a eliminação da concorrência de setores ligados à construção civil, cuja capacidade era pequena e média. Na avenida, só haverá espaço para a grande empresa, avenida esta que se tornará, por conseguinte, uma verdadeira exposição do talento e eficiência destas empresas. A avenida Central torna-se um cartão-postal do embelezamento do Rio de Janeiro, ao mesmo tempo que se torna um catálogo da capacidade e talento das grandes construtoras.

Em terceiro lugar, observamos a transformação dos hábitos e valores culturais. A avenida não trouxe apenas o automóvel, mas também, junto com ela, vieram a luz elétrica, o gás canalizado, a água em grande quantidade, o fonógrafo, o cinematógrafo e os grandes magazines. Todas essas transformações contribuirão consideravelmente para a europeização da cultura carioca, não somente pelos valores que trarão, mas pela *padronização* dos hábitos, isto é, o peso maior não está no fluxo cultural, mas na homogeneização do comportamento coletivo. *Os mesmos hábitos para a maioria de seus habitantes.* Como consequência imediata desta nova situação, podemos apontar para a brusca inversão de certos valores, especialmente na moda feminina. Um excelente exemplo é a canção “*Art Nouveau*”, cantada pelo Baiano, em 1904/1905.

#### ART NOUVEAU

(Autor desconhecido)

Eu ando muito intrigado  
Com estas modas de agora  
E ando mesmo embasbacado  
Valei-me Nossa Senhora  
É cada coisa de arrepiar  
Que afinal, a mulher nos faz ver  
Seja casada, viúva ou solteira  
A diferença é que não pode haver.

Pega no vestido de uma tal maneira  
Como finalmente eu fazendo estou  
E assim, a sorrir, a mexer, dizem todas  
Tudo isso é *Art Nouveau*.

*A era das demolições*

Se acaso está chovendo  
E guarda-chuva não trazem  
As saias vão suspendendo,  
E nisso elas se comprazem.  
Mostram as meias, mostram as ligas  
E todo o corpo fica desenhado  
Podem ser velhas ou raparigas  
São elas todas iguais no riscado.

Pega no vestido...

Se algumas a petulância  
De tal ponto disfarçar  
Só porque têm abundância  
As saias deixam de usar  
Compram nas lojas uns tais coletes  
Que para frente puxando-as está  
Uma fivela junto ao corpete  
Usam ainda do lado de cá.

Pega no vestido...

Eu desejava somente  
Que me dissessem agora  
Como é que querem que a gente  
respeite qualquer senhora  
Pois que já usam o mesmo decote  
E os chapéus que parecem pitangas  
A mesma coisa já usam as *cocottes*  
A diferença é que não pode haver.

Disso são culpados os próprios maridos  
Os tais parentes e até mesmo o avô  
Em conseguir que elas usem tais vestidos  
Feitos sempre em *Art Nouveau*.

O “bota-abaixo” atingiu não somente cortiços e pardieiros. Atingiu também, e profundamente por sinal, os alicerces culturais. A modernização tão propalada significou uma tremenda abertura para importação em larga escala de uma cultura estrangeira. Essa importação sempre se fez, a diferença está nas dimensões com que até então se realizava. Em meio a este novo processo, verificamos uma comunidade que resiste: a praça Onze. Mas, neste caso, trata-se de uma região não afetada pelas demolições. *Que dizer de freguesias tais como: Candelária, Sacramento e Santa Rita, tre-*

*mendamente modificadas com as demolições? E esta é uma questão importantíssima.* Seus habitantes tinham desenvolvido, durante anos e anos, formas de resistência e de sobrevivência, valores culturais e sociais que, de uma hora para outra, desaparecem sob o peso da picareta. Podemos dizer que são comunidades inteiras que desaparecem, *individuos que perdem sua identidade social*, na medida em que vêem seu universo cotidiano transformar-se em poeira, em questão de dias. Amizades são desfeitas, famílias se separam e até mesmo espaços destinados ao lazer desaparecem pela força do poder público, poder este que, em teoria, estaria a serviço dos interesses da população.

Não se trata de uma questão reacionária, no sentido de oposição a uma modernização, porém da discussão da proposta de urbanização. O que está em discussão são justamente os métodos empregados pelo poder público, esta "atitude bárbara" (nos dizeres do cronista Vagalume) que passa por cima dos interesses da coletividade, em favor dos membros do Clube de Engenharia.

Em último lugar, gostaríamos de abordar o aspecto da reforma em si. Sem dúvida alguma, os setores mais beneficiados com as grandes obras são aqueles ligados ao grande comércio (principalmente importação), construção civil, meios de transporte e especulação imobiliária. O setor ligado à indústria não se faz presente neste processo, isto é, não encontramos nenhum membro de seus quadros, dentro do planejamento e execução das obras, o que não quer dizer que a industrialização não será beneficiada com as reformas. O que queremos dizer é que, dentro do quadro geral das transformações, a indústria não se faz representar ativamente. Claro está que a própria organização espacial, oriunda das reformas, trará inestimáveis benefícios para o setor industrial.

Além disto, devemos destacar o fato de que as reformas urbanas servirão de estímulos para a penetração de setores ligados à infra-estrutura. Em 1906, a Light and Power aqui se instala, fornecendo um elemento fundamental para o bom funcionamento de um parque industrial - energia elétrica.

Para nós, dentro da abordagem que fizemos, a questão mais relevante é a da desarticulação cultural, a perda da identidade social. O poder público a isso tudo responde com a picareta, colando por cima o rótulo da modernização. Os mesmos setores intelectuais que se baterem pela modernização, agora, do topo de seus editoriais, procuram ensinar à população como se compra numa cidade moderna. Uma gigantesca transformação das atitudes cotidianas. Paralelamente a isto, a esta dispersão física dos membros da comunidade, verificamos a penetração destes novos valores em diversos setores culturais. Por exemplo, os saraus, onde havia trova e

*A era das demolições*

serenata, são substituídos por audições do gramofone. A comida, temperada ao sabor da lenha do fogão, substituída por aquela feita pela chama do gás.

São essas as grandes transformações que se operam no cotidiano carioca, justamente aquelas de que não obtivemos o menor registro. Este trabalho não ficaria completo se não levantássemos a seguinte questão: de que forma podem sobreviver, social e culturalmente, aqueles indivíduos que foram removidos à força de suas comunidades? Lembrando Noel Rosa, gostaríamos de citar os versos de sua canção, composta em parceria com Vadico.

O XIS DO PROBLEMA

Noel Rosa e Vadico

Você tem vontade  
que eu abandone o largo do Estácio  
Para ser rainha de um grande palácio  
Dar um banquete uma vez por semana.  
Nasci no Estácio, não posso mudar  
Minha massa de sangue.  
Você pode crer:  
Palmeira do Mangue  
Não vive na areia de Copacabana.

*NOTA*

1. LENIN, VI. *Obras escolhidas*. v.1. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979. p. 588-620.



*Um dos poucos prédios remanescentes da avenida Central, preservando as características arquitetônicas originais. Abriga as casas Simpatia e Piano. (Foto Oswaldo Porto Rocha - 1984).*

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### Fontes Primárias

- ASSIS, M. *Esau e Jacó*. Rio de Janeiro: Tecnoprint, s.d.  
-----*Dom Casmurro*. Rio de Janeiro: Tecnoprint, s.d.  
ASSOCIAÇÃO Beneficiadora de Vila Isabel e sua evolução. Rio de Janeiro Leuzinger, 1910.  
BACKHEUSER, E. *Habitações populares*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906.  
BARRETO, L. *Recordações do escrivão Isaías Caminha*. 6. ed. São Paulo: Brasiliense, 1976.  
-----*Clara dos Anjos*. Rio de Janeiro: Tecnoprint, s.d.  
-----*Triste fim de Policarpo Quaresma*. Rio de Janeiro: Tecnoprint, s.d.  
-----*Numa e a ninfa*. São Paulo: Brasiliense, 1956.  
-----*Vida urbana*. São Paulo: Brasiliense, 1956.  
-----*Vida e morte de M.J. Gonzaga de Sá*. São Paulo: Brasiliense, 1956.  
BICALHO, F. *O abastecimento d'água na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Brasileira, 1886.  
BOLETIM DA INTENDÊNCIA MUNICIPAL: 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905.  
BRASIL, Presidentes - 1890/1910. *Mensagens presidenciais, 1890/1910*. Brasília: Centro de Documentação e Informação, 1978.  
EDMUNDO, L. *Recordação do Rio antigo*. Rio de Janeiro: A Noite, 1950.  
-----*O Rio de Janeiro do meu tempo*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1938.  
FREIRE, F. F. *História da cidade do Rio de Janeiro (1500-1900)*. Rio de Janeiro: Companhia Tipográfica do Brasil, 1901.  
FREITAS, A.P. *O saneamento da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1884.  
LEIS DO BRASIL. 1885. 1891. 1892. 1900. 1901. 1902. 1903. 1906.  
PIMENTEL, A. *Subsídios para o estudo da higiene do Rio de Janeiro*. s.l. s.ed. 1889.  
RIO DE JANEIRO. Prefeitura - 1902/1906. *A administração do dr. Francisco Pereira Passos no DF*. Rio de Janeiro: Tipografia d'O Economista Brasileiro, 1906.  
-----*Comissão da Carta Cadastral do DF*. Rio de Janeiro: Tipografia da Gazeta de Notícias, 1903.

- SAMPAIO, C. *Os esgotos do Rio de Janeiro*. Lisboa: A Editora, 1909.  
VALVERDE, L.M. *O saneamento e o embelezamento da cidade e as desapropriações*. Rio de Janeiro: Tipografia da Gazeta de Notícias, 1906.  
WERS, C. *O Rio de Janeiro, pitoresco e musical*. Rio de Janeiro: SIE, 1980.

### **Fontes Secundárias**

#### **De caráter geral:**

- BLOCH, M. *Introdução à história*. Lisboa: Presença, 1978.  
CALMON, P. *História social do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1939. t. 3.  
CARDOSO, C.F., BRIGNOLI, H. *Os métodos da história*. Rio: Graal, 1979.  
CARONE, E. *A República Velha*. São Paulo: Difel, 1975.  
----- *O pensamento industrial do Brasil (1880-1945)*. São Paulo: Difel, 1977.  
----- *O movimento operário brasileiro (1917-1944)*. São Paulo: Difel, 1979.  
CARR, E. *O que é história*. Rio: Paz e Terra, 1977.  
COSTA, C. *Pequena história da República*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1974.  
EL-KAREH, A. *Filha branca de mãe preta*. Petrópolis: Vozes, 1982.  
ENGELS, F. *A situação da classe trabalhadora em Inglaterra*. Porto: Apon-tamento, 1975.  
----- *Sobre o problema da habitação*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975.  
----- *Dialética da natureza*. Lisboa: Martins Fontes, 1975.  
FAUSTO, B. *Trabalho urbano e conflito social*. São Paulo: Difel, 1977.  
FREYRE, G. *Ordem e progresso*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1974.  
FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Fundo de Cul-tura, 1959.  
GRAMSCI, A. *Concepção dialética da história*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.  
----- *Os intelectuais e a organização da cultura*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.  
IANNI, O. *Imperialismo e cultura*. Petrópolis: Vozes, 1976.  
HOBSBAWN, E.J. *A era do capital*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.  
KOWARIKH, L. *Capitalismo e marginalidade na América Latina*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.  
LÊNIN, V.I. *Obras escolhidas*. v. 1. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979.  
LOBO, E.M.L. *História do Rio de Janeiro – do capital comercial ao capi-*

- tal financeiro. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978. 2v.
- MARX, K. *O capital*. Livro I. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.
- , ENGELS, F. *Textos 1*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975.
- , *Textos 2*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.
- OLIVEIRA, F. *Economia da dependência imperfeita*. Rio de Janeiro: Graal, 1977.
- PEREIRA, A. *Ensaio histórico e políticos*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979.
- PINHEIRO, P.S. *Política e trabalho no Brasil*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- PRADO JÚNIOR, C. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1979.
- SILVA, S. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.
- VALLA, V. *A penetração norte-americana na economia brasileira: 1898/1928*. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico, 1978.
- VELHO, G. et al. *Estrutura de classe e estratificação social*. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

*De caráter específico:*

- ALENCAR, E. *Nosso Sinhô do samba*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.
- ALMIRANTE. *No tempo de Noel Rosa*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1963.
- ATAÍDE, R. *Pereira Passos; biografia e história*. Rio de Janeiro: A Noite, 1944.
- , *Paulo de Frontin; sua vida e sua obra*. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1962.
- BENCHIMOL, J.L. *Pereira Passos; um Haussmann tropical*. Rio de Janeiro: UFRJ-PUR, mimeo. (Publicado pela Secr. Mun. de Cultura/ Departamento Ger. Docum. Inf. Cultural, 1990, Biblioteca Carioca, v. 11.)
- BRASIL-IBGE. *A área central do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBGE, 1967.
- BERGER, E. *Copacabana*. Rio de Janeiro: Departamento de História e Documentação, 1959.
- CARVALHO, L. *Contribuições para o estudo das habitações populares; RJ 1886/1906*. Niterói: UFF-ICHF, 1980, mimeo. (Constitui a segunda parte deste volume.)
- COSTA, C. *Gávea*. Rio de Janeiro: Departamento de História e Documentação, s.d.
- COSTA, N. *História da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Livraria Jacinto Editora, 1933.

- CRULS, G. *Aparência do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965.
- DUNLOP, C.J. *Rio antigo*. Rio de Janeiro: Laemmert, 1956.
- , *Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Laemmert, 1953.
- GERSON, B. *Botafogo*. Rio: Departamento de História e Documentação, s.d.
- , *História das ruas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Sousa, 1954.
- LAGO, M. *Nã rolança do tempo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976.
- LAMEGO, A.R. *O homem e a Guanabara*. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1964.
- MARTINS, L.D. *Presença de Paulo de Frontin*. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1965.
- MOURA, Roberto. *Tia Ciata e a Pequena África no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FUNARTE, 1983. (Publicado recentemente pela Secretaria Municipal de Cultura / Depto. Ger. de Doc. e Inf. Cultural, coleção Biblioteca Carioca, v. 32, 1995.)
- MORALES DE LOS RIOS, A. *Dois notáveis engenheiros: Pereira Passos - Vieira Souto*. Rio de Janeiro: A Noite, 1951.
- RANGEL, L. *Sambistas e chorões*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1962.
- REIS, J. O. *Rio de Janeiro e seus prefeitos*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977. 4v.
- RODRIGUES, S.B. *O planejamento urbano brasileiro; uma introdução crítica*. Brasília: UNB, 1979. mimeo.
- ROSA, F. *Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: J. Schmidt, 1905.
- , *Meio século: narrativa histórica*. Rio de Janeiro: Pongetti, 1930.
- SANTOS, F.N. *Corografia do Distrito Federal*. Rio de Janeiro: B. de Aguiar, 1915.
- , *Meios de transporte no Rio de Janeiro, história e legislação*. v. 1. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1934.
- , *Esboço histórico acerca da organização municipal e dos prefeitos do DF*. Rio de Janeiro: O Globo, 1945.
- SILVA, G.P. *Rodrigues Alves e sua época*. Rio de Janeiro: A Noite, s.d.
- TINHORÃO, J.R. *Pequena história da música popular*. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1975.
- VALLA, V. et al.. *Para uma formulação de uma teoria de educação extra-escolar no Brasil; educação e as favelas do Rio de Janeiro 1880/1980*. Rio de Janeiro: FGV, 1981. mimeo.
- VASCONCELOS, A. *Panorama da música popular brasileira*. São Paulo: Martins Fontes, 1964. v. 1.

***HABITAÇÕES POPULARES***  
Lia de Aquino Carvalho



## ***SUMÁRIO***

113

**INTRODUÇÃO**

117

**1. A CIDADE DO RIO DE JANEIRO:  
FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX**

132

**2. A HABITAÇÃO POPULAR NA CIDADE  
DO RIO DE JANEIRO**

154

**3. O CORTIÇO E A ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL**

172

**CONCLUSÃO**

175

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**



## *INTRODUÇÃO*

O objetivo central deste trabalho é o de, refletindo sobre as condições de vida na cidade do Rio de Janeiro, nas últimas décadas do século XIX e início do século XX, proceder a uma análise do problema habitacional nessa área, no que se refere às habitações destinadas às camadas menos favorecidas da população.

As transformações ocorridas na economia da província e da cidade do Rio de Janeiro, com a crise da cafeicultura no Vale do Paraíba, a abolição da escravatura e com o desenvolvimento do processo de industrialização, fariam com que a cidade assumisse novas funções.

A partir do século XIX a formação social brasileira, através do mercado internacional, ficava vinculada ao modo de produção capitalista. O Rio de Janeiro, centro mercantil do país, tinha sua economia ligada diretamente a esse mercado, o que criou condições de concentração e acumulação de capitais que seriam investidos na indústria, aproveitando-se da infra-estrutura gerada pelo complexo cafeeiro que se encontrava subutilizada.

A preexistência de um núcleo urbano com funções predominantemente terciárias, a proximidade das fontes de matérias-primas e a ampliação do mercado consumidor, com a abolição da escravatura e o desenvolvimento dos meios de transporte, garantiam as condições necessárias ao processo de industrialização que se desenvolveria na capital.

As transformações ocorridas na economia refletir-se-iam nas formas de relações sociais, marcando profundamente as camadas menos favorecidas da população em suas condições de vida.

O processo de acumulação e concentração de capitais, desenvolvido a partir do século passado na cidade do Rio de Janeiro, levaria a consequências no setor habitacional, onde as transformações urbanas, ocorridas a partir desse mesmo processo, ocasionaram profundo desequilíbrio.

A valorização do espaço urbano, decorrente da concentração e acumulação de capitais, incidiria diretamente sobre a questão das habitações das classes populares, agravando sua problemática.

A ruptura, no plano político, dos quadros conservadores da Monarquia e o estabelecimento de novas forças no poder com o advento da República, refletir-se-iam também no processo industrializante, criando condições novas para seu desenvolvimento.

Em decorrência da mudança dos quadros econômicos e políticos nacionais é que analisaremos como, em nível da administração municipal, se recompõem as forças econômicas e políticas e como, no processo de industrialização da cidade, são geradas novas condições de vida para a população, em suas camadas menos favorecidas.

A nova política de urbanização da cidade, decorrente desse novo quadro de forças, é empreendida nesse período, refletindo as relações sociais na nova ordem estabelecida.

Procuramos atentar para a complexidade da estrutura econômica própria de um período de mudança nas relações de produção e nas relações dos diversos grupos sociais em nível do poder político.

Essa problemática geral será estudada, observando-se limites espaciais e cronológicos.

A delimitação do objeto de análise vincula-se às dificuldades materiais inerentes a uma pesquisa mais ampla mas, também, às conseqüentes vantagens acadêmicas decorrentes de tal procedimento: maior controle sobre as fontes e uniformidade e continuidade das mesmas etc...

A escolha do Rio de Janeiro como limite espacial deve-se ao fato de ser aí onde se processaram, de forma marcante, as transformações ocorridas nas relações de produção em decorrência da crise cafeeira e da abolição da escravatura, devido mesmo a sua posição de centro comercial e financeiro.

O limite cronológico inicial justifica-se por considerarmos que, na década de oitenta, o problema da habitação das classes pobres tornava-se uma questão social, reconhecida como tal, por diferentes segmentos da classe dominante com o aval do Estado.

A partir de então, instaurava-se uma nova política de urbanização que iria desembocar, mais tarde, na administração Pereira Passos, que se caracterizou pelas reformas urbanísticas empreendidas, dando ao Rio de Janeiro foros de cidade moderna.

Por esse motivo privilegiamos essa administração como limite final de nossa análise.

Como os níveis de relações se articulavam em um determinado espaço – o Rio de Janeiro; em um determinado período – 1886 a 1906, e a análise dos aspectos dessa sociedade em seu movimento dentro de uma articulação mais geral – a formação social brasileira, foram preocupações atinentes ao nosso trabalho.

Dentro dessa perspectiva e considerando a questão das habitações populares como decorrência dessa estrutura de relações, privilegiamos a análise da qualidade de vida em relação às populações de baixa renda, no contexto da estrutura da sociedade constituída no Rio de Janeiro nessa época.

A estratificação social e a estruturação das relações sociais entre as camadas da população foram compreendidas em relação às bases materiais da produção, tendo-se recorrido, para tanto, aos dados econômicos: qual a conjuntura econômica em que se moviam os diversos grupos sociais e como as camadas populares dessa sociedade viveram essa conjuntura.

Não esquecendo, ainda, as relações de articulação global dos diversos níveis em que se estrutura a sociedade, tentamos identificar a atuação da classe dominante e seu controle da política e da administração locais, face às camadas populares e à satisfação de suas necessidades básicas.

A política municipal em relação ao problema das moradias populares no Rio de Janeiro refletia a preocupação, por parte do poder constituído, de solucionar uma das questões do processo de urbanização da cidade, colocada a partir do desenvolvimento industrial.

Não só as transformações urbanas geradas pelo processo de industrialização deveriam ser equacionadas em suas manifestações, mas também uma outra questão, que se impunha com a emergência da indústria capitalista, deveria ser resolvida: o suprimento de força de trabalho.

A habitação, como solução para as classes empresariais, visando a garantir o suprimento de mão-de-obra através do seu controle direto, teve, sob a forma de vilas operárias, sua função assegurada pelo próprio Estado que, passando para o empresariado industrial a resolução do problema de moradias populares, abria uma área de ação em que as relações patrão-empregado se reproduziam e reforçavam.

Partindo dessa problemática inicial, tentamos expor em nosso estudo as razões que levaram a uma política de erradicação das chamadas habitações coletivas – principalmente os cortiços – por parte da administração municipal, concluindo, através da análise da documentação disponível, que a solução do problema de moradia para as classes menos favorecidas do Rio de Janeiro, na época em questão, era antes uma resposta às necessidades impostas pelo processo industrializante então desenvolvido, que uma preocupação com a melhoria na qualidade de vida dessas camadas da população.

Utilizamos-nos, em nosso trabalho, de fontes primárias, tanto impressas como manuscritas. As fontes impressas podem ser classificadas em dois tipos. Aquelas de cunho puramente descritivo, onde apenas características físicas das habitações, como material, estilo, disposição interna etc. são apresentadas, não havendo nenhuma abordagem mais analítica. E uma segunda categoria de obras, onde a descrição das condições sanitárias das habitações destinadas às classes pobres é a tônica, mas que nos ofereceram valiosos subsídios para a composição de um quadro geral das condições de vida dessas populações.

Ainda fontes impressas, os Anais do Conselho Municipal, as mensagens dos prefeitos, os relatórios do Ministério do Império e as posturas municipais nos possibilitaram a análise da colocação do problema no nível do poder constituído.

Quanto às fontes manuscritas, estas sob a forma de ofícios, requerimentos ou relatórios, de procedência oficial ou particular, nos permitiram compor um quadro da incidência do problema habitacional no espaço urbano e sua repressão.

Finalmente, quanto às fontes secundárias, são praticamente inexistentes no que se refere à análise do problema habitacional no período em questão.

As obras de caráter mais geral constituem-se de dois tipos: as de fundamentação teórica, que nos serviram para a caracterização da estrutura em que se desenrolaram os problemas analisados; e as obras que, caracterizando a sociedade e economia brasileiras da época, nos permitiram as articulações da sociedade e economia do Rio de Janeiro com o contexto do país.

Para a caracterização da sociedade e economia do Rio de Janeiro, fomos de valioso auxílio – pela riqueza de dados que oferece e pela compreensão da dinâmica dessa sociedade e economia como um todo, indo mais além do que uma simples descrição da vida da cidade – a obra de Eulália Maria Lahmeyer Lobo, *História do Rio de Janeiro* (do capital comercial ao capital industrial e financeiro).

A análise crítica dessas fontes, sobretudo as primárias, e sua articulação com a problemática inicial, foi o procedimento privilegiado ao longo da nossa pesquisa.

Além disso, buscando revestir de maior objetividade nossas análises, utilizamo-nos, sempre que disponíveis, de dados estatísticos.

## ***1. A CIDADE DO RIO DE JANEIRO: FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX***

### *A cidade e a economia agrário-exportadora*

A cidade do Rio de Janeiro teve, no século XIX, o momento decisivo na história de sua expansão. Fatos de natureza política e econômica conjugaram-se no estabelecimento de uma nova situação nacional, que, em última análise, refletir-se-ia na vida da capital.

A transferência da corte portuguesa para o Rio de Janeiro, inaugurando uma nova política e a posterior independência da colônia que deu ao Rio de Janeiro a posição de capital do Império, possibilitou à cidade um movimento de expansão do seu espaço urbano.

Na verdade, a chegada da corte traria profundas modificações para a economia brasileira, inaugurando uma nova fase de sua evolução, ainda que se conservasse a sua estrutura anterior básica, de país colonial que produzia para exportar e que se organizara tendo em vista necessidades externas.<sup>1</sup>

Mantinha-se o modelo econômico primário exportador, mas a formação social brasileira subordinar-se-ia ao modo de produção capitalista através do mercado mundial.<sup>2</sup>

O Rio de Janeiro, como centro das atividades mercantis e como porto exportador autônomo, era a capital estratégica da colônia. Com a instalação da corte portuguesa e com ela o estabelecimento da burocracia metropolitana e de comerciantes estrangeiros, notadamente ingleses, iria se ampliar sua função portuária e centralizadora, não só no que se referia à economia<sup>3</sup> mas também quanto às decisões políticas.<sup>4</sup>

A segunda metade do século XIX caracterizar-se-ia pela redistribuição das atividades produtivas do país, no sentido geográfico propriamente dito, e no sentido específico da sua organização econômica.

O deslocamento do eixo econômico do Norte do país para o Centro-Sul coincidiria com a decadência das lavouras tradicionais e o aparecimento de uma nova cultura – o café –, cuja notável produção garantiria, por muito tempo, a primazia dessa região como centro da economia agrária de exportação.

As lavouras tradicionais do Norte – a cana de açúcar e o algodão – tiveram sua decadência ligada à conjuntura internacional. Surgem no século XIX novos produtores, países europeus e os E. U. A., que provocariam

forte concorrência no mercado mundial, deslocando de sua posição os países tradicionalmente produtores, dentre eles, o Brasil.

Também a interrupção do tráfico de escravos em 1850 e o esgotamento do solo naquelas regiões seriam fatores decisivos para a perda da hegemonia econômica do Norte.<sup>5</sup>

Encontrando as condições naturais necessárias ao seu cultivo, como solos virgens e clima favorável (nem geadas nem temperaturas excessivas), o café se tornaria no correr do século XIX a principal cultura de exportação, estabelecendo o modelo econômico que dominaria o Brasil durante muito tempo.

Inicialmente o café teve sua produção desenvolvida na região montanhosa das cercanias da capital do país. Entretanto, foi na região do Vale do Paraíba que a expansão cafeeira de meados do século XIX teve o seu auge. Concentrando lavouras e população, essa região e adjacências seriam o centro da produção do café no Brasil, centralizando as principais atividades econômicas do país.

Maior produto de exportação, o café do Vale do Paraíba tinha o seu escoamento através do porto do Rio de Janeiro, concentrando-se nessa cidade todo o movimento comercial e o controle financeiro da produção cafeeira.<sup>6</sup>

O Rio de Janeiro foi, durante todo o século XIX, não só o porto de exportação de produtos primários destinados ao mercado mundial, mas também, o centro de redistribuição de uma economia rural, o principal mercado de consumo dessa mesma economia e de produtos importados e, finalmente, núcleo das decisões políticas e do movimento financeiro do país.<sup>7</sup>

Se, por um lado, a lavoura cafeeira traria, com o seu desenvolvimento, um novo equilíbrio econômico para o país, por outro lado, reforçaria uma estrutura tradicional, onde a monocultura de produtos tropicais de exportação, utilizando mão-de-obra servil, garantia a permanência de uma sociedade cujas relações de produção eram do tipo escravista.

A extinção do tráfico negreiro em 1850 provocou uma liberação de capitais que, até então fixos, tornar-se-iam circulantes e aplicáveis em outros setores da economia que não o agrário.

Entretanto, a liberação de capitais empatados no tráfico de mão-de-obra escrava foi, inicialmente, um investimento para a cafeicultura, que passou inclusive a importar escravos do Nordeste.<sup>8</sup>

O rápido esgotamento do solo por um sistema de exportação extensivo e descuidado levaria à estagnação e decadência da cultura do café na região do Vale do Paraíba. Outra região, entretanto, iria substituí-la e rapidamente tomaria a primazia na produção cafeeira: o Oeste paulista.

A existência de solos extremamente férteis, a chamada terra roxa, com um relevo uniforme e de declive suave, o que protegia o solo da erosão, eram condições físicas apreciáveis que orientaram a expansão cafeeira pelo Oeste paulista. Diferentemente da região paraibana, onde os cafezais se constituíam em manchas esparsas que procuravam as encostas mais bem protegidas do sol e vento excessivos, nessa região as plantações se estendiam em largas superfícies contínuas, o que determinava uma maior concentração e rendimento econômico. A par dessa situação geográfica favorável, juntava-se a existência de uma excelente rede de transportes, garantidora do escoamento de uma área de produção concentrada.<sup>9</sup>

Finalmente, a forma como se resolveu a questão da força de trabalho na empresa agrícola cafeeira de São Paulo, com a introdução de levas de imigrantes, subsidiada pelo próprio Estado e mesmo, a migração da mão-de-obra deslocada em direção às novas áreas em expansão, provenientes das áreas estagnadas do Vale do Paraíba, colocariam o Oeste paulista, definitivamente, como o maior produtor de café do país.<sup>10</sup>

A província do Rio de Janeiro foi a mais atingida com a queda do trabalho servil e, com o declínio da produção de café no Vale do Paraíba, sua economia sofreria modificações que afetariam diretamente as funções da cidade do Rio de Janeiro. No contexto de predomínio da economia de exportação, a função essencial do Rio de Janeiro era a de porto exportador do café. Os setores secundário e terciário estavam sujeitos às flutuações do preço internacional do café e às restrições impostas pela economia escravista.<sup>11</sup>

O processo de desagregação dessa economia que adquirira um caráter irreversível a partir de 1850, levaria uma concentração de capitais de certo vulto que, deixando de ser investidos na mão-de-obra escrava, tiveram seu investimento atraído para outros setores da economia, refluindo, assim, para o mercado interno e determinando uma diversificação e aumento na produção.

A criação de companhias e sociedades, o estabelecimento de estradas de ferro e empresas de navegação a vapor, a instalação de manufaturas e o desenvolvimento das diversas modalidades do comércio, caracterizariam toda uma expansão das forças produtivas do país e sua incorporação ao modo de produção capitalista mundial.<sup>12</sup>

A capital do império também tivera um crescimento e expansão de seu sistema de transportes, notadamente o ferroviário, o que ampliaria o *hinterland* de seu porto, alargando consideravelmente o mercado consumidor suprido pela cidade.

A economia urbana se modificava com a realocação de capitais e mão-de-obra desviados do setor agrário decadente e com a ampliação do

mercado consumidor a partir da expansão dos meios de transporte, a generalização do assalariamento e a concentração de uma população migrante na capital.

A burguesia comercial tradicional, que empregava capital e crédito na exportação e produtos agrícolas e na importação de manufaturados, cedia lugar a uma “nova burguesia comercial”, que tinha seus interesses voltados para os setores dos transportes, serviços em geral e a indústria nascente.<sup>13</sup>

A coincidência desses fatores – abolição de tráfico e posteriormente da escravidão, o crescimento do comércio de exportação e importação, o emprego do assalariamento e a multiplicação do sistema bancário e das sociedades – com o estabelecimento de uma infra-estrutura de serviços urbanos, criava as condições necessárias para o investimento industrial, ocorrendo já no século XIX o primeiro surto manufatureiro na cidade do Rio de Janeiro e sua gradual passagem para a indústria fabril.

### *A industrialização e a expansão urbana*

A localização industrial no Rio de Janeiro, com a instalação de algumas fábricas, a partir de meados do século XIX, e a expansão do setor secundário com a transição da manufatura para a indústria fabril, ocorridas a partir de 1889, devem-se a um conjunto de fatores.<sup>14</sup>

A proximidade do mercado consumidor, da fonte de matérias-primas e dos mercados de capital, fatores decisivos para a concentração fabril e o desenvolvimento industrial, eram encontrados no Rio de Janeiro, cidade portuária e maior centro financeiro do país.

Aí haviam se acumulado capitais provenientes da produção agrário – exportadora, somados à decadência do Vale do Paraíba, onde novas inversões no setor cafeeiro foram interceptadas pela inexistência de condições naturais de expansão da cultura, ao contrário do que ocorrera em São Paulo.

Quanto ao suprimento de força de trabalho, a disponibilidade de mão-de-obra a baixo preço para oferta no mercado seria dada pelo expressivo contingente de força de trabalho que se encontrava subutilizada, pelo fluxo de imigrantes internos, provenientes das áreas degradadas do café e pelo contingente considerável de estrangeiros que, entrados pelo porto do Rio de Janeiro, permaneciam na cidade, tendo em vista melhores condições de trabalho.<sup>15</sup>

Essa mesma situação, se por um lado criava condições de oferta de força de trabalho, por outro reforçava e expandia o mercado consumidor, abrangendo não só a cidade como toda uma região servida

*Habitações Populares*

*Tabela 1 - População por Freguesias (1799-1890)*

Freguesias	1.799	1.821	1.838	1.849	1.856	1.870	1.872	1.890
Sé	11.847	22.486	-	-	-	-	-	-
Sacramento	-	-	24.256	41.856	-	24.429	26.909	30.663
Candelária	9.488	12.455	10.113	18.683	10.577	9.239	9.818	9.701
S. José	8.796	19.811	14.410	27.407	15.088	20.220	20.010	42.017
Santa Rita	12.397	13.744	14.557	31.812	20.804	23.810	30.865	46.161
Santana	-	10.835	15.773	38.717	19.173	32.686	38.446	67.533
Glória	-	-	6.568	15.670	11.750	18.624	22.135	44.105
Eng. Velho	-	4.877	8.166	20.884	17.423	13.195	15.428	36.988
Lagoa	-	2.125	3.319	10.877	8.189	11.304	13.447	28.741
Gávea	-	-	-	-	-	-	-	4.712
Santo Antonio	-	-	-	-	12.222	17.427	20.629	37.660
Espírito Santo	-	-	-	-	-	10.796	13.793	31.389
S. Cristóvão	-	-	-	-	-	9.272	10.833	22.202
Engenho Novo	-	-	-	-	-	-	-	27.873
Irajá	-	3.757	5.034	6.162	6.700	5.746	5.782	13.130
Jacarepaguá	-	5.841	7.302	11.172	-	7.633	7.993	16.070
Inhaúma	-	2.840	3.091	5.315	5.452	7.190	7.220	17.448
Guaratiba	-	5.434	9.385	15.511	8.443	6.918	7.091	12.654
Campo Grande	-	5.628	7.519	12.530	9.207	9.593	9.686	15.950
Santa Cruz	-	-	3.677	4.450	3.838	3.455	2.631	10.954
I. Governador	-	1.695	2.391	3.457	2.910	2.594	2.782	3.991
I. Paqueta	-	1.177	1.517	1.963	-	1.260	1.333	2.709
	42.168	112.695	137.078	266.466	151.776	235.381	266.831	522.651

Fonte: Recenseamento de 1906.

pela rede de ferrovias.

Finalmente, além desses fatores que contribuíram para a concentração manufatureira e fabril na área do Rio de Janeiro a partir da segunda metade do século XIX, um outro fator permitiria a expansão do surto manufatureiro no Rio e seus arredores: a substituição da força hidráulica pela energia a vapor, cujo combustível era o carvão. O fato de a cidade possuir um porto de intensa atividade exportadora e importadora possibilitou o acesso direto ao carvão importado, o que já se tornava difícil e dispendioso para as fábricas das regiões interioranas.<sup>16</sup>

No Rio de Janeiro, a preexistência de um núcleo urbano com funções predominantemente terciárias e a crescente importância política e econômica representada pela cidade como centro administrativo e entreposto

Tabela 2 - Profissões nas Diversas Paróquias (1870)

Profissões	Santana	Sacramento	Santa Rita	São José	Glória	Santo Antonio	Engenho Velho	Lagoa	Espírito Santo	Candelária	São Cristóvão
Eclesiásticos	22	23	53	195	24	15	14	39	6	4	9
Militares	1.284	85	1.282	630	1.296	68	171	632	52	-	34
Empregados Públicos	684	287	203	294	283	356	185	128	324	12	167
Profissão Literária	361	351	117	363	334	423	127	189	220	170	107
Comerciantes	2.144	4.157	2.838	2.497	1.390	1.311	425	609	526	4.512	605
Capitalistas	22	25	8	66	25	39	16	19	4	14	3
Proprietários	190	110	95	104	245	114	106	109	105	15	125
Lavradores	28	29	8	12	13	10	78	190	38	4	58
Pescadores	98	6	64	41	21	3	-	93	7	-	153
Marítimos	87	19	739	387	44	8	13	13	62	18	34
Manufatura, Artes e Oficinas	6.611	7.308	5.244	6.343	4.403	4.113	1.528	1.377	3.093	1.413	945
Agências	224	212	193	221	51	1.083	327	66	89	47	511
Serviço Doméstico	6.604	4.716	5.668	3.032	3.503	2.516	4.701	4.549	4.048	1.454	2.716
Sem Profissão Conhecida	14.327	7.101	7.298	6.045	6.992	7.368	5.504	3.291	2.222	1.576	3.805

Fonte: Lobo, Eulália Maria Lahmeyer. História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro). Rio de Janeiro, IBMEC, 1978, vol. I

Habitações Populares

Tabela 3 - Número de Unidades Prediais por Tipo e sua Participação Percentual nas Freguesias do Rio de Janeiro - 1890

Freguesias	Total	Domicílios	%	Indúst.	%	Público	%	Mistos	%
Freg. Urbanas	35.650	27.595	77	3.590	10	215	1	4.250	12
Candelária	1.109	8	1	722	65	12	1	367	33
São José	1.912	1.173	61	288	15	34	2	417	22
Sta. Rita	2.469	1.521	62	631	26	12	0	305	12
Sacramento	3.254	1.321	40	976	30	24	1	933	29
Glória	3.180	2.811	88	90	3	11	0	268	9
Santana	4.712	3.869	82	271	6	28	1	544	11
Sto. Antonio	2.081	1.627	78	97	5	24	1	333	16
Espírito Santo	4.037	3.667	91	69	2	10	0	291	7
Eng. Velho	4.059	3.703	91	37	1	25	1	294	7
Lagoa	2.307	1.990	86	141	6	6	0	170	8
S. Cristóvão	2.239	1.891	84	241	11	12	1	95	4
Gávea	644	599	93	25	4	4	1	16	2
Eng. Novo	3.647	3.415	94	2	0	13	0	217	6
Freg. Rurais	11.121	10.507	94	195	2	62	1	357	3
Irajá	1.694	1.614	95	3	0	12	1	65	4
Jacarepaguá	1.397	1.324	95	-	-	8	0	65	5
Inhaúma	2.428	2.315	96	53	2	8	0	52	2
Guaratiba	1.370	1.335	97	12	1	5	1	18	1
Campo Grande	2.009	1.868	93	4	0	9	1	128	6
Sta. Cruz	1.296	1.203	93	79	6	8	1	6	0
I. Governador	615	563	92	30	5	7	1	15	2
I. Paquetá	312	285	91	14	4	5	2	8	3
Total	46.771	38.102	81	3.785	8	277	0	4.607	10

comercial do Império, explicariam a sua posição, a partir da década de oitenta, como área de maior concentração da indústria algodoeira, em substituição à Bahia, até então a dominante.<sup>17</sup>

O processo de industrialização, necessitando de uma série de serviços especializados, tenderia a se estabelecer naquela área que apresentasse uma aglomeração espacial dessas atividades, determinando, em última análise, uma concentração fabril.

Vale observar que, até meados do século passado, as atividades industriais mais importantes do Rio de Janeiro eram as de chapéus, calçados, tecidos, fundições, serralherias, cervejas, selins, móveis, velas e produtos químicos. Em sua maioria não empregavam maquinaria, hidráulica ou a vapor, sendo manufaturas de caráter familiar.<sup>18</sup>

O crédito ligava-se essencialmente ao comércio e, através das casas comissárias, ao setor agrário; as atividades não pertencentes a esses dois setores eram de caráter marginal.

Inicialmente de caráter artesanal, a produção era feita individualmente com uma técnica apenas manual e o artesão era dono dos instrumentos de trabalho e do produto acabado. O aumento da demanda e a expansão do mercado interno passaram a exigir uma divisão do trabalho: maior número de pessoas trabalhando em diversas operações, ainda manualmente mas sem a posse dos instrumentos de trabalho e do produto, a manufatura se expandindo através de um grande número de pequenas e médias unidades produtoras.

A indústria fabril, implicando uma disponibilidade maior de capital, na substituição do trabalho manual pela máquina e na concentração espacial de uma numerosa mão-de-obra especializada em tarefas isoladas, separava definitivamente o capital e a força de trabalho.<sup>19</sup>

Não sendo compatível com uma economia agrário-exportadora do tipo escravista, a atividade fabril teria sua expansão somente a partir dos últimos anos oitenta no Rio de Janeiro. Permaneciam, entretanto, durante todo o século XIX, as oficinas, que tinham como função principal consertar, além de produzir artefatos. Havia também um grande número de oficinas ou artesãos que trabalhavam por conta própria.

A passagem da atividade artesanal e manufatureira para a industrial propriamente dita fez-se gradativamente nos diversos setores de produção, às vésperas do encerramento de um período de economia agrário-exportadora, sendo que o ramo têxtil apresentava nos primeiros anos da década de oitenta o quadro geral da sua produção dominado por unidades fabris de vulto.<sup>20</sup>

Todo esse processo se desenvolvia no Rio de Janeiro, quando, no período de implantação da República, a política industrialista encontraria

condições favoráveis para o seu desenvolvimento, pela intervenção governamental, composta a partir da longa controvérsia sobre a proteção tarifária defendida pela classe dos industriais.<sup>21</sup>

Essa classe conseguiu, na nova composição de forças da jovem República, uma brecha para exercer seu poder de barganha, através do intervencionismo na economia por um governo até então diretamente ligado às oligarquias agrárias.

O período de euforia econômica, iniciado em 1890 e conhecido como a época do "encilhamento", foi um período de expansão para a indústria, notadamente têxtil.

A queda da taxa de câmbio, as emissões de papel-moeda e as facilidades de crédito possibilitaram uma alta capitalização industrial e a fundação de inúmeros estabelecimentos fabris. A expansão do número de bancos e o volume de capital existente e as facilidades concedidas para o estabelecimento de sociedades por ações<sup>22</sup> aliavam-se às condições anteriores para facilitar o estabelecimento das indústrias e a importação de seus equipamentos.<sup>23</sup>

A expansão industrial ocorrida nos primeiros anos da República foi decorrente, em última análise, das transformações ocorridas em nível político, econômico e social.

No Rio de Janeiro essa expansão inseria-se em um quadro mais amplo de urbanização, onde, aliada à expansão dos meios de transporte coletivo e ao vertiginoso crescimento demográfico, determinou uma ampliação considerável do espaço urbano, dando origem a um grande número de bairros que se localizaram fora da área central de ocupação mais antiga.

Segundo os números dos recenseamentos de 1872 e de 1890, a população do Rio de Janeiro nesse intervalo, passou de 266.831 a 522.651 habitantes, aumentando seu total em 255.820 unidades, o que equivalia a 96% da população registrada em 1872.<sup>24</sup>

Pela Tabela 1, pode-se observar esse aumento populacional por freguesias, notando-se que ele se deu não só nas áreas centrais, já densamente povoadas, mas também, para áreas mais ao sul e mesmo para as áreas consideradas rurais, refletindo o movimento da economia, já explicado anteriormente, que, superando uma fase eminentemente comercial, tomava as características de um processo industrializante.

A ocupação do espaço urbano deu-se a partir da zona mais central, portuária e comercial. Posteriormente, o desenvolvimento da produção cafeeira do Vale do Paraíba determinaria a proliferação das atividades desempenhadas pela cidade em função dessa área, provocando, conseqüentemente, a expansão urbana para além das zonas mais centrais.

A freguesia de Santana, onde predominavam as atividades artesanais,

manufatureiras e de comércio varejista, apresentava uma alta concentração populacional, na sua maioria empregada na manufatura e ofícios artesanais, seguida em número pelos comerciantes.<sup>25</sup>

Vimos, pela Tabela 1, que essa freguesia tinha a maior participação na população da cidade, e essas atividades predominantes, conforme Tabela 2, apresentadas em 1870, refletiam uma tendência da economia, observada ainda nas últimas décadas do século passado, quando a indústria então se estabeleceria como atividade de vulto, determinando uma nova distribuição espacial da população e das atividades econômicas.

Ainda utilizando esses dois quadros, observa-se que a freguesia de Santa Rita também apresentou um crescimento de sua população, predominantemente artesanal e manufatureira. Além das oficinas, aí se encontravam casas de comércio de café, trapiches e estaleiros.

Também as freguesias de São José, Santo Antônio, Glória, Sacramento, Espírito Santo, Lagoa, que apresentaram um considerável crescimento populacional, tinham nas atividades artesanais e manufatureiras a base de sua economia, como se pode ver pela ocupação de seus moradores.

A freguesia de Engenho Velho, que em 1870 ainda era área de chácaras e sítios, tinha sua população, abolida a escravidão, ligada principalmente aos serviços domésticos. A atividade manufatureira só existia vinculada à transformação da cana-de-açúcar.

Também São Cristóvão, local de residência da família real era, ainda em 1870, essencialmente residencial.

A drenagem da região alagadiça situada além do Campo de Santana que, devido à existência das áreas de mangue do saco de São Diogo, não apresentava até o século XIX uma ocupação efetiva da população, permitiria que essa região, denominada Cidade Nova, fosse ocupada, expandindo-se a cidade em direção a São Cristóvão e aos bairros que começavam a surgir ao norte e que se expandiriam seguindo as linhas férreas estabelecidas.<sup>26</sup>

Com a posterior ocupação da região sul inicialmente com chácaras pertencentes a famílias da classe abastada e, mais tarde, com a introdução do serviço de bondes, uma ocupação mais densa que avançava pelas áreas dos atuais bairros do Flamengo, Botafogo, Laranjeiras, Lagoa e Gávea, haveria, já no final do século passado, uma revalorização das áreas residenciais que se modificaram, não só com a evolução dos meios de transporte, mas essencialmente com a industrialização que determinaria a concentração fabril em determinados bairros em anteposição a outros.

A atividade industrial no Rio de Janeiro concentrava-se na área central da cidade e suas imediações, devido mesmo à função de seu porto e à posição de centro comercial e financeiro. O Centro era o mercado de tra-

balho e de consumo por excelência, e com exceção da indústria têxtil, que necessitava de condições especiais para seu funcionamento, os demais ramos fabris aí se localizaram. Eram, em sua maioria, estabelecimentos de pequeno porte e baixo nível de mecanização, que produziam bens de uso e consumo não duráveis e empregavam uma numerosa mão-de-obra não qualificada.

Já foi explicado acima como se deu a expansão urbana para São Cristóvão e como, com a conquista de áreas novas ao sul, haveria um deslocamento populacional para essas áreas, determinando uma redistribuição domiciliar.

Observando-se a Tabela 3, constatamos o aumento domiciliar ocorrido nas diversas freguesias e a sua variação entre os dois períodos, seguindo as novas linhas de ocupação do espaço urbano.

São Cristóvão, área até então ocupada não só pela aristocracia que gravitava em torno da família real, bem como pelas classes mais abastadas, foi perdendo essa característica, de bairro aristocrático, eminentemente residencial para, aos poucos, ir tomando uma feição industrial com a instalação de diversas unidades fabris (vide Tabela 3).

É importante lembrar que, devido ao fato de a residência da família imperial, a Quinta da Boa Vista, localizar-se em São Cristóvão, esta freguesia já apresentava, na década de oitenta, os melhores serviços de infraestrutura, especialmente quanto ao abastecimento de água e aos meios de transporte.

Aliada a esses fatores, cite-se a proximidade em que se achava do *core* urbano, maior mercado consumidor e dos portos que serviam à cidade, e teremos as condições ideais para a localização industrial em São Cristóvão nas últimas décadas do século XIX.<sup>28</sup>

Por outro lado, as áreas mais desvalorizadas residencialmente, por necessitarem de obras de saneamento ou por situarem-se distante do Centro, foram ocupadas pela indústria têxtil, que necessitava para sua instalação e funcionamento de maiores espaços e da proximidade de fontes de energia hidráulica.

O processo industrializante iniciado e desenvolvido no Rio de Janeiro nesse período, coincidindo com a abolição da escravatura e com a introdução de levas de imigrantes que se destinavam, em princípio, à lavoura, provocaria um crescimento populacional na cidade, funcionando esta como pólo de atração para os movimentos migratórios.

A necessidade de uma numerosa mão-de-obra, com o estabelecimento sucessivo de fábricas, atrairia o trabalhador das áreas rurais circunvizinhas, que se constituiria na maior parte do operariado empregado nas indústrias da capital federal.<sup>29</sup>

Esse aumento populacional, aliado ao desenvolvimento do processo de industrialização, determinaria já no século XX uma nova organização do espaço urbano que se adequasse às novas necessidades de divisão do trabalho e de concentração e acumulação de capital.

As novas direções de urbanização surgidas no decorrer do século XIX, intimamente ligadas às transformações verificadas na estrutura sócio-econômica da cidade, se reforçariam e se estenderiam a outras áreas nas primeiras décadas do século XX, confirmando uma diferenciação qualitativa na estrutura espacial em termos de classe sociais.

### *As transformações urbanas e as novas funções da cidade*

Nas primeiras décadas do século XIX era o Rio de Janeiro, ainda, o centro das atividades mercantis dentro de uma economia primário-exportadora. A chegada e instalação da corte portuguesa redefiniria as relações comerciais entre metrópole e colônia, passando esta última à esfera da hegemonia econômica britânica.

O Rio de Janeiro, como capital comercial, ampliava então sua função portuária e mercantil, participando das relações internacionais de produção.

As atividades artesanais e manufatureiras permaneciam em segundo plano, devido mesmo à exigüidade do mercado interno em uma economia ainda predominante escravagista.

Com o aumento da produção cafeeira que tinha no Vale do Paraíba sua maior área produtora, expandindo-se por outras áreas fluminenses, do Espírito Santo, Minas Gerais e nordeste paulista, o Rio de Janeiro concentrava, através do escoamento pelo seu porto, a atividade comercial de exportação do café. Além de centro do comércio cafeeiro, a capital do Império controlava as atividades de importação de produtos manufaturados, de comércio de redistribuição de escravos e de abastecimento das regiões vizinhas.

Essa característica, eminentemente comercial nas funções desempenhadas pela cidade, marcaria profundamente as formas de expansão urbana ocorridas no século XIX.<sup>30</sup>

Já em meados do século, a cidade do Rio apresentava uma transformação acentuada em sua estrutura espacial. Se inicialmente o estabelecimento das classes mais abastadas a partir do Centro da cidade ligava-se à riqueza originada pelo café, mais tarde, quando o estabelecimento das primeiras vias e as obras de aterro abriam novas perspectivas de moradia, incorporando novos sítios ao centro urbano, essas mesmas classes aos poucos iriam se

deslocar em direção a novas áreas, periféricas do Centro. Finalmente, em um terceiro momento, haveria uma expansão rumo às áreas mais ao sul que, se apresentando como localização de chácaras de fim de semana, transformavam-se agora em zona de residência permanente.<sup>31</sup>

Entretanto, o período de maior significação para a expansão urbana do Rio de Janeiro coincidiu com o início do processo de concentração e reprodução de capitais, tanto nacionais como estrangeiros.

É importante ressaltar, nesse momento de ocupação de novos espaços, o papel indutor representado pelos meios de transporte: bondes e trens; os primeiros facilitando a expansão da cidade no sentido da Zona Sul e Tijuca e os trens, inversamente, levando a ocupação à Zona Norte e posteriormente aos subúrbios.

Note-se que o progresso nos meios de transporte, ao mesmo tempo que vinha reforçar um certo tipo de ocupação do espaço determinada pela atividade econômica, dirigia a evolução dessa ocupação, criando condições para o estabelecimento e reprodução de certas unidades do capital.

Evidentemente, a redistribuição do espaço urbano apresentava o aspecto já esboçado anteriormente e agora definitivamente estabelecido pelas injunções econômicas.

Os novos meios de transporte, tornando possível a expansão urbana, reforçavam a dicotomia núcleo-periferia. De fato:

Trem e bondes foram, sem dúvida, indutores do desenvolvimento urbano do Rio. Mas o caráter de massa destes meios de transporte tem de ser relativizado, como também devem ser relativizados os seus papéis frente ao ambiente urbano. É que trem, bondes e, mais tarde, ônibus (e os sistemas viários correspondentes) só vieram a “coisificar” um sistema urbano preexistente, ou pelo menos um sistema de organização do espaço urbano, cujas premissas já estavam prontas em termos de representação ideológica do espaço e que apenas esperavam os meios de concretização. Em outras palavras, o bonde fez a Zona Sul, porque as razões de ocupação seletiva da área já eram “realidade”... Já o trem veio responder a uma necessidade de localização de pessoas de baixa renda e de atividades menos nobres (indústria, por exemplo).<sup>32</sup>

As freguesias centrais onde se encontrava o centro dos negócios, devido à proximidade do porto e das mais importantes casas comerciais, apresentavam um adensamento populacional que se estenderia até os primeiros anos do século atual. Aí também se estabeleceriam as primeiras atividades manufatureiras, concentrando uma numerosa população de baixa renda.

Era, pois, o Centro a área de concentração da população ativa, uma vez que aí se localizavam as principais atividades da cidade: o comércio, os serviços, como também mais tarde a maioria das indústrias<sup>33</sup> (vide Tabela 2).

Em fins do século XIX, a cidade já deixava de ter uma função eminentemente comercial em virtude do movimento de seu porto e as atividades dele decorrentes e desenvolvia um processo de industrialização que lançava as bases da ocupação da cidade no século XX.

Todo este processo de expansão urbana culminaria no período que vai de 1902 a 1906, quando a administração municipal tomaria a seu cargo a tarefa de orientar a ocupação urbana conforme as exigências do capital.

As novas funções acumuladas pela capital federal com o desenvolvimento industrial e com o reaparecimento no cenário político da oligarquia cafeeira, agora ligada aos setores financeiros, exigiam uma reforma do espaço urbano.

Formas antigas de ocupação do espaço foram, assim, substituídas por novas frentes, e espaços urbanos de ocupação antiga passam a ter outro valor, determinado pela instância econômica.

A industrialização fez surgir uma grande variedade de novos serviços, ao mesmo tempo que impulsionava os já existentes.

As atividades do setor de serviços têm sua execução diretamente ligada aos usuários, o que levou a cidade a se tornar cada vez mais o centro onde todas essas atividades se realizaram.

## NOTAS

1. PRADO JÚNIOR, C. *História econômica do Brasil*. 12. ed. São Paulo: Brasiliense, 1970. p. 40.

2. LOBO, E.M.L. *História do Rio de Janeiro* (do capital comercial ao capital industrial e financeiro). Rio de Janeiro: IBMEC, 1978. 2v. p. 75.

3. A abertura dos portos, trazendo a liberdade de comércio, consolidava a posição hegemônica britânica, confirmada pelas tarifas preferenciais concedidas à Inglaterra no tratado de comércio de 1810.

4. LOBO, E. op. cit., p. 78.

5. PRADO JÚNIOR, C. op. cit., p. 159.

6. Ibid., p. 162.

7. LOBO, E. op. cit., p. 155.

8. Ibid., p. 156.

9. PRADO JÚNIOR, C. op. cit., p. 164.

*Habitações Populares*

10. *Ibid.*, p. 188.
11. LOBO, E. *op. cit.*, p. 171.
12. PRADO JÚNIOR, C. *op. cit.*, p. 193.
13. STEIN, S. *Origens e evolução da indústria têxtil no Brasil, 1850/1950*. Rio de Janeiro: Campus, 1979. p. 23.
14. Ver, para maiores detalhes sobre a localização industrial do Rio de Janeiro: LOBO, E. *op. cit.* STEIN, S. *op. cit.* FAUSTO, B. *Trabalho urbano e conflito social (1890-1920)*. São Paulo: Difel, 1976. (Corpo e Alma do Brasil, XLVI).
15. Em 1890 entraram no Brasil 107.100 imigrantes, dos quais chegaram pelo porto do Rio de Janeiro 85.172. Só no período de janeiro a maio de 1891 vieram 65.089, de um total de 98.580 entrados em todo o país. Fonte: Relatório do Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas.
16. Cf. STEIN, S. *op. cit.*
17. *Ibid.*, p. 36.
18. LOBO, E. *op. cit.*, p. 173.
19. *Ibid.*, p. 108-9.
20. *Ibid.*, p. 205.
21. Ver para maiores detalhes: LUZ, N.V. *A luta pela industrialização do Brasil*. 2. ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975. (Biblioteca Alfa-Ômega de Cultura Universal, Série 1ª Esta América, v. 3) e STEIN, S. *op. cit.*
22. A liberdade às sociedades anônimas foi outorgada pelo decreto nº 164, de 17/01/1890.
23. STEIN, S. *op. cit.*, p. 95.
24. Recenseamento no Rio de Janeiro ( Distrito Federal ) realizado em 20 de setembro de 1906. Rio de Janeiro: Oficina de Estatística, 1907.
25. Para análise das freguesias e suas características, utilizamos: LOBO, E., *op. cit.*
26. VALVERDE, Orlando e outros. *Curso de Geografia da Guanabara*. Rio de Janeiro: IBGE, 1968. (Biblioteca Geográfica Brasileira. Série B, nº 21).
27. Trata-se de oficinas artesanais numerosas ainda nessa época e das manufaturas.
28. LOBO, E. *op. cit.*, p. 246-7.
29. FAUSTO, B. *op. cit.*. Ver, para maiores detalhes sobre a origem da mão-de-obra empregada na indústria do Rio de Janeiro.
30. Cf. LOBO, E., *op. cit.*
31. ABREU, Maurício, BRONSTEIN, Olga. *Políticas públicas: estrutura urbana e distribuição de população de baixa renda na área metropolitana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBAM, 1978. mimeo.
32. SANTOS, Carlos Nelson Pereira dos. Transportes de massa, condicionadores ou condicionados? *Revista da Administração Municipal*, 24 (144), set./out., 1977. Apud. ABREU, Maurício, *op. cit.*
33. Embora encontremos sempre, nas obras consultadas, a utilização do termo indústria, indiscriminadamente, é necessário lembrar que ela não ocorreu desde o início, quando o que dominava era a atividade artesanal e manufatureira. Lembremos a consulta da obra já citada de Eulália Lobo, onde ela definiu essas três classes de atividades e mostrou a passagem gradativa de uma para a outra.

## **2. A HABITAÇÃO POPULAR NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO**

### *Habitações coletivas e populares no Rio de Janeiro: final do século XIX e início do século XX*

A cidade apresenta um modo de organização espacial onde a acumulação de capital de forma concentrada e a aglomeração populacional permitem o desenvolvimento acelerado das forças produtivas.

O processo de industrialização, com o seu corolário, a concentração fabril, é necessariamente um fenômeno urbano. Exigindo concentração de numerosa mão-de-obra e a existência de serviços de infra-estrutura, o desenvolvimento industrial ocasiona a reestruturação do espaço urbano.<sup>1</sup>

A intensificação da urbanização, trazendo consigo profundas mudanças, afetava diretamente o setor de construções, o que propiciaria vantagens a uma certa elite de empresários que atuavam no ramo, acobertados por uma política de planejamento urbano dirigida no sentido de um “embelezamento” da cidade.<sup>2</sup>

A cidade do Rio de Janeiro, no final do século XIX e início do século XX, como já vimos no capítulo anterior, apresentava uma expansão do setor secundário de sua economia, marcada pelo estabelecimento e desenvolvimento da indústria fabril, a par da intensificação da atividade manufatureira preexistente.<sup>3</sup>

O início do processo industrializante do Rio de Janeiro coincidiria com o declínio da produção cafeeira na província do Rio de Janeiro e a abolição da escravatura.

O afluxo migratório dirigido para a cidade do Rio nesse período e compreendido pela mão-de-obra proveniente das áreas fluminenses que entravam em decadência<sup>4</sup> e pelo significativo contingente de estrangeiros entrados pelo porto do Rio de Janeiro, permitiria uma oferta de força de trabalho para esse setor emergente da economia urbana.

Seguir-se-ia um crescimento populacional que determinaria um aumento da demanda de habitação, dentro de um espaço urbano em transformação.

A pressão pelo lado da demanda e a baixa disponibilidade pelo lado da oferta de moradias ocasionariam um desequilíbrio no setor habitacional que afetaria diretamente as populações de baixa renda.

Esse adensamento populacional, com a conseqüente expansão da

### *Habitações Populares*

demanda no mercado de moradias, refletir-se-ia nas condições de vida da cidade, determinando um aviltamento em sua qualidade no, que se refere às classes trabalhadoras.

A maior parte dessas populações de baixa renda residia nas áreas mais centrais da cidade em habitações coletivas, que, pelo impacto da demanda citada, iriam sofrer uma baixa em sua qualidade, degradando esse espaço urbano central.

Por habitações coletivas entendiam-se oficialmente aquelas que, dentro do mesmo terreno ou sob o mesmo teto, abrigavam famílias distintas que se constituíam em unidades sociais independentes.<sup>5</sup>

Dentro dessa definição, poderiam ser consideradas como habitações



*As habitações coletivas, de alta densidade populacional, seriam alvo de uma série de posturas municipais visando à sua erradicação das áreas mais valorizadas da cidade. Permaneceram, no entanto, durante muito tempo, enfrentando a fúria das picaretas. (Rua Carmo Neto – 1904 – Foto A. Malta – AGCRJ)*



*Estalagem na rua Senador Pompeu – prova da resistência às posturas municipais que tentaram “livrar” a área central da cidade da presença incômoda dessas construções. (Foto Oswaldo Porto Rocha – 1984)*

coletivas, além dos cortiços ou estalagens, as avenidas, as casas de cômodos, as vilas operárias e mesmo as favelas.

O cortiço, tipo de habitação mais encontrado nas descrições das condições de vida da cidade do Rio de Janeiro, tanto em obras clássicas da nossa literatura, como nos próprios relatórios oficiais, era definido pelo regulamento municipal como “habitação coletiva, geralmente constituída por pequenos quartos de madeira ou construção ligeira, algumas vezes instalados nos fundos de prédios e outras vezes uns sobre os outros; com varandas e escadas de difícil acesso; sem cozinha, existindo ou não pequeno pátio, área ou corredor, com aparelho sanitário e lavanderia comum”.<sup>6</sup>

A estalagem<sup>7</sup> apresentava um pátio, área ou corredor, com quartos divididos em sala e alcova, cozinha interna ou externa e com lavanderias e aparelhos sanitários comuns nos pátios.<sup>8</sup>

Essas habitações, condenadas pela administração municipal, tendiam a desaparecer com o rigor de uma política de erradicação aplicada a



*Estalagem existente nos fundos dos prédios n°s 12 e 44 da rua do Senado, em 27 de março de 1906. Observa-se o contraste entre a construção mais antiga, de madeira e telhas coloniais, à esquerda, e a mais recente, de alvenaria e telhas francesas, à direita. As roupas no varal constituem traço sempre presente na paisagem das habitações coletivas. (Foto Malta - AGCRJ).*

esses tipos de moradias.

O fechamento de cortiços, por serem considerados prejudiciais à salubridade da cidade e à higiene das populações, se, por um lado, vinha resolver o antigo problema de saneamento, por outro, deixava a descoberto outro grave problema: o da habitação popular.

Saneava-se a cidade, mas deixava-se uma numerosa população pobre em condições precárias de vida, pois, não havendo a substituição desses cortiços por moradias baratas em número suficiente, as populações de baixa renda ou se mudavam para os subúrbios distantes, ou se amontoavam nos prédios restantes na área central da cidade.<sup>9</sup>

Com a valorização dessa área e o aumento populacional, os preços de moradias se elevaram.

Apesar da disponibilidade de trabalho em uma cidade que se encon-

trava em plena expansão de sua economia, a situação da classe dos trabalhadores era das mais precárias.

Assim é que, à época da administração de Pereira Passos, encontrávamos um pedreiro ganhando uma diária de 7\$ a 9\$, um carpinteiro, de 8\$ a 10\$, um canteiro, de 9\$ a 12\$, um calceteiro, de 4\$ a 5\$, um servente, de 3\$ a 4\$, trabalhadores diversos, de 3\$ a 5\$.

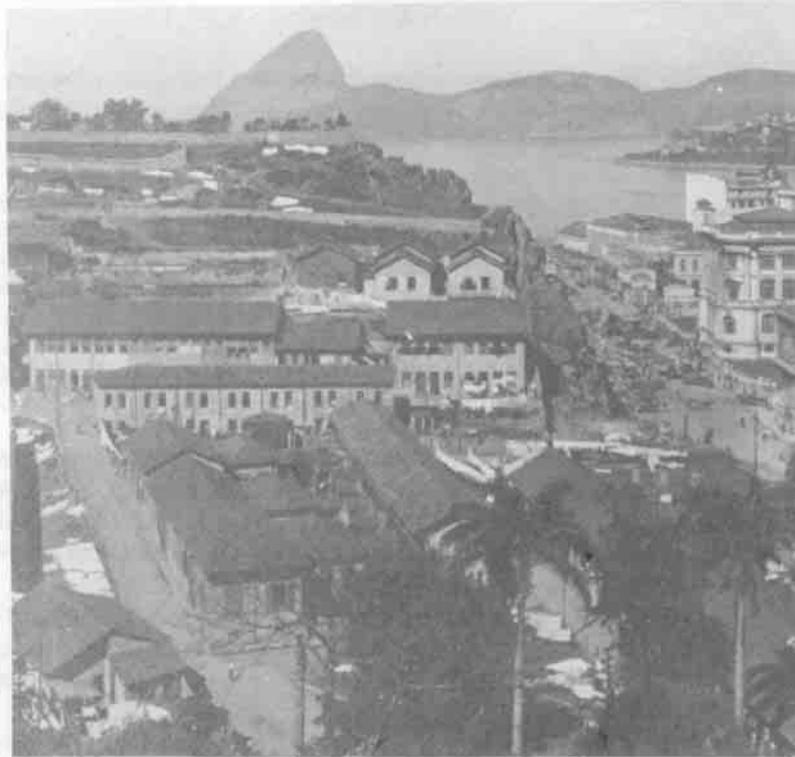
Enquanto isso, não se encontrava alojamento por menos de 20\$ mensais, preço de um quarto em casa de cômodos, sendo que, a uma família que necessitasse de um alojamento maior, o de duas peças, por exemplo, cobravam 35\$ mensais.

Por uma casinha de cortiço, pagavã-se a quantia de 50\$ a 60\$ e as casas de avenidas, então, tornaram-se verdadeiro luxo, devendo-se pagar por elas a exorbitante quantia de 80\$ a 100\$.<sup>10</sup>

As casas de cômodos, consideradas entre as habitações coletivas, as de piores condições higiênicas, eram definidas como:



*Chácara da Floresta, cuja entrada ficava na rua da Ajuda; este portão ficava nas imediações do teatro Fênix, em vias de demolição. No prédio ao lado funcionava o Politeama – cerca de 1920. (Foto A. Malta – AGCRJ).*



*Vista geral da Chácara da Floresta, em 29 de julho de 1921, grande estalagem que seria demolida em 1922, por ocasião do desmonte do morro do Castelo, na administração de Carlos Sampaio. (Foto Malta – AGCRJ).*

[...] prédios grandes ou mesmo pequenos, com divisões de madeira, cujos aposentos são alugados com ou sem mobília, por tempo indeterminado, a indivíduos solteiros, de qualquer sexo, e a pequenas famílias de diversas classes sociais, quase sempre em más condições de higiene e asseio, onde não se encontra o dono ou seu principal responsável, ficando assim completamente abandonadas.

Tem aparelhos sanitários em número insuficiente e quase sempre sem banheiro.<sup>11</sup>

As classes pobres concentravam-se nas freguesias mais centrais onde, de início, se localizava todo o comércio da cidade em consequência da proximidade do porto e, já nas últimas décadas do século XIX, pelo estabelecimento, também nessa área, da indústria manufatureira. O adensamento da população, próximo ao seu local de trabalho, provocava a

aglomeração no mesmo espaço residencial em uma proporção geométrica, levando à lotação dos cômodos disponíveis cujos parcos vencimentos dos operários permitiam pagar.

E assim reunida, aglomerada, essa gente – trabalhadores, lavadeiras, costureiras de baixa freguesia, mulheres de vida reles, entopem “as casas de cômodos”, velhos casarões de muitos andares, divididos e subdivididos por um sem número de tapumes de madeira, até nos vãos de telhados, entre a cobertura carcomida e o ferro carunchoso. Às vezes, nem as divisões de madeira; nada mais que sacos de aniagem estendidos verticalmente em septo, permitindo quase a vida em comum, em uma promiscuidade de horrorizar.<sup>12</sup>

Na época da administração Pereira Passos, quando se iniciaram as grandes transformações urbanas, derrubando-se casas para a abertura de ruas e avenidas, e fechando-se outras por serem prejudiciais à salubridade e à higiene, já vamos encontrar um novo tipo de habitação coletiva que, paulatinamente, iria substituindo os cortiços e estalagens.

Era a avenida constituída por domicílios particulares e independentes, de pequenas dimensões, com instalações sanitárias, cozinhas, água e esgoto, completamente separados, dando todas as casas frente para uma rua central ou lateral.<sup>13</sup>

Entretanto, a avenida, como os cortiços e as casas de cômodo não iriam resolver o problema da habitação para as classes de baixa renda como também, posteriormente, não o resolveriam as vilas operárias.

É sabido que a situação habitacional está diretamente relacionada com o processo de acumulação capitalista e que, portanto, quanto mais rápido este, mais miseráveis as habitações dos trabalhadores.<sup>14</sup>

As obras de remodelação da cidade, resultantes do processo industrializante que determinava uma concentração de capitais, iriam servir a esses próprios capitais na medida em que, com os melhoramentos urbanos introduzidos, traziam uma valorização do espaço e sua conseqüente especulação imobiliária.<sup>15</sup>

Desalojados de suas moradias devido a essa carestia, as classes pobres eram cada vez mais pressionadas para fora das áreas centrais da cidade, com a ação administrativa que, baixando posturas que limitavam a zona de construção de habitações coletivas e proibindo a reconstrução das já existentes dentro dessa área, vinha fechar o círculo contra as populações de baixa renda.

Com o gradual desaparecimento dessas habitações, uma grande parte de seus moradores não iria se transferir para as áreas periféricas, devido

à dificuldade de locomoção para seus empregos, uma vez que a massa destes concentrava-se no espaço urbano central, optando então, pela subida pelos morros centrais, onde se empilhavam casebres sem higiene e sem luz, mas também sem qualquer obrigação para com a classe de especuladores capitalistas.

O *morro da Favela*,<sup>16</sup> como era chamado o antigo morro da Providência na Gamboa, íngreme e escarpado, era um dos locais para onde iam os mais pobres e necessitados, para lá atirados por causa da carestia dos cômodos dos cortiços e avenidas.

Os casebres, de chão batido com paredes de barro a şopapo, latas de querosene abertas e tábuas de caixotes e com telhados da mesma mistura de materiais, serviam de moradia a contingentes cada vez mais numerosos de trabalhadores.<sup>17</sup>

Condenados pela administração municipal, tanto os cortiços como as estalagens e casas de cômodo tenderiam a desaparecer, sendo substituídos pelas vilas operárias.

É necessário observar, entretanto, que, apesar da construção de diversas vilas operárias, permaneciam aquelas habitações concentrando uma numerosa população, registrando-se mesmo a melhoria e reconstrução de numerosos cortiços dentro dos limites já proibidos pelas posturas municipais.

### *O cortiço e a construção de vilas operárias*

Tratando-se de habitações, não podemos deixar em silêncio essas pocilgas imundas, enxertadas em grande número no coração da cidade, verdadeiros padrões da nossa incúria e desleixo em matéria de higiene pública. Aludimos a esses antros onde se acumula a população pobre da cidade, os párias da sociedade fluminense, antros a que a linguagem imaginosa do vulgo consagrou a denominação expressiva de cortiços...<sup>18</sup>

O problema da moradia das classes proletárias no Rio de Janeiro, quer em seu aspecto sanitário, quer em suas manifestações de ordem social, preocupou a administração pública em diversos momentos da história da urbanização da cidade.

Dessas habitações, chamadas coletivas, os cortiços ou estalagens representavam uma significativa proporção, apresentando uma concentração no espaço urbano de uma massa da população obreira.

Já em 1869 existiam 642 cortiços, com 9.671 quartos e uma população de 21.929 pessoas, passando esse número em 1888 para 1.331 corti-

ços com 18.866 quartos e uma população de 46.680 pessoas. A porcentagem dos cortiços era, então, de 3,96% e a de sua população, 11,72%.<sup>19</sup>

Se atentarmos para o fato de que, no censo realizado em 1890, a população total do Rio de Janeiro era de 518.292 habitantes,<sup>20</sup> essa porcentagem apresentada, embora dois anos antes, era bastante significativa dentro do total da população.

Constatamos que eram as freguesias mais centrais, ocupadas desde o início do século pelas atividades comerciais, artesanais e manufatureiras da cidade, aquelas que concentravam um maior contingente populacional residente em cortiços ou estalagens (vide Tabela 4).

Comparando essa concentração populacional em cortiços com os resultados dos levantamentos populacionais levados a efeito desde 1799 e com a distribuição da população da cidade do Rio de Janeiro por paróquias, casas e fogos, no ano de 1870, podemos reforçar a constatação anterior (vide Tabelas 1, 4 e 5).

Assim é que as freguesias de Santana, Espírito Santo, Glória, Lagoa, Santo Antônio e São Cristóvão, que na Tabela 4 representam as áreas de maior concentração de habitantes, seguidas pelas do Sacramento, São José e Engenho Velho, são as mesmas que, com algumas diferenças observadas nos diversos anos, aparecem na Tabela 1 como as mais populosas. Tomando por base os três últimos censos, temos que a freguesia de Santana permanece como a mais populosa, tanto em 1870 como em 1872 e 1890, sendo que nesta mesma freguesia era onde se localizava o maior número de estalagens com a maior concentração de quartos ou casinhas e o maior aglomerado de habitantes (vide Tabela 4). As demais freguesias que aparecem na Tabela 1 como de maior concentração de estalagens tiveram sua população global oscilando entre os dez maiores valores absolutos entre o ano de 1870 e o de 1890 (vide Tabela 1).

A freguesia de Santana, já em meados do século, concentrava as atividades manufatureiras e artesanais da cidade, um importante comércio varejista e uma parte das atividades de ordem pública,<sup>21</sup> o que explicava a sua significativa participação na população da cidade do Rio de Janeiro, e o alto índice de populações de baixa renda aí concentradas. Esta população que trabalhava, em sua maioria, nas atividades artesanais e manufatureiras, residia próximo a seus empregos devido à dificuldade de meios de comunicação, só desenvolvidos nas últimas décadas do século XIX, o que explica a sua aglomeração em cortiços, únicas moradias ao alcance de seus baixos salários.

Não encontramos no censo de 1890 a indicação de tipo de domicílio com sua respectiva população por freguesias e, quanto aos anteriores, o de

Habitações Populares

Tabela 4 - Número de Habitantes por Estalagens nas Freguesias (1888)

Freguesias	Número de estalagens	Número de quartos ou casinhas	Habitantes	Médias		Condições Higiênicas					
				Habitantes por Estalagens	Habitantes por quartos	Boas	Regulares	Sofrivéis	Más	Habitantes	
Sacramento	74	1.201	1.818	24.5	1.5	8	16	-	50	728	1.115
Candelária	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
S. José	74	1.822	3.957	53.4	2.1	8	35	10	21	396	888
Santa Rita	66	1.378	2.811	42.5	2.0	17	33	8	8	85	167
Santana	329	4.949	13.055	39.6	2.8	122	143	-	64	1.222	2.965
Santo Antônio	115	2.415	6.269	54.5	2.5	22	51	11	31	548	1.386
Espírito Santo	158	1.914	5.360	33.9	2.8	1	5	126	26	351	740
São Cristóvão	100	944	2.250	22.5	2.3	28	44	21	7	58	86
Engenho Velho	72	796	2.088	29.0	2.6	10	36	-	26	254	627
Engenho Novo	44	287	693	15.7	2.4	9	19	-	16	100	212
Glória	154	2009	5268	34.2	2.6	40	82	-	32	395	812
Lagoa	119	1038	2508	21.0	2.4	14	17	47	41	379	768
Gávea	26	113	603	23.1	5.3	12	9	-	5	31	61
	1331	18866	46680	35.0	2.6	792	490	223	326	4547	9827

Fonte: PIMENTEL, Antônio Martins de Azevedo. Subsídios para o estudo de higiene do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Tipografia e Lit. de Carlos Gaspar da Silva, 1890.p.188.

1872 e o de 1870, o primeiro não dá informações sobre as casas do Rio de Janeiro, consideradas do ponto de vista de sua aplicação, e no segundo, embora não se tenha desprezado essa indagação, os dados são de comparação difícil, devido ao fato de terem sido adotadas classificações diferentes.<sup>22</sup>

No entanto, observaremos que, no decorrer de vinte anos, a população dos cortiços aumentaria de forma expressiva, sendo interessante não só notar a permanência da posição da freguesia de Santana como a de maior quantidade de cortiços, duplicando o seu número de 154 para 329, como também a posição da freguesia de São Cristóvão que, apresentando em 1868 apenas 35 cortiços com uma população de 639 habitantes, che-

Tabela 5 - População por Paróquias, Casas e Fogos

Paróquias	População	Casas	Fogos
Candelária	9.239	1.175	1.406
São José	20.220	1.876	3.773
Santa Rita	23.810	2.619	4.351
Sacramento	24.429	3.303	5.788
Glória	18.624	1.920	3.146
Santana	32.686	3.362	5.461
Santo Antônio	17.427	1.642	3.495
Espírito Santo	10.796	1.323	1.972
Engenho Velho	13.195	1.429	2.143
Lagoa	11.304	1.373	1.683
São Cristóvão	9.272	1.367	1.574
SOMA	191.002	21.389	34.792
Irajá	5.746	933	984
Jacarepaguá	7.633	909	984
Inhaúma	7.190	964	935
Guaratiba	6.918	1.124	1.145
Campo Grande	9.593	1.312	1.339
Santa Cruz	3.445	409	417
I. Governador	2.504	415	414
I. Paqueta	1.260	224	190
SOMA	44.289	6.290	6.408
Urbanas	191.002	21.389	34.792
Rurais	44.289	6.290	6.408
TOTAL	235.291	27.679	41.200

Fonte: LOBO, Eulália, Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro* (do capital comercial ao capital industrial e financeiro). Rio de Janeiro, IBMEC, 1978; v.1.p.360.

gava em 1888 a ocupar o quarto lugar entre as freguesias, com cem cortiços e 2.250 habitantes (vide Tabelas 4 e 6).

Vale lembrar que tanto São Cristóvão como as demais freguesias passaram neste período por um processo de desenvolvimento urbano, ligado às transformações ocorridas na economia da província e na cidade do Rio de Janeiro.

As ruas da Cidade Nova, que eram local habitual de residência da gente pobre, continuaram, com o processo de urbanização da cidade, a ser procuradas por essa camada da população, determinando uma aglomeração humana nos cômodos que os seus míseros vencimentos permitiam pagar.

Em um pátio central crioulas, portuguesas, italianas, uma ou outra espanhola, lavadeiras em geral, aglomeram-se em torno de tinas e no labutar diário, entre a pequerruchada travessa e alegre, passam as horas em uma agitação gritada e atordoante.<sup>23</sup>

As estalagens, embora apresentassem melhores condições higiênicas que as casas de cômodos, eram condenadas pelas leis municipais que, paulatinamente, iriam restringir os limites para o estabelecimento dessas habitações e dificultar sua reconstrução através da polícia sanitária.

De um modo geral, são constituídas de casinhas de porta e janela alinhadas em torno de um pátio, tendo uma sala, uma alcova separada da sala por tabique de madeira e um outro quartinho “escuro e quente onde o fogão ajuda a consumir o oxigênio, envenenando o ambiente”.<sup>24</sup>

As mais antigas eram construções de madeira, atravancadas nos fundos de prédios, tendo um segundo pavimento aonde se chega através de escadas íngremes e sendo circundado por varandas. Essas construções seriam, segundo Everardo Backeuser,<sup>25</sup> o que se chamava de cortiço.

Para o mesmo Backeuser, os cortiços apresentam piores condições higiênicas que as estalagens; neles os pequenos quartos são menos arejados, mais baixos e escuros, havendo também uma maior promiscuidade entre sua população.

Em 1880, um relatório do Ministério dos Negócios do Império destacava, por sua importância, entre as medidas tendentes a melhorar o estado sanitário da capital do Império, a extinção dos cortiços:

(...) edificios mal construídos, sem forma alguma arquitetônica, onde indivíduos nacionais e estrangeiros, muitos deles recém-chegados, pertencentes em sua generalidade às classes proletárias, se aglomeravam em aposentos estreitos, úmidos, mal arejados, sem nenhuma condição de higiene e conforto.<sup>26</sup>

Tabela 6 – Número de cortiços e sua população (1868)

Paróquias	Cortiços	Quartos	Habitantes
Santana	154	2.661	6.458
Santo Antônio	69	1.587	3.558
Santa Rita	50	1.043	2.763
Glória	107	1.133	2.376
São José	44	929	2.022
Espírito Santo	65	758	1.918
Engenho Velho	42	458	769
Lagoa	45	268	733
Sacramento	31	491	693
São Cristóvão	35	343	639
Candelária	–	–	–

Nos fundos da Casa da Moeda, na rua General Caldwell, encontrava-se uma das mais vastas estalagens do Rio de Janeiro, que se estendia por detrás dos prédios de números: 87, 89, 91, 93, 95, 97, 101 e 103 da referida rua. É sobre essa estalagem que encontramos uma minuciosa descrição que, com suas cores realistas, pretendia dar o grito de alerta contra essas habitações, no próprio âmbito da administração municipal, uma vez que a descrição era feita pela diretoria de secretaria de Obras.<sup>27</sup>

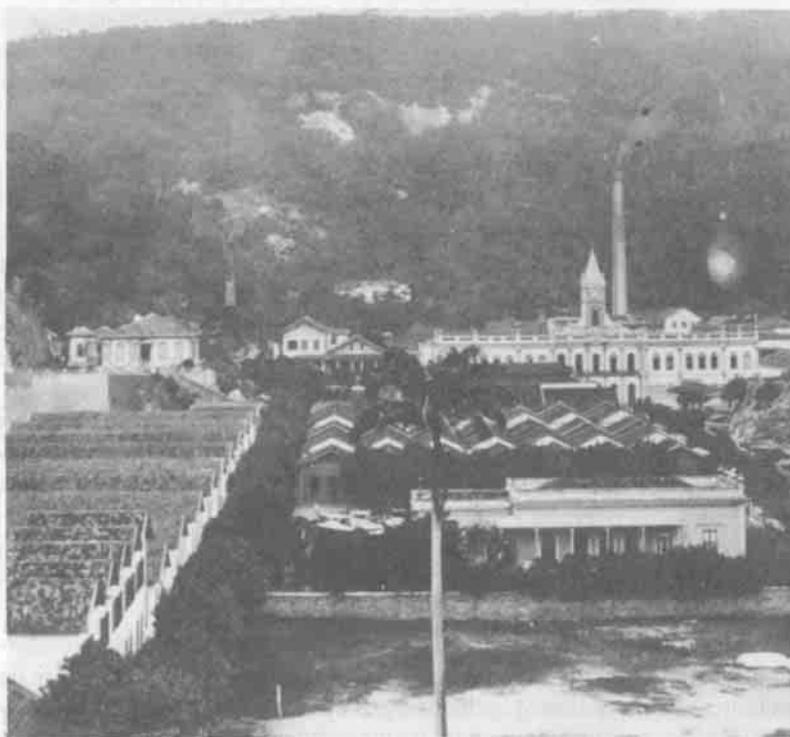
Possuía essa estalagem 114 cômodos ou casinhas, distribuídos em duas alas unidas ao fundo no meio da área da estalagem. As casas são de três cômodos divididos por tapamento de madeira, sendo que algumas tinham sua cozinha do lado de fora, para que os dois cômodos de fundos pudessem ser utilizados como quartos; essa cozinha, entretanto, localizava-se em frente à única janela por onde os moradores recebiam ar puro. Havia um sótão, mas esse, o mais das vezes, era também ocupado, inclusive para o exercício de atividades diversas. Em sua descrição, o secretário de Obras relata que, quando de sua vistoria, em um dos sótãos do cortiço “havia dois italianos enfermos, em catres, e outros dois trabalhando na fabricação de charutos e cigarros em bancos ali colocados, isto no próprio sótão”<sup>28</sup>

As latrinas da estalagem estavam colocadas nas mesmas alas onde se localizavam os cômodos de habitação. Com bancos de cimento corridos, onde estão fixados vasos de esgoto ordinários, não apresentam divisória alguma, de modo que, “além da imundície, são da mais completa indecência”.<sup>29</sup> Para completar essa precária situação, o número desses vasos era

muito inferior ao número de seus usuários, uma vez que, para 114 casas habitadas, em média, por dois a quatro moradores, existiam, no máximo, 12 vasos.

Assim é que a diretoria da Casa da Moeda, em ofício à Junta de Higiene Pública, reclamava dessa situação, solicitando enérgicas providências por parte das autoridades, no sentido de coibir tais abusos contra a pobreza, perpetrados em nome de interesses ilegítimos da classe dos especuladores, donos ou arrendatários dessas habitações:

E nesse intuito, sendo as miseráveis e detestáveis habitações que vos denunciou um escândalo moral, sanitário e econômico, a medida primeira a ser tomada é a do arrasamento de todos esses antros de imundícies que tão ruins são aos infelizes que os procuram para habitação como aos vizinhos e à população inteira da capital da República.<sup>10</sup>



*Vila operária da fábrica Aliança, uma das diversas construídas no Rio de Janeiro, em fins do século XIX e início do XX, num momento em que a indústria se expandia e ocupava novos espaços, exigindo um controle mais direto da força de trabalho, mantendo-a junto às fábricas. (Foto AGCRJ z/d)*

Se esta situação era encontrada em um dos pontos centrais da cidade – e como essa deviam ser encontradas muitas outras, espalhadas por diversos locais da cidade – e era descrita e condenada pelas autoridades em 1891, iremos chegar, em plena administração de Pereira Passos, quando a preocupação com a remodelação da cidade era a tônica do governo, e encontrar a descrição de situação semelhante, apesar de decorridas quase duas décadas de repressão legal a essas habitações.

Em um abaixo-assinado, os moradores da estalagem denominada “Palacete”, localizada na mesma rua General Caldwell nº 28, reclamavam das péssimas condições ali existentes, inclusive ameaçando ruir e onde, pela falta de qualquer cuidado de limpeza, viam-se os moradores obrigados permanentemente a:

Absorver o péssimo fétido que exala das podridões que ali existem devido ao despejo de lixo não só dos moradores como até vizinhos que a altas horas da noite ali fazem despejo de toda sorte de detritos e que depois lançam fogo para os pobres moradores se empestiarem com os miasmas.<sup>31</sup>

Se de há muitos anos o governo brasileiro e as administrações municipais se preocupam com o assunto, proibindo a construção dessas habitações em determinadas áreas da cidade e a reconstrução ou mesmo obras de melhoramentos nas já existentes<sup>32</sup> e estabelecendo diversas isenções para a construção de edifícios para moradia de classes pobres, na cidade e seus arrabaldes<sup>33</sup>, pelo mesmo tempo a permanência na cidade daquelas habitações anti-higiências provocava problemas de ordem econômica, além de apresentar uma situação de latente perigo social.

Com decreto de 1882,<sup>34</sup> concedendo favores a Américo de Castro e às empresas que se organizassem com o fim de construir habitações populares, permitia o governo que o empresariado urbano penetrasse em uma área de ação que deveria ser do interesse do Estado.

Na verdade, Estado e interesses capitalistas, a partir do processo industrializante desenvolvido na década final de oitenta, entrariam frequentemente em acordo.

Num momento em que o Estado representava no poder uma oligarquia agrário-exportadora, a industrialização significava a necessidade de mudança nos mecanismos voltados à proteção dos interesses dessa oligarquia. Assim, a transferência para o empresariado industrial da resolução de determinados problemas em certas áreas, como no caso da habitação operária, não só garantia a proteção dos interesses desse grupo como dava ao Estado a possibilidade de resolver um problema que poderia levar a um

perigoso estado de tensão social.<sup>35</sup>

Vale lembrar, nesse sentido, a ação de Luís Rafael Vieira Souto, que, em 1885, solicitava concessões ao governo para a construção de casas proletárias e, no ano seguinte, participava como membro do Conselho Superior de Saúde Pública, opinando sobre os meios de melhorar as condições das habitações destinadas às classes pobres.<sup>36</sup>

Foram feitas numerosas concessões, inicialmente a particulares que compunham empresas especialmente para esse fim; mais tarde, entretanto, os próprios industriais tomaram a si o encargo de construir, junto a suas fábricas, moradias para seus operários.

Entre os primeiros, Américo de Castro, concessionário do decreto nº 3.151, conseguindo a cooperação de importantes capitalistas, propunha-se a construir casas denominadas "evoneas" para habitação das classes menos favorecidas da fortuna.<sup>37</sup>

A Companhia Evoneas Fluminense, incorporada para explorar a concessão feita a Américo de Castro,<sup>38</sup> dera começo aos trabalhos de construção de uma vila operária em terreno que adquiriu na praia de São Cristóvão nº 91 e 93, entre as ruas General Bruce e dr. Gusmão.

Pelo projeto apresentado, a vila compreenderia uma escola, um consultório médico e sete armazéns, além da parte destinada às moradias, que teria 81 cômodos para solteiros, 46 casas de sexta classe com dois pavimentos para uma família e 12 casas de quinta classe, com dois pavimentos para famílias diferentes em cada um.<sup>39</sup> Entretanto, em 1892, a companhia solicitava ao Ministério dos Negócios do Interior o cancelamento da concessão.

Também em 1887 eram aprovados os planos dos edifícios que Luís Rafael Vieira Souto e Antônio Domingues dos Santos Silva pretendiam construir para habitação das classes pobres, e que eram chamados "familistérios".<sup>40</sup>

Maiores êxitos, entretanto, foram alcançados por Arthur Sauer, que por decreto de fevereiro de 1888<sup>41</sup> conseguiu maiores benefícios para sua companhia, incorporada em 1889<sup>42</sup> e que se destinava a construir 3.000 casas para operários.

Arthur Sauer advertia o governo para as vantagens do aumento de proprietários prediais com a construção dessas casas, uma vez que, segundo ele, a renda predial cresceria e com ela, a riqueza nacional do Estado.<sup>43</sup>

Seu intuito era o de construir habitações higiênicas nos quarteirões das freguesias de maior concentração de cortiços e estalagens, que pudessem ser adquiridas pelos inquilinos, por meio de pagamento a longos prazos com a amortização do capital equivalente à casa ocupada.<sup>44</sup>

Em 1890, a Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro daria início aos trabalhos de construção da sua mais importante vila operária, a Rui Barbosa, no Centro da cidade, rua dos Inválidos esquina da rua do Senado, numa área de 25.000 m<sup>2</sup>.

Em 1891, já se iniciavam as construções de outras três vilas da companhia: a Arthur Sauer, localizada na rua Dona Castorina, próxima à fábrica de tecidos Carioca e com uma área de 51.000 m<sup>2</sup>; a Senador Soares, na rua Gonzaga Bastos, entre barão de Mesquita e bulevar 28 de Setembro, com 44.000 m<sup>2</sup> e a vila Maxwell, na rua do mesmo nome, canto da Gonzaga Bastos, próxima à fábrica de tecidos Confiança Industrial e com 11.200 m<sup>2</sup> de área.<sup>45</sup>

Finalmente, em 1892, principiava-se a construção de uma quinta vila, na rua 24 de maio, estação de Sampaio da Estrada de Ferro Central do Brasil, com 20.000 m<sup>2</sup>.

A vila Rui Barbosa, a mais importante delas, tinha um corpo central, corpos extremos com três pavimentos e corpos intercalados com dois pavimentos. As habitações desse segundo grupo, mais interiores, tinham o andar térreo destinado ao alojamento de famílias, sendo o andar superior constituído por um longo corredor com quartos para solteiros. Ao todo eram 145 casas para famílias e 324 cômodos para solteiros. Para vigiar o pavimento dos solteiros, a companhia determinava que em cada extremidade do corredor residisse um casal, "de modo a ser mantida a ordem e a decência."<sup>46</sup>

Além de casas para moradia, a vila Rui Barbosa possuía: uma lavanderia, um forno de incineração de lixo, dois armazéns de secos e molhados, um açougue, uma farmácia, uma carvoaria, um restaurante, uma sapataria. E tudo isso dentro de uma área arborizada, calçada e iluminada.<sup>47</sup>

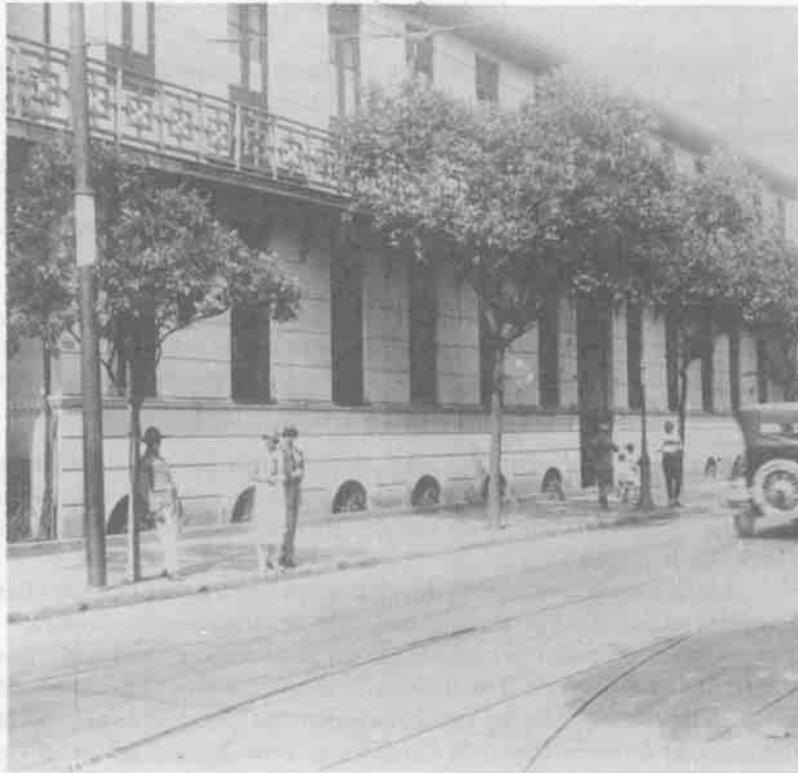
As outras vilas da Companhia de Saneamento, embora menos aparatosas, apresentavam no entanto a preocupação com o arejamento e a iluminação, além de terem resolvido o grave problema da higiene, tendo cada casa sua latrina independente, seu banheiro e sua cozinha.

Os tipos de habitações variavam de pequenas casinhas com dois cômodos até as maiores com duas salas e três quartos.

Tinha a vila Sauer 89 casas e 29 cômodos para solteiros; a vila Sampaio, 66 casas, a Senador Soares, 60 e a vila Maxwell, 11 casas.<sup>48</sup>

Embora a procura dessas vilas para moradia fosse grande, permanecia o problema da habitação, continuando a cidade a expor sua chaga: os cortiços, com sua numerosa população e suas péssimas condições de higiene.

Reflexo dessa situação, foi a votação, pelo Conselho Municipal da cidade, de decreto autorizando o prefeito a contratar, mediante concorrên-



*Vila Pereira Passos, com 147 casas, construídas pela prefeitura, originalmente para seus funcionários, na avenida Salvador de Sá. Ainda existem alguns de seus prédios, recentemente tombados pelo Patrimônio Histórico. (Foto Malta - 1925 - AGCRJ .)*

cia pública e concessão de favores, a construção de casas proletárias.<sup>49</sup>

Interferia novamente a administração municipal, no sentido de coordenar a ação empresarial em uma área onde a garantia de lucros imobiliários assegurava a reprodução de capital.

Vale lembrar que a cidade do Rio de Janeiro passava por um período de expansão do setor secundário de sua economia, com a transição de manufatura para a indústria fabril.<sup>50</sup>

A dispensa dos impostos de importação para os materiais destinados à construção das casas proletárias, de acordo com o artigo 6º do decreto nº 32, além dos favores já concedidos pelos decretos nº s 3.151 de 9/12/82 e 3.349 de 30/10/87, pareciam atender mais ao proveito e vantagem das empresas do que às necessidades de moradia das classes pobres.

---

*Lia de Aquino Carvalho*

Várias indústrias tentaram a construção de casas para seus operários e, para tanto, solicitaram ao governo os mesmos favores já concedidos a empreendedores imobiliários.

A Companhia de Fiação e Tecidos Aliança, ao solicitar os favores da lei 3.151 para a construção de residência para os seus operários e para elementos das classes menos favorecidas da circunvizinhança, justificava sua intenção que não era

(...) visar lucros, vantagens pecuniárias, mas conseguir, junto à fábrica, a agregação de um pessoal hábil que se ocupe na exploração da indústria de tecelagem tão largamente remuneradora para os que habitualmente a ela se dedicam.<sup>51</sup>

Está claro, no entanto, o que essa afirmativa pretendia ocultar: a questão da insuficiência da força de trabalho num momento em que a indústria se expandia e ocupava maiores espaços, e a dificuldade de reter essa força de trabalho.

A iniciativa dos industriais de construir junto a suas fábricas vilas operárias refletia a necessidade de um controle direto de mão-de-obra.

O estabelecimento do capitalismo em bases industriais exigia a formação de uma força de trabalho apta a garantir a produção em escala capaz de reproduzir o capital em níveis superiores ao investido na própria indústria. O fornecimento pela indústria de bens de consumo coletivo, como a moradia, a um operariado em formação, permitia a transmissão de todo um modo de vida, no qual os valores da ideologia burguesa criavam um comportamento adequado ao "operário produtor da mercadoria".<sup>52</sup>

A ampliação e expansão dos estabelecimentos fabris, já na última década do século XIX, exigindo a ampliação proporcional do contingente obreiro, implicava maior demanda de moradias, o que provocaria o aumento das vilas operárias construídas junto às fábricas.

Não só a fábrica Aliança, cujas casas foram construídas em 1888 e 1893 e que na administração Passos apresentava um número de 144 casas de quatro a cinco cômodos, alojando mais de oitocentas pessoas, tinha sua própria vila. Também a fábrica Confiança em Vila Isabel, onde havia casas térreas e de dois pavimentos, alojando mais de mil pessoas; a fábrica Corcovado na Gávea; a Brasil Industrial em Bangu e a Luz Steárica, em São Cristóvão, têm suas vilas operárias citadas em Relatório de 1906.<sup>53</sup>

Chegava-se a 1906 e o prefeito, em mensagem lida perante o Conselho Municipal, onde comunicava já se acharem em construção 120 casas para operários, no beco do Rio, avenida Salvador de Sá e rua São Leopoldo, referia-se à questão da moradia dessas classes: "Dos problemas urbanos

que mais se impunham à consideração da municipalidade é esse, com certeza, um dos mais importantes”<sup>54</sup>

A transformação do Rio de Janeiro, iniciada na administração Pereira Passos, com a abertura de ruas e avenidas, o fechamento de um sem-número de cortiços e a demolição de tantos outros, objetivando não só o saneamento, mas também o embelezamento da cidade, colocaria a nu novamente um problema que já se arrastava há mais de três décadas: como e onde alojar as massas de trabalhadores que aumentavam cada vez mais o contingente populacional concentrado na capital do país.

#### NOTAS

1. Cf. SINGER, P. *Economia, política da urbanização*. São Paulo: Brasiliense, 1973.
2. Cf. HOBSBAWN, E. J. *A era do capital ;1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
3. Cf. LOBO, E., op. cit.
4. Cf. FAUSTO, B., op. cit.
5. DECRETO nº 391, de 10/2/1903, art 27
6. BACKEUSER, E. *Habitações populares*. Relatório apresentado ao exmo. sr. dr. J.J. Seabra, ministro da Justiça e Negócios Interiores. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906. p. 105
7. Na documentação manuscrita pesquisada no AGCRJ, o termo *estalagem* serve freqüentemente para designar o cortiço, sendo assim ambos empregados com a mesma significação. No clássico da literatura brasileira de Aluísio Azevedo, *O cortiço*, podemos observar essa mesma dualidade, empregando o autor também o termo *estalagem* para designar o cortiço de seu livro.
8. BACKEUSER, E. op. cit., p. 105
9. Cf. BACKEUSER, E., op. cit.
10. Ibid., p. 107.
11. Ibid., p. 106
12. Ibid., p. 108.
13. DECRETOS LEGISLATIVOS nºs 762/1900, 842/1901, 874/1902 e 391/1903.
14. MARX, K. *O capital. Livro 1, v.2, 2ª. coleção*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971. p. 764.
15. Ibid.
16. A denominação *favela* parece ser proveniente da Guerra dos Canudos, trazida por soldados que lá estiveram Cf. BACKEUSER, E. op. cit., p. 111.
17. BACKEUSER, E. op. cit. 111
18. ARQUIVO Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Rio de Janeiro. Correia, Simões. In: SOUTO, Luís Rafael Vieira. Memorial apresentado à Câmara junto ao projeto para construção de casas operárias. Rio de Janeiro: 1885.

- Casas para operários e classes pobres (Código 46-4-56).
19. PIMENTEL, A. M. A. *Subsídios para o estudo de higiene do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia e Lit. de Carlos Gaspar da Silva, 1890.p.186-7.
  20. O censo apresenta dois tipos de população: a população terrestre, que é de 518.292, e a população marítima, que é de 4.359. Se considerarmos as duas, a população total de 1890 será de 522.651 habitantes: Censo demográfico de 1906.
  21. Cf. LOBO, E.op .cit.,p. 237.
  22. RECENSEAMENTO do Rio de Janeiro (Distrito Federal). Realizado em 20 de setembro de 1906. Rio de Janeiro: Oficina da Estatística, 1907.
  23. BACKEUSER, E. op. cit. 109.
  24. Ibid., p. 110.
  26. RELATÓRIO do Ministério dos Negócios do Império, apresentado à Assembléia Geral Legislativa na 1ª seção da 20ª legislatura, pelo ministro e secretário de estado dos Negócios do Império, barão de Mamoré. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886, p.84.
  27. AGCRJ- Ofício do secretário de Obras, Francisco Joaquim Bethencourt da Silva, ao inspetor geral de Higiene, Bento Gonçalves da Silva, Rio de Janeiro, 8/8/1891. Casas para operários e classes pobres(código 43-1-27) (manuscrito).
  28. Ibid.
  29. Ibid.
  30. Id. - Ofício do diretor da Casa da Moeda, dr. Eunes de Sousa, ao inspetor da Junta de Higiene Pública, Rio de Janeiro: 18/5/1891. Casas para operários e classes pobres (Código43-1-27) (manuscrito).
  31. Id. - Abaixo-assinado de moradores à rua General Caldwell nº28, ao prefeito, Rio de Janeiro,6/11/1903. Casas para operários e classes pobres (Código 46-4-57) (manuscrito).
  32. DECRETOS nºs 391 de 10/2/1903, 762 de 1/6/1900, 224 de 20/4/1896 e 842 de 9/12/1901.
  33. DECRETOS nºs 3.151 de 9/12/1882 e 3.349 de 20/10 1887.
  34. DECRETO nº 3.511 de 9/12/1882.
  35. Cf. BLAY, E.A. Dormitórios e vilas operárias: o trabalhador no espaço urbano brasileiro . In: VALADARES, L. P. (org.) *Habitação em questão*. Rio de Janeiro: Zahar, 1980.
  36. AGCRJ- SOUTO, L. R. V. Memorial, Rio de Janeiro,1885 (Código 46-4-56).
  37. DECRETO nº 9.754 de 19/5/1887.
  38. DECRETO nº 10.386 de 5/10/1889.
  39. AGCRJ- Requerimento de Rodolfo Dantas, pela companhia Evoneas Fluminense, ao ministro e secretário dos Negócios do Interior, José Cesário de Farias Alvim, Rio de Janeiro, 27/9/1890. Casas para operários e classes pobres (Código 40-4-56) (manuscrito).
  40. DECRETO nº 9.725 de 19/2/1887.
  41. DECRETO nº 9.859 de 8/2/1888.
  42. DECRETO de 4/6/1889.
  43. AGCRJ-Requerimento de Artur Sauer à princesa Isabel.Rio de Janeiro. 30/6/

*Habitações Populares*

1887. Casas para operários e classes pobres (Código 40-4-48) (manuscrito).
44. Id. - Estatutos da Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro. Casas para operários e classes pobres. (Código 46-4-57) (manuscrito).
45. Cf. BACKEUSER, E.op. cit.
46. Ibid.
47. Ibid.
48. Ibid.
49. DECRETO nº 32 de 29/3/1893.
50. AGCRJ- Requerimento do presidente da Companhia de Fiação e Tecidos Aliança, Manuel José da Fonseca, ao imperador. Rio de Janeiro, 16/4/1887. Casas para operários e classes pobres. (Código 46-4-49) (manuscrito).
52. Cf. BLAY, E. op. cit.,p. 153.
53. Cf. BACKEUSER, E.op. cit.
54. MENSAGEM do prefeito do Distrito Federal, lida na seção do Conselho Municipal, em 5/9/1906. Rio de Janeiro: Tipografia da Gazeta de Notícias, 1906.p.14.

### 3. O CORTIÇO E A ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL

#### *A questão sanitária e a política de erradicação dos cortiços*

Resulta desse estado de coisas, como se tem provado até à saciedade, que, quando a febre amarela se manifesta no Rio de Janeiro, o seu ponto de partida é sempre o cortiço, como é também aí que a epidemia acaba, depois de ter feito numerosas vítimas e de se ter propagado pelos quarteirões mais ricos e salubres da cidade.<sup>1</sup>

Como o Memorial apresentado pelo engenheiro Luís Rafael Vieira Souto, em 1885, junto ao seu projeto para a construção de “familistérios”, no Centro e arrabaldes da capital do Império, recrudesceria, nos meios governamentais e nos meios médicos, uma discussão que já se travava há muitos anos, acerca das medidas mais urgentes a serem adotadas, tendo em vista a melhoria das condições de salubridade da cidade do Rio de Janeiro.

Em relação a essa questão, existia uma conformidade entre os diversos setores implicados no assunto, fosse o Ministério do Império, a Câmara Municipal ou a junta Central de Higiene Pública e a Imperial, a Academia de Medicina. Todos eram concordes em que uma das necessidades básicas para que se encaminhassem os melhoramentos materiais da cidade era a extinção dos cortiços e a sua substituição por habitações populares mais higiênicas.

Segundo o mesmo Vieira Souto, em seu memorial:

Sabe-se o que são os cortiços e as deploráveis condições que eles apresentam pela falta de ar e luz, pela escassez de espaço, pela ausência de distribuição e arranjos interiores, pela péssima qualidade dos materiais de que são construídos, pela insuficiência d'água, de latrinas e de esgotos, e pela aglomeração de indivíduos, só comparável à dos animais nos estábulos.<sup>2</sup>

As referências às habitações das classes proletárias, constantes do discurso oficial, apareciam, freqüentemente, através de expressões carregadas de uma valorização ideológica, traduzindo o pensamento dos segmentos dominantes da sociedade.

Os cortiços deviam desaparecer, pois se constituíam em “repugnantes focos de peste, que tão prejudiciais têm sido à salubridade desta mísera

capital".<sup>3</sup>

A segregação, em termos habitacionais, constituía-se em uma projeção espacial do processo de estruturação de classes, que iria se aguçá com a inserção da cidade em uma economia de moldes capitalistas.

O problema da habitação estaria diretamente ligado à questão da reprodução da força de trabalho, através da questão sanitária, na medida em que o bem-estar e a saúde das classes trabalhadoras, proporcionando o prolongamento da vida e o desenvolvimento físico, seria uma garantia de aumento da prole.

Proporcionar ao trabalhador uma casa cômoda que satisfizesse as necessárias condições de higiene, representava uma garantia de reprodução do trabalho e, conseqüentemente, de ampliação e reprodução de capitais.

Como o próprio Vieira Souto justificava em memorial o seu pedido para concessão de favores, tendo em vista a construção de casas proletárias: "O bem-estar e a saúde das classes operárias interessam a todo o país, porque representam a base da prosperidade nacional".<sup>4</sup>

A mesma visão do problema habitacional estava subjacente nos pronunciamentos oficiais, onde os cortiços são apontados como os principais responsáveis pelas más condições sanitárias em que vivem as populações trabalhadoras da cidade.

O próprio Ministério dos Negócios do Império, em seus relatórios anuais, dedicava uma parte à apresentação do problema, destacando a necessidade de melhoria do serviço sanitário da capital, como uma das prioridades do governo.

Em relatório de 1886, insistia o ministro:

De há muito se reclamava, com justa razão, contra a permanência, em toda a área da cidade e até nas ruas mais centrais e populosas, de edifícios mal construídos, sem forma alguma arquitetônica, onde indivíduos nacionais e estrangeiros, muitos deles recém-chegados, pertencentes em sua generalidade às classes proletárias, se aglomeravam em aposentos estreitos, úmidos, mal arejados, sem nenhuma condição de higiene e conforto.<sup>5</sup>

Observa-se que a discussão empreendida pelos setores competentes, sobre as condições de vida da capital do Império, girava, basicamente, em torno da questão sanitária e, dentro desta, em torno do sistema de habitações construídas na cidade para moradia das classes pobres.

Já em 1876, uma comissão médica, constituída com a finalidade de examinar medidas sanitárias já propostas ao governo imperial, concluía pela necessidade de se melhorar as condições de higiene das habitações

*Lia de Aquino Carvalho*

das classes pobres, que se apresentavam como “focos de infecção permanentes”. Era essa mesma comissão que argumentava:

Antes de seguir em suas considerações, a comissão não pode, referindo-se a este ponto, deixar de solicitar ao governo imperial que favoreça a construção de domicílios salubres a baixo preço para as classes pobres tendo em vista burlar a ganância de certos homens que, a título de favorecerem essas classes, construindo edifícios adequados às condições de seus poucos recursos, lhes inoculam o gérmen das moléstias, com lucros fabulosos dos capitais empregados nessas edificações anti-higiênicas e mortíferas<sup>6</sup>

Dez anos mais tarde, nos pareceres apresentados pelos membros do Conselho Superior da Saúde Pública, permanecia a concepção de que os cortiços representavam uma ameaça do ponto de vista sanitário, sendo a sua extinção de necessidade absoluta para o empreendimento de qual-



*Concentrados nas freguesias mais centrais da cidade, próximo ao local de trabalho, ficavam as classes pobres aglomeradas em estalagens que, apesar de condenadas pela administração municipal, permaneciam como única opção de moradia ao alcance dos parcos salários dos operários. (Estalagem na rua do Senado-s/d-foto A. Malta-AGCRJ).*

quer melhoria nas condições de vida de salubridade da capital.

A tese apresentada ao Conselho de Saúde, para estudo de seus membros e que resultaria em diversos pareceres a respeito da questão sanitária, inquiria:

Quais as providências a tomar para melhorar as péssimas condições das habitações destinadas às classes pobres da nossa sociedade, substituindo as atuais estalagens denominadas "cortiços" por habitações salubres e removendo assim um dos mais poderosos focos de infecção que concorrem para a insalubridade da cidade do Rio de Janeiro.<sup>7</sup>

Os conceitos emitidos pelos membros do Conselho Superior de Saúde Pública, convocados para o estudo da questão, deixavam transparecer claramente que a discussão instaurada já há mais de dez anos, sobre a melhoria das condições de vida e de salubridade do Rio de Janeiro, circunscrevia-se às manifestações mais evidentes compreendidas pela péssima situação de moradia das populações menos favorecidas, evitando uma análise do processo de estruturação de classes, onde a reprodução das relações sociais se repetia na divisão da ocupação do espaço urbano residencial.

Centro comercial e financeiro de uma região que se tornara o eixo da economia do Império, era para a cidade do Rio de Janeiro que convergia a maior parcela de suas atividades econômicas, provocando uma concentração espacial dos meios de produção e conseqüentemente da força de trabalho.

A centralização dos meios de produção, originando uma acumulação de trabalhadores no mesmo espaço, sem uma correspondente expansão do setor habitacional, levava à má qualidade das moradias destinadas às classes proletárias.

O preço do espaço residencial estaria na razão direta da acumulação capitalista e na razão inversa da qualidade da habitação.<sup>8</sup>

Para os membros da Comissão de Saúde, o problema da habitação do pobre era, sem dúvida, relevante no estudo da higiene e, em alguns trechos de seu relatório, chegam mesmo a relacioná-lo com os interesses de lucro dos exploradores, como se pode ver na seguinte apreciação feita pelo dr. Xavier Azevedo, sobre a não observância das mínimas regras na construção das casas para os pobres, importando apenas a garantia do lucro:

O proprietário dessas estalagens indo sempre por diante, e construindo pequenos quartos separados por tabiques de madeira, onde faltam todas as condições precisas, exigindo somente do locador uma só condição, a importância do aluguel que ele considera a única e essencial.<sup>9</sup>



*As estalagens constituíam-se no principal objeto de denúncias por parte das autoridades sanitárias, que viam em sua existência uma constante ameaça à "saúde" da cidade. (Foto A. Malta - s/d - AGCRJ).*

Não eram, entretanto, consideradas as relações capitalistas de propriedade, uma vez que era, em última análise, o próprio governo, representante desses interesses, quem, através do Conselho de Saúde, se pronunciava a respeito.

O teor dos pareceres repetia as idéias de degeneração da saúde física e moral, decorrente da má qualidade de vida das populações dos cortiços, pronunciando-se que "essas asquerosas residências devem ser extintas, por isso que os fatos demonstram que elas representam uma sala de espera para a morte"<sup>10</sup> e justifica a necessidade de providências imediatas nesse sentido, pois que:

É nessas estalagens, verdadeiras sepulturas, representadas por

### *Habitações Populares*

pequenos cubículos onde existe a aglomeração; nesses cubículos ocupados por cinco e seis pessoas que aí dormem, recebendo um ar mefítico, causa produtora de tantas modalidades patológicas, que o pobre sente fraquear-lhe as forças, atendendo-se ao nenhum asseio, à estreiteza do espaço ocupado, à reunião de roupas, à água estagnada resultante das lavagens, a uma latrina comum, que concorrem ao depauperamento dos organismos.<sup>11</sup>

Era acentuado o estado precário em que viviam os pobres no Rio de Janeiro, em relação aos alojamentos que ocupavam, e era o próprio dr. José Maria Teixeira, membro da comissão sanitária, quem reafirmava em seu parecer, em consonância com os demais, a necessidade da demolição dos cortiços e a construção de moradias higiênicas. Propunha mesmo que fosse facilitado o acesso às áreas mais suburbanas da cidade por parte dos proletários, através do aumento do número de trens e diminuição dos pre-



*Casarões da rua Senador Pompeu traduzem um passado ainda presente. As casas de cômodos e estalagens são, em sua maioria, as mesmas do início do século. (Foto Oswaldo Porto Rocha - 1984).*

ços das passagens, o que levaria a um aumento da superfície habitável e conseqüentemente a uma melhoria das condições higiênicas dos que ficassem no Centro da cidade. E justificava:

Se insistimos sobre o aumento da área a habitar pela classe desfavorecida da fortuna, é que consideramos uma questão capital em higiene pública a densidade das populações das cidades e o dano que o acúmulo de moradores em uma só habitação, ou ainda em um mesmo quarteirão faz, não só a eles, mas ainda a toda circunvizinhança, ou mesmo a toda a cidade.<sup>12</sup>

Segundo Vieira Souto não existiam dúvidas acerca dessa realidade, quando em seu memorial apresentado em 1885 afirmava que a mortalidade na capital tinha sido, em 1884, a menor dos últimos anos, devendo-se esse fato ao melhoramento do estado sanitário da Corte desde que, por ordem da Junta de Higiene Pública, dera-se início ao fechamento e destruição das “mais úmidas, escuras e imundas” habitações proletárias.

A mesma observação era feita pelo dr. José Maria Teixeira:

(...) nos parece uma medida anti-higiênica a proibição de casas para os pobres em certo perímetro da cidade; elas existirão sempre mais ou menos ocultamente, mas com certeza em muito piores condições higiênicas do que se fossem permitidas.<sup>13</sup>

De fato, a concentração de cortiços na área mais valorizada da cidade, com o processo de industrialização e urbanização, vinha preocupando a municipalidade, que passava a tomar medidas no sentido de limitar a proliferação dessas moradias na área central da cidade.

Em postura de 1889, ficava determinado na seção VII em seu artigo nº 1:

No perímetro desta cidade compreendido entre a rua do Visconde de Sapucaí, da América, praia de Santo Cristo, todo o litoral desta praça até a praia dos Mineiros e do outro lado, rua do Conde d'Eu, a partir da rua Visconde de Sapucaí, Riachuelo, Evaristo da Veiga, Visconde de Maranguape, largo da Lapa, rua do Boqueirão e finalmente pelo litoral até a praia dos Mineiros, fica proibido o estabelecimento e a construção de cortiços, casinhas e outras edificações acanhadas para a habitação das classes menos favorecidas, e ainda mesmo nos quintais dos prédios. Penas: multas de 30\$000, sendo o dono obrigado a demolir a construção.<sup>14</sup>

Observe-se que a proibição incidia sobre a área mais central e de antiga ocupação da cidade, onde se desenvolveram, de início, todas as

### *Habitações Populares*

atividades comerciais e, mais tarde, financeiras e manufatureiras, decorrentes do processo de centralização da economia agrário-exportadora do café. Esta área, com o estabelecimento da manufatura, concentraria uma numerosa população de baixa renda, mão-de-obra farta e barata, proveniente das migrações, tanto internas como externas.

A pressão exercida sobre o governo, através dos relatórios das comissões de higiene, no sentido de serem eliminados os focos anti-higiênicos constituídos pelas habitações dessas classes menos favorecidas, reforçava a idéia de preservação das áreas mais valorizadas do Centro para especulações imobiliárias

Na mesma postura, estabelecia-se a obrigatoriedade da manutenção da higiene nos cortiços, sob pena de multa. Rezava assim o seu artigo 2º:

Os proprietários ou administradores das habitações, de que se trata nesta seção, devem conservá-las no maior estado de asseio, fazendo remover diariamente o lixo, mantendo em perfeito estado os aparelhos e encanamentos de esgoto e de águas da chuva, fazendo cair e desinfetar logo que ficarem desocupadas, cair e pintar interiormente ao menos duas vezes por ano nos meses de janeiro e junho. Penas: multa de 20\$000 e o duplo em cada reincidência.<sup>15</sup>

Lembramos que os anos de 1889 e 1891 foram de grandes epidemias de febre amarela na cidade do Rio de Janeiro e que o serviço de Saneamento, recém-transferido para o âmbito do Conselho Municipal, através de sua polícia sanitária, desenvolvia intenso combate visando à prevenção e repressão das causas de tais epidemias.<sup>16</sup>

O "saneamento das localidades e habitações", juntamente com o emprego de medidas necessárias à prevenção e erradicação das moléstias, endêmicas e epidêmicas, transmissíveis aos homens, eram incumbências da Inspeção Geral de Higiene,<sup>17</sup> ficando, portanto, afeta a seus serviços, a fiscalização da observância dos preceitos higiênicos na construção das habitações.<sup>18</sup>

O decreto de nº 762 de 1º de junho de 1900, no capítulo VI artigo 24, dispunha:

A divisão de casas de vastas dimensões por cubículos de madeira, de modo a se estabelecerem sob o mesmo teto famílias diversas, é terminantemente proibida, por contrária à higiene das habitações.

Parágrafo único: Essas casas devem ser consideradas prejudiciais à saúde pública, incidindo, portanto, nos preceitos sanitários e sujeitas à lei que regula a repartição de higiene.<sup>19</sup>

Para que fosse garantida a não-proliferação e a erradicação dessas casas na área central da cidade, a política governamental se fundamentava através dos decretos e posturas regulando a construção, reconstrução, acréscimos e consertos de prédios. Assim determinava:

Nos cortiços existentes não se permitirá obra alguma, conserto ou reparação que possam garantir sua segurança; só se tolerando pintura e caiação e não se permitindo novas edificações semelhantes em ponto algum.<sup>20</sup>

Como determinava também, em seus diversos aspectos, as normas, para construção de “avenidas” para proletários e operários: na preparação do terreno e traçado das ruas, na altura e ventilação dos pavimentos, na distribuição dos cômodos, na espessura e material das divisórias e finalmente em suas instalações higiênicas.<sup>21</sup>

Barata Ribeiro iniciara uma guerra de picaretas contra os cortiços, acabando com os casarões “infectos” onde se vivia em precárias condições de higiene, inaugurando a política de erradicação dos cortiços que culminaria com a reforma urbanística e sanitária, levada a efeito pela administração Pereira Passos.

Cuidava-se dos aspectos urbanístico e sanitário, desprezando-se o ângulo social.

As massas de população, afastadas do centro urbano pela valorização do espaço e tangidas para a periferia, pela campanha saneadora e moralizante da cidade, feita a golpes de picareta, retornariam posteriormente, estabelecendo-se com suas novas moradias, nos morros das áreas mais valorizadas da cidade.

### *A legislação específica*

O governo fica autorizado para conceder a Américo de Castro e às empresas que organizarem com o fim de construir edifícios destinados à habitação de operários e classes pobres, na cidade do Rio de Janeiro e seus arrabaldes, segundo os planos mais convenientes aprovados pelo mesmo governo, os seguintes favores...<sup>22</sup>

Com este decreto, iniciava-se, com respaldo legal, um período sucessivo de formação de empresas destinadas à construção de casas proletárias no Rio de Janeiro.

As vantagens oferecidas explicitavam, já àquela época, um controle –

por parte de um governo representativo das classes proprietárias – dos setores menos favorecidos da população através do setor habitacional.

Isenção, até vinte anos, do imposto predial, dispensa, no mesmo prazo, do imposto de transmissão de propriedade; direito de desapropriação de terrenos particulares; concessão gratuita, também por vinte anos, do domínio útil de terrenos do estado<sup>23</sup> são os principais favores concedidos pelo governo à classe dos capitalistas, interessados em investimentos no setor de construção de moradias populares.

Vale lembrar que, desde 1876, quando dos pareceres da comissão médica constituída para estudos de medidas sanitárias a serem tomadas pelo governo imperial, foi levantada a questão da necessidade de se favorecer a construção de domicílios salubres a baixo preço para as classes pobres.<sup>24</sup>

Delineava-se o conflito entre os especuladores e os industrialistas, que deveria ser resolvido pelo governo a favor do segundo.

De fato, os especuladores proprietários de cortiços obtinham, do aluguel de cômodos, um retorno muito além do capital empregado em operações financeiras, enquanto os capitalistas, construindo habitações alternativas, sucumbiriam à concorrência daqueles. Vieira Souto afirmava que:

Em semelhantes condições, a luta seria impossível, e sem nenhuma vantagem conduziria à ruína os capitalistas que tentassem travá-la, porque é intuitivo que tais proprietários, estabelecendo os aluguéis dos cortiços muito mais baixo do que poderiam fazê-los os construtores dos novos prédios, dotados de todas as condições de higiene e de conforto de vida, formariam numa concorrência impossível de sustentar, e de novo ficariam senhores exclusivos do seu campo de torpe especulação.<sup>25</sup>

O Estado era chamado a intervir no conflito, ficando claro, pelo teor do decreto de 1882, que, se o governo imperial concedia favores aos capitalistas que construíssem habitações salubres para as classes operárias, não só atendia aos interesses desta classe que representava politicamente, como daí resultavam benefícios para a saúde pública, atendendo às modificações urbanas da cidade.

Para que fossem levadas a termo as transformações urbanas do Rio de Janeiro, era necessário não apenas o fechamento e demolição dos cortiços, mas a sua substituição por outras habitações acessíveis para as classes pobres, o que exigia a concessão feita por parte da administração municipal, de largos favores à classe desses capitalistas.

A constituição de diversas empresas assentadas nos favores da lei nº 3.151, habilitava o governo a iniciar a execução daqueles importantes

melhoramentos que visavam à transformação da cidade do Rio de Janeiro em um centro “civilizado”, à semelhança dos europeus.

Em relatório de 1888, o ministro dos Negócios do Império se referia aos diversos requerimentos apresentados a seu ministério solicitando os benefícios constantes do referido decreto legislativo, juntamente com a disposição do artigo 2º, parágrafo único, da lei nº 3.349 de 20 de outubro de 1887, que revogara determinação do artigo 1º, § 1º da lei nº 3.151, que obrigava as empresas ao pagamento das despesas com a demolição dos cortiços e à indenização aos proprietários do valor das obras.<sup>26</sup>

Justificava o ministro essas concessões e comparava a “consciência cristã” observada no Brasil que:

(...) como nos países europeus e nos Estados Unidos da América, mostra-se comovida e até inquieta com o crescente pauperismo das classes operárias, cujo salário, em geral, apenas chega para viver mal e muitas vezes para tanto não basta. À sombra da idéia generosa de proteção a esta classe, embora movidos por outros intuítos mais práticos, alguns proprietários de oficinas importantes construíram para seus operários, junto delas, casas cômodas e higiênicas e de baixo aluguel.<sup>27</sup>

Certamente, esses “intuítos práticos” tiveram um peso considerável na decisão do governo quando da revogação do disposto no artigo 1º, § 1º da lei nº 3.151, pois que, devido a essa disposição, estavam sendo retardadas as construções de habitações destinadas às classes pobres, ainda que os favores constantes dessa lei tivessem sido concedidos a numerosos cidadãos. Embora os melhoramentos – advindos dessa concessão – para as classes pobres e para a salubridade da cidade fossem de interesse imediato, o pagamento da demolição e a indenização dos proprietários eram um obstáculo às empresas concessionárias, na medida em que se constituíam em:

(...) ônus que assusta os capitais, sobretudo pela incerteza de sua extensão, e que não tem razão de ser, porquanto, construídas habitações com todos os requisitos higiênicos e de preço locativo ao alcance das classes que hoje ocupam os cortiços, irão estes desaparecendo pelo natural efeito da concorrência.<sup>28</sup>

Procurava o governo com tais concessões prover algumas necessidades da higiene da cidade e, dentre estas, destacava-se a extinção dos cortiços, considerados um dos problemas fundamentais na resolução da questão sanitária.<sup>29</sup>

Essa seria a campanha manifesta e que foi por nós explanada no

item anterior.

O Estado aliava a seus interesses os das empresas concessionárias e em 1886 aprovava os planos dos edifícios que Jorge Miranda Filho faria construir para habitação de operários e classes pobres,<sup>30</sup> e prorrogava, no mesmo ano, os prazos estabelecidos,<sup>31</sup> o que já demonstrava a intenção, por parte do governo, de manter a questão habitacional sob seu controle, mas em conformidade com a classe dos capitalistas.

Em 1887, eram aprovados os planos para construção de habitações populares, apresentados por Luís Rafael Vieira Souto e Antônio Domingues dos Santos Silva,<sup>32</sup> e o plano de construção de casas denominadas "evoneas", também para habitação de operários e classes pobres, de Américo de Castro.<sup>33</sup>

Concessão feita a Arthur Sauer, em 1888, compreendia, além de favores análogos aos das concessões anteriores, o de isenção por vinte anos dos direitos de consumo para os materiais de construção, e dos objetos e aparelhos que tivesse de importar para realização das suas obras.<sup>34</sup> Embora a cláusula que estabelecia essa isenção ficasse dependente da aprovação da assembléia geral, abria-se uma brecha no sistema de privilégios.

Na verdade, o decreto de concessões de 1882 provocou uma corrida para a formação de empresas, embora tivesse bem estabelecido que:

Nos contratos que o governo celebrar para as concessões facultadas, e nos regulamentos que expedir para execução desta lei, estabelecerá o seguinte:

1º - Prazo certo para organização das empresas, apresentação dos respectivos estatutos, planos e plantas das construções, começo e conclusão destas, e duração dos favores.<sup>35</sup>

Chegava-se a 1889 sem ter conseguido o estabelecimento, de fato, da questão habitacional em nível de resoluções concretas.

A pressão contra os cortiços e a classe de especuladores que explorava toda uma camada da população que se utilizava desse tipo de moradia, manifestava-se claramente nas posturas baixadas pela administração municipal, regulando a construção e reconstrução de prédios.

Determinando os limites da área urbana para a construção de "cortiços, casinhas e outras edificações acanhadas para habitação das classes menos favorecidas", e ainda sujeitando a execução de qualquer obra a licença da Câmara, fechava-se o cerco à questão das habitações populares, que tanto vinha preocupando os segmentos dominantes da sociedade do Rio de Janeiro, desde que o desenvolvimento industrial se manifestava com suas exigências de urbanização.

Em postura de 1889, ficava estabelecido:

Não será permitida sem licença da Câmara:

a – Qualquer construção no interior de terrenos, ainda que tais terrenos tenham alguma edificação em sua frente.

b – Qualquer conserto ou obra no interior de prédios desde que atinjam a mais da metade da área ocupada pelo prédio.<sup>36</sup>

E ainda:

É proibido em estalagem ou casa de alugar quartos a construção de tabiques e outras divisões, não permitidas pelas posturas municipais, para formação de quartos ou cubículos, embora tenham os prédios os requisitos mencionados no código de postura.<sup>37</sup>

Tais determinações ficavam confirmadas e ampliadas nas posturas de 1900 e 1903:

Nenhuma obra de construção, reconstrução, acréscimos e modificações de prédios poderá ser começada nas freguesias da Candelária, Santa Rita, Sacramento, São José, Santo Antônio, Espírito Santo, Santana, Glória, Lagoa, Gávea, São Cristóvão, Engenho Velho, Engenho Novo, Inhaúma e Irajá, sem licença da prefeitura.<sup>38</sup>

Se aliamos essas decisões referentes às questões física e espacial dos cortiços, à série e concessões feitas, no mesmo período, para a construção de casas proletárias, parece-nos evidente a intervenção do Estado no sentido de coordenar o processo de urbanização da cidade, em função das necessidades emergentes, em uma área que se industrializa.

Representante da classe agrário-exportadora, o Estado, no momento em que o país se industrializava, estava voltado para a defesa dos interesses fiscais, financeiros e políticos dessa classe. No âmbito municipal, a administração teria que tomar medidas objetivando evitar uma crise nos setores dominantes, em uma cidade como o Rio de Janeiro, onde a industrialização requeria uma intensificação do processo de acumulação e reprodução de capitais.

Transferindo para a classe dos capitalistas a iniciativa de resolução do problema habitacional, o Estado garantia essa acumulação e reprodução de capitais, ao mesmo tempo que chamava para si as vantagens daí resultantes.

Se de um lado intensificava-se a campanha legal contra os cortiços, utilizando-se, como já vimos, da questão sanitária como pano de fundo

que justificava as medidas coercitivas, por outro lado as concessões feitas a empresas para a construção de casas para operários complementava aquelas medidas, desde que possibilitava a solução do problema com a substituição daquelas moradias por outras, mais higiênicas e fora do espaço urbano mais valorizado, já delimitado nas posturas.

O desenvolvimento industrial, a acumulação de capital e o embelezamento da cidade e a conseqüente valorização do espaço para morar aguçam as contradições, apresentando uma relação inversa entre acumulação de capital e relações capitalistas de propriedade.<sup>39</sup>

Em 1890 o governo provisório resolvia, pelo decreto nº 843, conceder ao Banco dos Operários diversos favores,<sup>40</sup> a fim de construir na cidade do Rio de Janeiro e arrabaldes, edifícios destinados à habitação das classes pobres.<sup>41</sup>

O Banco deveria construir, no prazo de três anos, habitações para duas mil pessoas, sendo que haveria seis classes de moradias que iriam de casas para uma só pessoa até casas para famílias de 12 pessoas, com um aluguel mensal de 10\$000 para a de 1ª classe e 40\$000 para a de 6ª classe.<sup>42</sup>

Em 1893, o Conselho Municipal, apresentando para discussão projeto que autorizava o prefeito a conceder favores para edificação de habitações proletárias, fazia diversas considerações sobre as condições morais e de saúde dessas habitações, a especulação econômica e os esforços baldados do governo, oferecendo privilégios para a construção de novas casas, terminando por lembrar que:

(...) em todos os países do mundo, governos e municipalidades empenham o maior esforço na solução do problema e que, nas grandes cidades da Europa, onde a transformação das habitações das classes operárias se impôs, como ora se impõe no Rio de Janeiro, os fatos provaram a eficácia de certos auxílios, concedidos pelo poder municipal, mediante observância de determinados preceitos.<sup>43</sup>

E no mesmo ano, novamente o Conselho Municipal discutia sobre a questão habitacional, aprovando decreto que autorizava o prefeito a receber propostas para “edificação de grupos de pequenas casas denominadas vilas operárias.”<sup>44</sup>

Ficava determinado que:

Dentre as propostas apresentadas terão preferência aquelas que no menor prazo possível se comprometessem a levar a efeito a construção dessas casas para residências de operários e famílias pobres, guar-

dando todas as imprescindíveis condições de higiene e tendo cada uma, quando for possível, terreno na frente e nos fundos.<sup>45</sup>

Estendendo os favores da lei às fábricas que quisessem também construir suas vilas,<sup>46</sup> estabelecia, entretanto que:

Da data desta lei em diante, não será fechada nem demolida pela municipalidade casa alguma em que habitem operários e suas famílias pobres, até que se realizem as construções de que trata este projeto, salvo aquelas em prévia vistoria se verificar que ameaçam ruína iminente.<sup>47</sup>

O conflito permaneceria latente, entre os interesses dos proprietários dos cortiços, de um lado, e dos empresários e industriais, do outro.

Observam-se períodos de recrudescimento, por parte do governo, da campanha contra os cortiços, baixando a administração municipal posturas que regulamentavam suas construções ou reconstruções, com as de 1889, 1900, 1903 e 1906, ou mesmo desenvolvendo uma política de erradicação dessas moradias, como a inaugurada por Barata Ribeiro.<sup>48</sup>

Vilas operárias foram construídas por industriais que tomaram a seu cargo a solução do problema, dentro de uma visão capitalista em auferir maiores lucros e garantir uma reprodução de capital com um controle direto da força de trabalho.

Chegava-se à administração Pereira Passos, quando o Rio de Janeiro sofreria intenso processo de urbanização, que marcaria nitidamente a diferenciação espacial, em sua ocupação por residência de classes de altas rendas (Zona Sul) ou por suas atividades (áreas centrais) e pela ocupação industrial e das classes obreiras, na Zona Norte e subúrbios.

A abertura de novas artérias nas áreas centrais acarretaria a demolição de inúmeros cortiços sem que houvesse número suficiente de novas moradias para onde se deslocassem essas camadas de população; lembramos que, em 1903, havia sido promulgada postura que proibia obras de conserto ou reparação nos cortiços localizados nas áreas proibidas.

A escassez de moradias, aliada à alta valorização das áreas centrais da cidade, tornaria os aluguéis altíssimos, afastando definitivamente as populações pobres dessas áreas da cidade.

A administração regulamentaria, uma vez mais, a construção de casas para proletários, baseada em decretos anteriores. Entretanto, as iniciativas da municipalidade no sentido de resolver o problema eram inexpressivas novamente, de resultados duvidosos.

Por decreto de 1905,<sup>49</sup> ficava o prefeito

### *Habitações Populares*

(...) autorizado a adquirir para a municipalidade, a fim de aproveitá-las na construção de casas para operários, as sobras de terrenos dos prédios desapropriados para a abertura da avenida Salvador de Sá ou outras, constante do plano de saneamento e embelezamento da cidade.<sup>50</sup>

#### O prefeito ficava igualmente autorizado

(...) a conceder anualmente, durante cinco anos, o prêmio de vinte contos de réis à melhor vila operária, com a lotação mínima de 250 pessoas, que for construída na zona urbana do distrito.

1º - Para a concessão deste prêmio se terão em vista, especialmente, as condições higiênicas e estéticas da construção.<sup>51</sup>

Em mensagem lida na sessão do Conselho Municipal, em 1906, o prefeito dava ênfase ao problema da habitação no Rio de Janeiro, e sua solução com a edificação de vilas operárias:

É com vivo prazer que tenho a honra de comunicar -vos que já se acham em construção 120 casas para operários, constituindo três agrupamentos- um no beco do Rio e dois outros em terrenos desapropriados na nova avenida Salvador de Sá e à rua São Leopoldo. Dos problemas urbanos que mais se impunham à consideração da municipalidade é esse, com certeza um dos mais importantes. Resolvidas essas construções, sem delongas, como foi, e devendo essa resolução transformar-se, dentro em breve, em realidade, damos fecundo exemplo de progresso a paíesses mais adiantados do que o nosso, em que essa magna questão social, sempre em debate, ainda não logrou encontrar a solução prática almejada.<sup>52</sup>

Certamente, no nível do discurso governamental, referendado pela linguagem legal, a questão da habitação popular tomava vulto apenas enquanto impasse no desenvolvimento urbano de um Rio de Janeiro que se industrializava. A linguagem das posturas e decretos municipais encobria, apenas, o discurso de uma classe em emergência.

#### *NOTAS*

1. AGCRJ. Souto, L.R.V. Memorial apresentado à Câmara junto ao projeto para construção de casas operárias. Rio de Janeiro: 1885. Casas para operários e clas-

- ses pobres (Código 46-4-56).
2. Ibid.
  3. AGCRJ. Parecer aprovado pela Junta Central de Higiene Pública, sobre proposta de Jorge Mirandola Filho. Rio de Janeiro:2/5/1883. Casas para operários e classes pobres. (Código 46-4-48) (Manuscrito).
  4. AGCRJ. Souto, L.R.V. Memorial.
  5. RELATÓRIO do Ministério dos Negócios do Império, apresentado à Assembléia Geral Legislativa, na 1ª seção da vigésima legislatura, pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios do Império, barão do Mamoré. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886, p.84.
  6. AGCRJ. Souto, L.R.V. Memorial.
  7. CONSELHO Superior de Saúde Pública. Pareceres sobre os meios de melhoria das condições das habitações destinadas às classes pobres. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1866, p. 1.
  8. Cf. MARX,K., op. cit.
  9. CONSELHO Superior de Saúde Pública, op.cit., p. 9.
  10. Ibid., p.10.
  11. Ibid., p. 11.
  12. Ibid., p. 18.
  13. Ibid., p. 18-9.
  14. POSTURA Municipal de 1889, seção VII, artigo 1º, Código de Posturas da cidade do Rio de Janeiro. p. 21-2.
  15. Ibid.
  16. A lei nº 1.261 de 31/12/1904 tornava obrigatória em toda a República a vacinação e revacinação contra varíola.
  17. DECRETO nº169 de 18/1/ 1890.
  18. Ibid.
  19. DECRETO nº 762 de 1/6/1900.
  20. DECRETO nº 391 de 10/2/1903.
  21. DECRETOS nº s 762 de 1/6/1900, 842 de 9/12/1901, 874 de 5/5/1902 e 391 de 10/2/1903.
  22. DECRETO nº 3.151 de 9/12/1882, artigo 1º.
  23. Ibid., artigos 1º,2º,3º, e 4º.
  24. AGCRJ. Souto, L.R.V. Memorial.
  25. Ibid.
  26. RELATÓRIO do Ministério dos Negócios do Império, apresentado à Assembléia Geral Legislativa na 3ª seção da vigésima legislatura, pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios do Império, José Fernandes da Costa Pereira Júnior. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888, p. 101.
  27. RELATÓRIO do Ministério dos Negócios do Império, apresentado à Assembléia Geral Legislativa, na 4ª seção, vigésima legislatura, pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios do Império, Antônio Ferreira Viana. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889, p. 142.
  28. Ibid.

*Habitações Populares*

29. Ibid.
30. DECRETO nº 9.509 de 17/10/1885.
31. DECRETOS nºs 9.651 de 2/10/1887 e 9.691 de 31/12/1887.
32. DECRETO nº 9.725 de 19/2/1887.
33. DECRETO nº 9.754 de 19/5/1887.
34. RELATÓRIO do Ministério dos Negócios do Império. Rio de Janeiro, 1888, p. 101.
35. DECRETO nº 3.151 de 9/12/1882, § 2º, 1º.
36. POSTURA Municipal de 1889.
37. Ibid.
38. DECRETO nº 391 de 10/2/1903 e 762 de 1/6/1900.
39. Cf. MARX, K. op. cit.
40. DECRETO nº 843 de 11/10/1890.
41. Ibid., cláusulas Ve VI.
42. Ibid., cláusulas V.
43. ANAIS do Conselho Municipal. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Commercio, 1891/1894, p. 88.
44. Ibid., decreto nº 95, p. 86.
45. Ibid., decreto nº 95, art.2º.
46. Ibid., decreto nº 95, art.4º.
47. Ibid., decreto nº 95, art.6º.
48. Ibid.
49. DECRETO nº 1.042 de 18/7/1906.
50. Ibid.
51. Ibid.
52. MENSAGEM do prefeito do Distrito Federal. Rio de Janeiro, 1906, p. 14.

## CONCLUSÃO

No Rio de Janeiro, o problema da habitação popular, em finais do século XIX e primeiros anos do século XX, decorreu da necessidade de adequação do espaço urbano às transformações ocorridas no nível das relações de produção.

A fase de transição da atividade artesanal e manufatureira para a industrial, determinando as novas funções da cidade, levou a uma redistribuição do espaço urbano em função de capitais e de controle da força de trabalho.

Assim, a construção de vilas operárias, como solução alternativa ao problema habitacional, avocada pela classe empresarial, visava, antes de tudo, a garantir o suprimento da força de trabalho.

A questão sanitária e a política de erradicação dos cortiços desenvolvida pela administração municipal eram, ao mesmo tempo, causa e efeito desse processo de organização do espaço urbano carioca.

As denúncias feitas pelo setores reponsáveis sobre a insalubridade do Rio de Janeiro, apontando as péssimas condições de higiene das habitações coletivas como um dos principais fatores responsáveis, e as medidas administrativas de restrições a essas moradias provocariam um movimento de descentralização do espaço residencial, na medida em que os cortiços, estalagens e avenidas tinham cada vez mais restringidos os limites da área permitida para sua construção.

A pressão exercida pelo governo, no sentido de afastar das áreas centrais da cidade aquelas construções populares, provocou uma expansão para as zonas mais afastada ao sul e as suburbanas ao norte.

Por outro lado, era a própria expansão do espaço urbano – em um processo de reurbanização do Rio de Janeiro, onde as necessidades impostas pelas transformações econômicas e a valorização territorial eram fatores determinantes que levaria a uma ação governamental, no sentido de esvaziar as áreas mais valorizadas da cidade, derrubando os indesejáveis cortiços, onde vivia numerosa população de trabalhadores que, com péssimas condições de vida, se constituíam em uma presença que, por si só, era uma contradição aos foros de cidade moderna assumidos pela capital.

Além disso, o crescimento econômico, com a ampliação do mercado consumidor, exigia um aumento das forças produtivas e, conseqüentemente, a garantia do aumento e reprodução da força de trabalho.

### *Habitações Populares*

Com a concentração da mão-de-obra em torno das unidades produtoras, notadamente as fábricas, viabilizava-se um controle e manipulação daquela força de trabalho.

Gostaríamos finalmente de chamar atenção para o fato de que, a partir do nosso estudo, surgiram diversas questões, tais como a relação entre a especulação imobiliária, a valorização do espaço urbano e a política de erradicação dos cortiços; ou a relação entre a política de concessões para a construção de vilas operárias e a aceleração do processo de acumulação de capitais.

Embora ligadas ao nosso tema de análise, por sua complexidade e importância, admitiriam estudos independentes e mais aprofundados.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### *Fontes Primárias*

#### *Manuscritos*

ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro. *Casas para operários e classes pobres.*

Códices:

38-2-21

40-4-45

40-4-48

43-1-26

43-1-27

43-1-35

46-4-48

46-4-49

46-4-50

46-4-51

46-4-56

46-4-57

#### *Impressos*

##### *Publicações Oficiais:*

BRASIL. Coleção das leis. Rio de Janeiro: 1886-1906.

----- Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. Recenseamento do Brasil. Agricultura e Indústrias, Distrito Federal. Rio de Janeiro: Tipografia da Estatística, 1924, v. 2 (2ª parte).

BRASIL. Recenseamento do Brasil realizado em 1º de setembro de 1920; população do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Tipografia da Estatística, 1923, v. 2.

----- Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890- 1891.

----- Relatório do Ministério dos Negócios do Império. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886- 1889.

RIO DE JANEIRO. Anais do Conselho Municipal. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Commercio, 1891-1897.

----- Código de posturas da cidade do Rio de Janeiro, 1889.

----- Conselho Superior de Saúde Pública. Pareceres sobre os meios de melhorar as condições das habitações destinadas às classes pobres. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886.

- Consolidação das leis e posturas municipais.
- Legislação Distrital. Rio de Janeiro: 1906. (2ª parte.)
- Mensagem do prefeito do Distrito Federal. Rio de Janeiro: Tipografia da Gazeta de Notícias, 1893- 1906.
- Recenseamento do Rio de Janeiro (Distrito Federal). Realizado em 20 de setembro de 1906. Rio de Janeiro: Oficina de Estatística, 1907.

**Livros:**

- AGACHE, Alfred. *Cidade do Rio de Janeiro; extensão, remodelação, embelezamento*. Paris: Foyer Brésilien, 1930.
- ALMEIDA, Pedro José de. *Algumas considerações higiênicas acerca das habitações*. Rio de Janeiro: Tipografia e Livraria Francesa, 1845.
- BACKEUSER, Everardo. *Habitações populares*; relatório apresentado ao exmo. sr. dr. J.J. Seabra, ministro da Justiça e Negócios Interiores. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906.
- PIMENTEL, Antônio Martins de Azevedo. *Subsídios para o estudo de higiene do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia e Lit. de Carlos Gaspar da Silva, 1890.

**Fontes Secundárias**

- ABREU, Maurício, BROUSTEIN, Olga. *Políticas públicas, estrutura urbana e distribuição de população de baixa renda na áreas metropolitanas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBAM, 1978 mimeo.
- FAUSTO, Bóris. *Trabalho urbano e conflito social (1890- 1920)*. São Paulo: Difel, 1976 (Corpo e Alma do Brasil, 46).
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 9. ed. São Paulo: Nacional, 1969.
- HOBSBAWN, Eric J. *A era do capital: 1848 - 1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra 1977.
- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro* (do capital comercial ao capital industrial e financeiro). Rio de Janeiro: IBMEC, 1978. 2v.
- LUZ, Nícia Vilela. *A luta pela industrialização do Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975 (Biblioteca Alfa-Ômega de Cultura Universal. Série 1ª, Esta América, v. 3).
- MARX, Karl. *O capital*. Livro 1, v. 2,2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971.
- PERLMAN, Janice E. *O mito da marginalidade: favelas e política no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. 12 ed. São Paulo: Brasiliense, 1970.
- SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. São Paulo: Brasiliense, 1973.
- STEIN, Stanely J. *Origens e evolução da indústria têxtil no Brasil, 1850-1950*. Tradução de Jaime Larry Benchimol. Rio de Janeiro: Campus, 1979.
- VALADARES, Lícia do Prado, org. *Habitação em questão*. Rio de Janeiro: Zahar, 1980.
- VALDERDE, Orlando et. al. *Curso de Geografia da Guanabara*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia (Biblioteca Geográfica Brasileira. Série B, Publicação nº 21).

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

### *A era das demolições*

- p. 30 Rua Primeiro de Março. 1904. Malta. AGCRJ.
- p. 34 Copacabana. 1904. Malta. AGCRJ.
- p. 44 Desmoronamento do edifício do Clube de Engenharia. 1906. Malta. AGCRJ.
- p. 48 Casa de cômodos. 1904. Malta. AGCRJ.
- p. 59 Demolição do hospital da Ordem Terceira da Penitência. 1906. Malta. AGCRJ.
- p. 64 Avenida Central. 1906. Malta. AGCRJ.
- p. 68 Aterro da avenida Beira-Mar. 1904. Malta. AGCRJ.
- p. 70 Avenida Central. 1912. Marc Ferrez. AGCRJ.
- p. 72 Obras do porto. 1906. Malta. AGCRJ.
- p. 74 Acampamento cigano. 1912: *A Noite*. AGCRJ.
- p. 81 Casa de Tia Ciata. 1941. AGCRJ.
- p. 83 João da Baiana. s/d. MIS.
- p. 88 Jardim da rua Camerino. 1984. Oswaldo Rocha.
- p. 92 Morro do Pinto. 1912. Malta. AGCRJ.
- p. 104 Casa Simpatia. 1984. Oswaldo Rocha.

### *Habitações populares*

- p. 133 Rua Carmo Neto: habitações coletivas. 1904. Malta. AGCRJ.
- p. 134 Rua Senador Pompeu: estalagem. 1984. Oswaldo Rocha.
- p. 135 Rua do Senado: estalagem. 1906. Malta. AGCRJ.
- p. 136 Chácara da Floresta: portão de entrada. 1920. Malta. AGCRJ.
- p. 137 Chácara da Floresta: vista geral. 1921. Malta. AGCRJ.
- p. 145 Vila operária da fábrica Aliança. s/d. AGCRJ.
- p. 149 Vila Pereira Passos na avenida Salvador de Sá. 1925. Malta. AGCRJ.
- p. 156 Rua do Senado: estalagem. s/d. Malta. AGCRJ.
- p. 158 Vista geral de uma estalagem. s/d. Malta. AGCRJ.
- p. 159 Rua Senador Pompeu: casarões. 1984. Oswaldo Rocha.



## COLEÇÃO BIBLIOTECA CARIOCA

*A ERA DAS DEMOLIÇÕES/HABITAÇÕES POPULARES*, de Oswaldo Porto Rocha e Lia de Aquino Carvalho, 1987, 1995. Volume 1.

*AFORAMENTOS: INVENTÁRIO SUMÁRIO*, de Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. 1987. Volume 2.

*RIO DE JANEIRO: CIDADE E REGIÃO*, de Lysia Bernardes e Maria Therezinha de Segadas Soares. 1987, 1995. Volume 3.

*A ALMA ENCANTADORA DAS RUAS*, de João do Rio. 1987, 1995. Volume 4.

*O GARATUJA*, de José de Alencar, 1987. Volume 5.

*HISTÓRIA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO*, de Delgado de Carvalho. 1988, 1990, 1994. Volume 6.

*AS MULHERES DE MANTILHA*, de Joaquim Manuel de Macedo. 1988. Volume 7.

*DIÁRIO DO HOSPÍCIO/O CEMITÉRIO DOS VIVOS*, de Lima Barreto. 1988, 1993. Volume 8.

*UM RIO EM 68*, de Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural. 1988. Volume 9.

*DESABRIGO*, de Antônio Fraga, 1990, 1995. Volume 10.

*PEREIRA PASSOS: UM HAUSSMANN TROPICAL*, de Jaime Larry Benchimol. 1990, 1992. Volume 11.

*AVENIDA PRESIDENTE VARGAS: UMA DRÁSTICA CIRURGIA*, de Evelyn Furquim Werneck Lima. 1990, 1995. Volume 12.

*A MULHER E OS ESPELHOS*, de João do Rio. 1990, 1995. Volume 13.

*MISTÉRIOS DO RIO*, de Benjamim Costallat. 1990, 1995. Volume 14.

- BOM-CRIOULO*, de Adolfo Caminha. 1991. Volume 15.
- O MUNDO DE MACHADO DE ASSIS*, de Miécio Táti. 1991, 1995. Volume 16.
- DOS TRAPICHES AO PORTO*, de Sérgio Tadeu de Niemeyer Lamarão. 1991. Volume 17.
- O RIO DE JANEIRO DA PACIFICAÇÃO*, de Paulo Knauss de Mendonça. 1991. Volume 18.
- A CIDADE MULHER*, de Alvaro Moreyra. 1991. Volume 19.
- OS TRANSPORTES COLETIVOS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO*, de Maria Lais Pereira da Silva. 1992. Volume 20.
- NATUREZA E SOCIEDADE NO RIO DE JANEIRO*, org. Maurício Abreu. 1992. Volume 21.
- NO RASCUNHO DA NAÇÃO: INCONFIDÊNCIA NO RIO DE JANEIRO*, de Afonso Carlos Marques dos Santos. 1992. Volume 22.
- ESTAÇÃO RIO*, de Maria Augusta Machado da Silva. 1992. Volume 23.
- NEGOCIANTES E CAIXEIROS NA SOCIEDADE DA INDEPENDÊNCIA*, de Lenira Menezes Martinho e Riva Gorenstein. 1993. Volume 24.
- AS TROPAS DA MODERAÇÃO*, de Alcir Lenharo. 1993. Volume 25.
- BAMBAMBÃ!*, de Orestes Barbosa. 1993. Volume 26.
- AS RAZÕES DO CORAÇÃO*, de Afrânio Peixoto. 1994. Volume 27.
- JOÃO DO RIO: CATÁLOGO BIBLIOGRÁFICO*, de João Carlos Rodrigues. 1994. Volume 28.
- AUGUSTO MALTA: CATÁLOGO DA SÉRIE NEGATIVO EM VIDRO*, de Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. 1994. Volume 29.
- SEBASTIANÓPOLIS*, de Adelino Magalhães. 1994. Volume 30.

*A INDÚSTRIA DO RIO DE JANEIRO ATRAVÉS DE SUAS SOCIEDADES ANÔNIMAS*, de Maria Bárbara Levy. 1994. Volume 31.

*TIA CIATA E A PEQUENA ÁFRICA NO RIO DE JANEIRO*, de Roberto Moura. 1995. Volume 32.

*O CARNAVAL DAS LETRAS*, de Leonardo Affonso de Miranda Pereira. 1995. Volume 33.

*A NEGREGADA INSTITUIÇÃO: CAPOEIRAS NO RIO DE JANEIRO*, de Carlos Eugênio Libano Soares. 1995. Volume 34.

*PAPÉIS VELHOS*, de Machado de Assis. 1995. Volume 35.



**COLEÇÃO BIBLIOTECA CARIOCA**

**Cadastro**

Caso você possua algum interesse em cadastrar-se na COLEÇÃO BIBLIOTECA CARIOCA, preencha este formulário e remeta ao endereço abaixo.

NOME \_\_\_\_\_

ENDEREÇO \_\_\_\_\_

PROFISSÃO \_\_\_\_\_

- Professor universitário
- Professor de 1º e 2º graus
- Estudante de graduação
- Estudante de pós-graduação
- Outra \_\_\_\_\_

INSTITUIÇÃO COM A QUAL MANTÉM O VÍNCULO ACIMA CITADO:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Caso você desenvolva ou possua alguma pesquisa que tenha como tema a cidade do Rio de Janeiro, informe o título, apresente uma pequena sinopse, o número de laudas datilografadas e sua destinação (tese de doutorado, dissertação de mestrado, monografia de fim de curso, publicação de livro ou artigo, montagem de exposição, projeto técnico etc.).

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

No que se refere à cidade do Rio de Janeiro, quais são suas áreas de interesse?

\_\_\_\_\_

Como você conheceu a COLEÇÃO BIBLIOTECA CARIOCA? \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Remeta este formulário para:

Divisão de Editoração C/DGDI  
rua Amaro Lima nº 15, sala 112 - Cidade Nova  
20211-120 - Rio de Janeiro - RJ

**IMPRESSO NAS OFICINAS GRÁFICAS  
DA IMPRENSA DA CIDADE  
AV. PEDRO II N° 400 - S. CRISTÓVÃO  
TEL.: 589-3623**

Ao reeditar o primeiro volume da Coleção Biblioteca Carioca, que compreende as obras de Oswaldo Porto Rocha - *A Era das Demolições: Cidade do Rio de Janeiro (1870-1920)* e de Lia de Aquino Carvalho - *Contribuição ao Estudo das Habitações Populares: Rio de Janeiro (1886-1906)*, há anos esgotado, estamos atendendo a uma antiga solicitação dos pesquisadores desta cidade.

Esses textos apresentam uma reflexão sobre o surgimento do problema habitacional no Rio de Janeiro nos fins do século XIX e início do XX: suas ligações com a industrialização, o movimento operário, a ascensão da burguesia, o fim do trabalho escravo, as correntes migratórias.

Analisando os reflexos das transformações ocorridas na economia sobre as relações sociais, os autores enfocam o problema das habitações populares como uma questão social, um indicador de transformações urbanas geradas por mudanças mais amplas, no nível das relações de produção.

Embora com abordagens metodológicas distintas, ambos os ensaios apresentam a organização do espaço urbano como um mecanismo de controle sócio-econômico. A política municipal de urbanização, configurada sobretudo na administração Pereira Passos, com a erradicação de habitações coletivas e o incentivo à construção de vilas operárias, reflete a preocupação, pelo poder constituído, em, antes de melhorar a qualidade de vida das camadas populares, como alegado, suprir a força de trabalho, exigência da indústria capitalista.

A ERA DAS DEMOLIÇÕES/HABITAÇÕES POPULARES  
Oswaldo Porto Rocha      Lia de Aquino Carvalho



COLEÇÃO  
Biblioteca Carioca

ISBN 85-85884-04-5



**PRESEIUS**  
**RIO** CIDAD MARAVILHOS  
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA