

PEREIRA PASSOS:
UM HAUSSMANN
TROPICAL

Jaime Larry Benchimol

PEREIRA PASSOS, UM HAUSSMANN TROPICAL é o resultado de minucioso estudo acerca dos processos de reforma urbana, ocorridos na Cidade do Rio de Janeiro, no início deste século, que conferiram à cidade nova fisionomia em seus aspectos urbanístico, político e sócio-econômico. Mas, se as demolições e abertura de avenidas permitiram à cidade atender às funções modernas de núcleo comercial, financeiro e administrativo, por outro lado, implicaram a destruição de centenas de velhos trapiches, cais de madeira, quarteirões. Foi um período marcado por conflitos que convulsionaram a antiga capital federal, resultantes de interesses privados atingidos, de imposições discricionárias sobre as classes subalternas e da resistência esboçada por esses setores.

Aos pesquisadores e interessados nos assuntos do Rio, a coleção *Biblioteca Carioca* apresenta este trabalho pioneiro de Jaime Larry Benchimol, hoje tornado um clássico.



PEREIRA PASSOS: UM HAUSSMANN TROPICAL

A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro
no início do século XX

Jaime Larry Benchimol



Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes
Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural

Coleção BIBLIOTECA CARIOCA
Volume 11

Organizador

Alonso Carlos Marques dos Santos

Copyright © 1990, 1992 Jaime Larry Benchimol

Direitos desta edição reservados ao Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural.

Proibida a reprodução, total ou parcial, e por qualquer meio, sem expressa autorização.

Impresso no Brasil - *Printed in Brazil*

ISBN 85-85096-12-8

Ficha catalográfica elaborada pela Divisão
de Processamento Técnico do CT/DGDI/DEB

-
- B457p Benchimol, Jaime Larry, 1953 -
Pereira Passos: um Haussmann tropical: A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX / Jaime Larry Benchimol. - Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.
358p.: il. - (Biblioteca Carioca; v. 11)

1. Rio de Janeiro (cidade) - Urbanização - Séc. XIX - XX. 2. Habitação - Rio de Janeiro (cidade). 3. Pereira Passos, Francisco, 1836-1913. 4. Prefeitos - Rio de Janeiro (cidade). 5. Missão Francesa - Brasil. I. Título. II. Série.

CDD 711.098153

CDU 711 (815.31) "18/19"

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Marcello Alencar

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA, TURISMO E ESPORTES

Carlos Eduardo Novaes

DEPARTAMENTO GERAL DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO CULTURAL

Helena Corrêa Machado

DIVISÃO DE EDITORAÇÃO

Paulo Roberto de Araujo Santos

CONSELHO EDITORIAL

Presidente

Afonso Carlos Marques dos Santos

Membros

Helena Corrêa Machado

Paulo Roberto de Araujo Santos

Sandra Horta Marques da Costa

Samira Nahid de Mesquita

Maurício de Almeida Abreu

Maria Augusta F. Machado da Silva

Evelyn Furquim Wernick Lima

Eliana Resende Furtado de Mendonça

Maria Isabel de Matos Falcão

721 (815.41)
B457

"18/19"

Edição e revisão de texto – Divisão de Editoração do DGD
Ana Lucia Machado de Oliveira, Célia Almeida Cotrim,
Diva Maria Dias Graciosa, Rosemary de Siqueira Ramos

Capa e projeto gráfico da coleção
Ivone Barros

1992

1ª edição, 2ª tiragem

Secretaria Municipal de Cultura,
Turismo e Esportes
Departamento Geral de Documentação
e Informação Cultural
Rua Afonso Cavalcanti, 455 sl. 201
Cidade Nova – Rio de Janeiro CEP 20211 Tel.: 273-9390

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO, 9

PREFÁCIO, 11

NOTA DO AUTOR, 13

PEREIRA PASSOS, UM HAUSSMANN TROPICAL

INTRODUÇÃO, 17

1. A CIDADE ESCRAVISTA, 21

O Rio de Janeiro e o fim do estatuto colonial, 21

Características gerais da cidade na primeira metade do século XIX, 24

Aspectos da paisagem material e social da cidade, 27

A Missão Artística Francesa e os primeiros projetos urbanísticos para o Rio de Janeiro, 36

2. O INÍCIO DO PROCESSO DE "MODERNIZAÇÃO" NO RIO DE JANEIRO, 40

Aspectos gerais do período de dissolução das relações escravistas na segunda metade do século XIX, 40

A época de ouro do Vale do Paraíba, 43

A introdução das ferrovias, 45

Os transportes marítimos, 47

O movimento comercial e os primeiros melhoramentos portuários no Rio de Janeiro, 49

A disputa pelo controle do transporte e embarque do café no Rio de Janeiro, 57

3. A REESTRUTURAÇÃO DOS SISTEMAS DE ÁGUA E ESGOTOS DO RIO DE JANEIRO, 65

O sistema colonial escravista de distribuição de água, 65

O sistema colonial escravista de esgotos, 72

4. A GENERALIZAÇÃO DO TRABALHO LIVRE: SUA DISTRIBUIÇÃO SETORIAL E ESPACIAL, 76

Considerações gerais, 76

A distribuição ocupacional da população trabalhadora nos anos 1870, 78

Distribuição espacial das categorias ocupacionais, 84

5. A FORMAÇÃO DAS COMPANHIAS DE CARRIS E SUA INFLUÊNCIA SOBRE O ESPAÇO URBANO CARIOCA, 96

Considerações gerais, 96

A Companhia Jardim Botânico e a urbanização da Zona Sul, 97

Os bondes e a urbanização da Zona Norte, 104

Os transportes no Centro da cidade, 107

6. A CIDADE PESTILENTE: A MEDICINA SOCIAL E O ESPAÇO URBANO, 112

A promiscuidade urbana, 112

A primeira grande epidemia de febre amarela, 113

O planejamento do espaço à luz da medicina social, 115

A casa higiênica e seu reverso, a habitação coletiva, 118

7. A CRISE HABITACIONAL NA PASSAGEM PARA O CAPITALISMO E O TRABALHO ASSALARIADO, 124

Pressupostos gerais, 124

Abordagem histórica, 126

Os poderes públicos e a crise habitacional, 128

Arrendatários e proprietários, 134

8. O PRIMEIRO PLANO URBANÍSTICO PARA A CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 137

Considerações gerais, 137

O plano dos engenheiros para a reforma da cidade, 140

A normalização das construções, 145

A execução do plano, 146

9. ESTADO, CAPITAL PRIVADO E CRISE HABITACIONAL, 150

Considerações gerais, 150

As companhias construtoras de casas para operários, 154

Observações finais, 162

10. A VIRADA DO SÉCULO: ASPECTOS CONJUNTURAIS DO PERÍODO 1890 A 1900, 167

A decadência do Vale do Paraíba, 167

O Encilhamento, 169

A explosão populacional, 171

O início do processo de industrialização, 173

O agravamento das condições sanitárias, 178

A agudização da crise da moradia popular, 181

A turbulenta conjuntura política, 184

11. O PREFEITO FRANCISCO PEREIRA PASSOS, 192

Esboço biográfico, 192

O projeto da grande avenida, 198

12. A TRANSFORMAÇÃO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO NO INÍCIO DO SÉCULO XX, 204

Considerações iniciais, 204

O governo federal na remodelação e saneamento do Rio de Janeiro, 210

A modernização do porto, 212

A estrutura portuária antes da modernização, 217

O movimento comercial do porto do Rio de Janeiro, 219

O projeto de remodelação do porto e sua extensão, 223

As avenidas construídas pelo governo federal, 226

13. O BOTA-ABAIXO: A MUNICIPALIDADE NA REMODELAÇÃO URBANA, 235

O plano de melhoramentos da Prefeitura, 235

As novas exigências da circulação - colocação geral do problema, 239

A operação de valorização executada pelo Estado, 244

Os mecanismos jurídicos e financeiros da renovação urbana, 246

O empréstimo externo, 251

O arrocho fiscal e a centralização administrativa, 255

A superposição de atribuições dos governos federal e municipal, 257

O crescimento da periferia e a regulamentação das construções, 260

A ditadura do prefeito, 268

14. OS DESERDADOS DA URBE RENOVADA, 277

Reformando velhas usanças, 277

A questão dos ambulantes, 280

A reiteração da crise habitacional, 286

Colocações gerais a respeito da política sanitária, 294

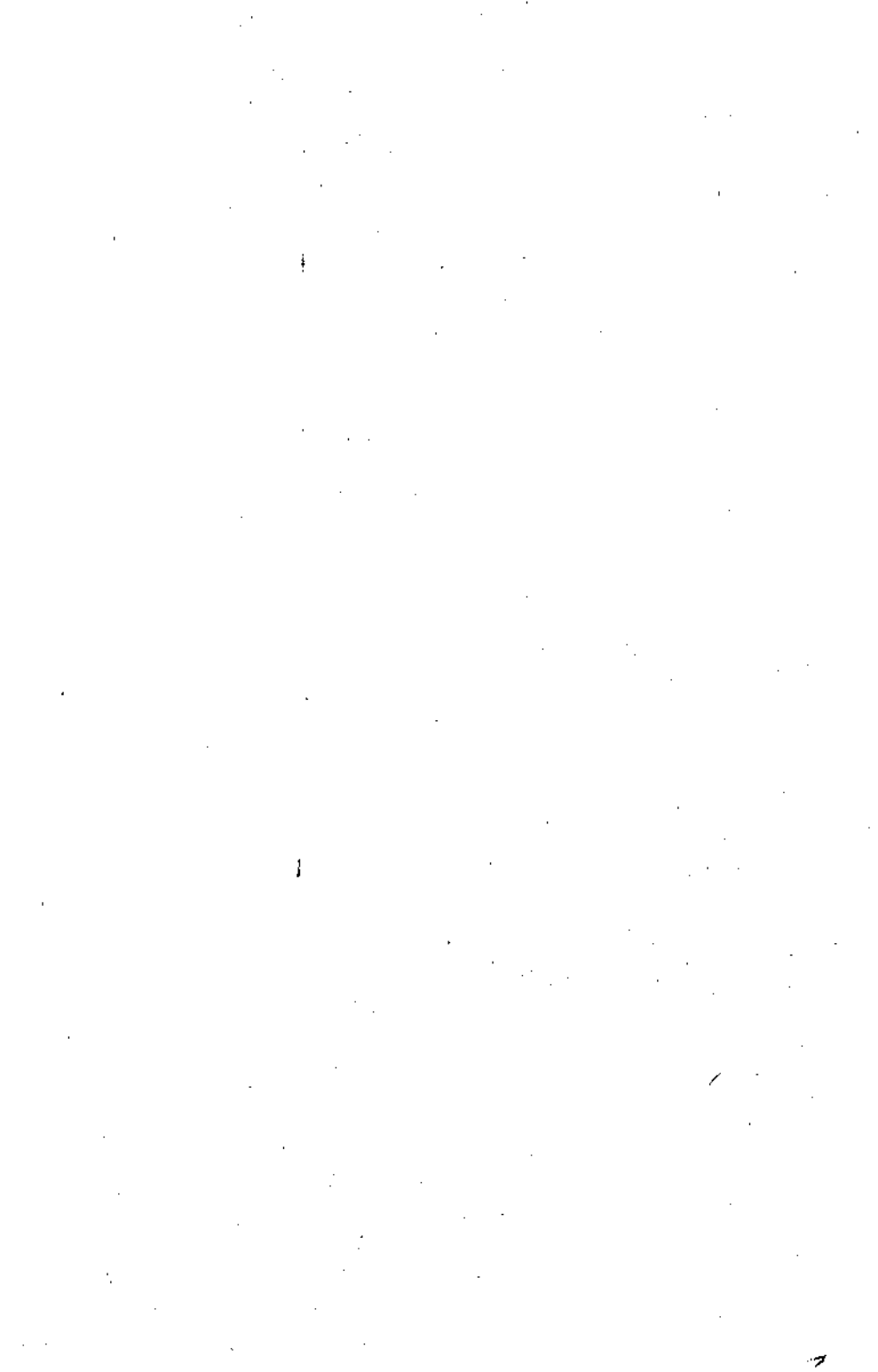
A Revolta da Vacina, 298

A sublevação militar e a rebelião dos "quebra-lâmpioes", 305

CONCLUSÃO, 316

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS, 321

ILUSTRAÇÕES, 329



APRESENTAÇÃO

A coleção Biblioteca Carioca foi concebida quando dirigíamos o extinto Departamento Geral de Cultura, ainda no primeiro governo municipal do Prefeito Marcello Alencar. A idéia original surgiu de uma antiga aspiração de pesquisador da história do Rio: reunir, numa mesma coleção, obras que pudessem vir a compor um painel histórico e cultural da Cidade. Projetada em séries (história, geografia, urbanismo, literatura, artes visuais, etc), a Coleção deveria recuperar trabalhos inéditos ou há muito tempo esgotados, onde a Cidade do Rio de Janeiro se constituísse em objeto central ou cenário privilegiado.

Para a viabilização da idéia, organizamos uma equipe de competentes professores municipais, logo seduzidos pelo projeto da coleção. O *Garatuja*, de José de Alencar, *As Mulheres de Mantilha*, de Joaquim Manuel de Macedo, *A Alma Encantadora das Ruas*, de João do Rio, a *História da Cidade do Rio de Janeiro*, de Delgado de Carvalho, as dissertações de mestrado em História Urbana de Lia de Aquino Carvalho, Oswaldo Porto Rocha e Jaime Benchimol e os estudos clássicos das geógrafas Therezinhas Segadas e Lysia Bernardes, foram os primeiros títulos a serem preparados ainda na nossa gestão à frente do Departamento Geral de Cultura. Devemos ao Prof. Epitácio Brunet a continuação da idéia e o lançamento das primeiras edições durante a sua gestão no Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, um dos três órgãos que viriam a substituir o antigo DGC com a criação da Secretaria de Cultura em nível municipal.

Neste segundo governo municipal do Prefeito Marcello Alencar, tendo o poeta Gerardo Mello Mourão à frente da Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, temos a grata satisfação de ver reativada a Coleção Biblioteca Carioca, com a Prof.^a Helena Machado à frente do Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural e o Prof. Paulo Roberto de Araujo Santos na direção da Divisão de Editoração. A esta nova fase deve-se a reedição da sempre muito solicitada *História da Cidade do Rio de Janeiro*, de Delgado de Carvalho, e o preparo de vários títulos novos.

É com grande alegria, portanto, que vemos finalmente concretizada a publicação do livro de Jaime Benchimol, *Pereira Passos, um Haussmann Tropical*, tão desejada por todos aqueles que estudam a História do Rio. Trata-se de obra que, como bem observou a historiadora Eulália Lobo, já havia se transformado num estudo clássico, uma vez que há oito anos

vem sendo lida e citada a partir do texto mimeografado, na forma de tese acadêmica, por todos os pesquisadores do período. Com a sua edição, a Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes presta um inestimável serviço ao conhecimento histórico da Cidade, ampliando o acesso ao texto de Benchimol, até então de domínio exclusivo do circuito universitário.

É importante que a Biblioteca Carioca tenha continuidade e que multiplique os seus títulos, tanto na linha de reedições como de textos inéditos. A Cidade do Rio de Janeiro merece esta atenção. Cosmopolita e generosa ao longo de sua história, a Cidade nem sempre mereceu, da parte daqueles que aqui se abrigaram, o tratamento que lhe era devido. À sua memória confunde-se com a própria memória da nação, assim como o seu patrimônio espiritual. Divulgar a sua história e a sua cultura é prestar um grande serviço a todos os brasileiros.

Afonso Carlos Marques dos Santos

Presidente

do Conselho Municipal de Proteção
do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro

PREFÁCIO

Foi uma excelente iniciativa da Secretaria de Cultura, Turismo e Esportes do Município do Rio de Janeiro a de publicar o trabalho de Jaime Benchimol, que abriu caminho a uma linha de pesquisa sobre a organização espacial, a política urbana municipal e federal e a evolução social da cidade do Rio de Janeiro no período de transição do escravismo para a época moderna, capitalista. O autor fez amplo levantamento de fontes primárias diversas e em grande parte ainda não exploradas e de fontes secundárias.

Até a data da elaboração da tese de Benchimol, somente os geógrafos tinham se ocupado com a questão espacial urbana no Brasil, a qual adquiriu uma nova dimensão com a abordagem histórica.

O estudo do conceito de modernidade na administração Pereira Passos, do repúdio ao colonial, da influência das idéias européias, em particular francesas, constitui um dos pontos altos do trabalho.

É importante também assinalar que Jaime Benchimol situa Pereira Passos dentro de seu tempo e analisa o homem e a sua obra em função dos grupos econômicos e políticos que ele representa. Não incide, portanto, como vários outros estudiosos do tema, numa atitude de julgamento desse personagem histórico, a partir de perspectivas atuais voltadas para a questão social, que não era o objetivo primordial do prefeito.

A leitura de *Pereira Passos, um Haussmann Tropical* é extremamente agradável, graças à abordagem adotada, com vívidas reconstituições da época escravista e da época moderna — especialmente a da *belle époque* —, ao estilo claro, acessível e fluente do autor e a sua erudição.

A pesquisa de Benchimol, completada em 1982, apesar da dificuldade de acesso à versão datilografada, despertou grande interesse pelo tema, inspirando vários trabalhos sobre o Rio de Janeiro na virada do século XIX para o XX, podendo-se dizer, sem exagero, que já é um clássico.

Eulália Maria Lahmeyer Lobo



NOTA DO AUTOR

Este trabalho foi submetido, como dissertação de mestrado, ao Programa de Planejamento Urbano e Regional da COPPE/UFRJ, em 1982. Naquela ocasião, começavam a se impor como um promissor filão para a área acadêmica os estudos históricos sobre a cidade do Rio de Janeiro, tradicionalmente cultivados por cronistas, memorialistas e alguns historiadores eruditos, dedicados à minuciosa e paciente compilação de fatos. Nestes últimos anos, das universidades e instituições de pesquisa brotou uma rica safra de estudos e monografias sobre a história social do Rio de Janeiro, tendo em comum seu caráter multidisciplinar e sua concentração num período determinado, aquele que se estende, grosso modo, de 1850 a 1930, e que corresponde à transição do escravismo para o capitalismo no Brasil.

A recuperação do Rio antigo não se limitou à área acadêmica. O resgate da memória coletiva da cidade é, hoje, um assunto que desperta interesse generalizado. Arquivos e museus têm patrocinado cursos e exposições que atraem um público considerável. Há grupos que organizam passeios históricos pelo centro do Rio de Janeiro. As editoras começam a investir nessa área e a grande imprensa freqüentemente noticia as iniciativas voltadas para a preservação e revitalização de nosso patrimônio cultural e arquitetônico, num contexto de relativa paralisação da especulação imobiliária por efeito da crise econômica. O fortalecimento das associações de moradores e de outras formas de organização popular constitui, inegavelmente, o esteio de uma nova consciência da população face à cidade que habita e de várias iniciativas voltadas para a recuperação da memória dos bairros cariocas.

Quando a Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes ofereceu-me a oportunidade de publicar este trabalho, resolvi mantê-lo na forma como foi originalmente elaborado, apesar de ter, hoje, a consciência aflita de suas muitas insuficiências. Limitei-me a enxugar o texto de seus excessos mais evidentes e me abstive de suprimir ou reformular determinados capítulos, como desejei a princípio, pois isso me arrastaria de volta ao curso imprevisível de uma pesquisa que considero encerrada.

Não posso deixar de agradecer a dedicação, a competência, o auxílio companheiro que recebi de Ana Lucia M. de Oliveira, Célia A. Corrim, Diva Maria D. Graciosa, Luzia Regina G. dos S. Alves, Rosa Maria de C. Gens e Rosemary de S. Ramos na preparação dos originais para publicação.

Quero dedicar este livro ao querido, insubstituível amigo Oswaldo Porto Rocha, que a morte levou tão prematuramente. Nós nos conhecemos no Arquivo Geral da Cidade quando iniciávamos nossas investigações e, desse contato, brotou uma sólida, duradoura e fraterna amizade. Oswaldo era muito mais do que um bom pesquisador. Ele amava seu objeto, este sofrido Rio de Janeiro. Em sua companhia, nos cursos que demos juntos, nas andanças pelos locais históricos da cidade, na gostosa faina de revolver fotografias e documentos antigos tive o raro privilégio de ser transportado por ele à 'alma encantadora' de um Rio que já não existe, de um Rio que eu não saberia mais reencontrar sem o meu doce, saudoso amigo.

Rio de Janeiro, 11 de setembro de 1990

Jaime Larry Benchimol

PEREIRA PASSOS:
UM HAUSSMANN
TROPICAL

INTRODUÇÃO

Durante cerca de um ano e meio, mais precisamente entre janeiro de 1980 e agosto de 1981, tive a oportunidade de trabalhar como professor-pesquisador no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. É sucumbi ao fascínio da documentação que ali encontrei à minha disposição. Documentação extremamente rica, embora seja essencialmente 'oficial', isto é, envolva sempre algum tipo de relação jurídica com o Estado, proporcionando, portanto, ao pesquisador, acesso apenas parcial a informações que, por essa natureza específica, ilustram um prisma determinado da realidade.

Projetos de posturas, requerimentos de proprietários de escravos à Câmara para que esta lhes concedesse licença para pôr um ou dois negros ao ganho, planos para a abertura de ruas e avenidas, concessões ao capital para construção de casas higiênicas para operários, relatórios de vistorias a cortiços — a diversidade das fontes documentais com a qual fui me familiarizando progressivamente revelava, por certo de maneira fragmentária, ângulos, momentos, aspectos pouco conhecidos ou inexplorados do processo social e material de produção, reprodução e transformação do espaço urbano do Rio de Janeiro.

Essa experiência de trabalho com a documentação histórica do Rio de Janeiro dirigiu meu projeto de estudos com vistas à elaboração de uma dissertação de mestrado para um campo que me permitia conciliar as aquisições recentes na área de estudos de urbanismo com minha formação de historiador.

O processo de constituição e transformação do espaço urbano, em estreita sintonia com toda uma trama de relações sociais, delineava-se, de algum modo, por trás do dado fragmentário, do documento particular, da fonte isolada na sua singularidade. Para reconstituí-lo, com toda a sua abrangência, impunha-se estabelecer correlações, recuperar e interpretar discursos, buscar todo o esclarecimento possível nos conhecimentos já produzidos pela literatura social e histórica que, aliás, raramente constitui o espaço social urbano no Rio de Janeiro, em sua época moderna, como objeto precípuo de análise — valer-se, enfim, da teoria que entende as classes sociais em sua luta como o motor da transformação histórica.

Para tanto, era preciso eleger um momento significativo, que pusesse inteiramente às claras a íntima conexão da trama de relações sociais que o espaço urbano abriga com a própria transformação material desse espaço; momento particular em que o universo de contradições acumu-

ladas e de tendências latentes nas relações entre as classes e nas formas socialmente diferenciadas de ocupação do espaço se condensam numa ruptura profunda com as estruturas herdadas do passado.

Esse momento, que constitui um verdadeiro divisor de águas no processo histórico-social da estruturação do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro é o das grandes obras de "melhoramento, saneamento e embelezamento" da capital da República, empreendidas durante a presidência de Rodrigues Alves, conjuntamente pelo governo federal e municipal, a primeira grande operação de renovação urbana que sofreu a cidade do Rio de Janeiro.

A documentação disponível sobre esse processo é abundante e se acha dispersa pelos mais variados arquivos e bibliotecas da cidade. Além das fontes oficiais, as grandes obras em curso na capital nessa época foram objeto de violentas controvérsias, e sobre elas se manifestaram todos os fóruns da sociedade civil: os grandes jornais e a imprensa operária, as instituições que pontificavam nos campos da engenharia, da arquitetura e da medicina, os órgãos empresariais, as instituições manipuladas pelos altos interesses do comércio etc.

Em meio a essas fontes primárias sobressai uma farta produção "cronística" sobre a cidade, que viria a constituir um veio ainda muito cultivado, com pretensões (às vezes bem-sucedidas) à história e à literatura. De modo geral, os cultores desse gênero buscavam explicar a história do Rio de Janeiro pela sua fragmentação em minuciosas e eruditas reconstituições de elementos materiais aparentes daquela cidade que vivia seu metabolismo destruidor do passado.

Essa produção cronística e historiográfica sobre o Rio de Janeiro, profundamente comprometida com o discurso autoritário e modernizador que celebrava a transformação da cidade "colonial", pestilenta, suja, antiestética numa metrópole civilizada e regenerada, desempenhou, no plano ideológico, papel ativo nas lutas sociais e políticas subjacentes à renovação urbana em curso.

Quanto às fontes secundárias, o pesquisador que se propõe a reconstituir a história moderna da formação do Rio de Janeiro defronta-se com duas vertentes de estudos: uma historiográfica e outra geográfica. Com poucas exceções, os trabalhos na área da história social, econômica ou política que tratam do Rio de Janeiro, direta ou indiretamente, muito esclarecem a respeito do desenrolar desses processos no tempo, mas deixam completamente na sombra o espaço social onde essa história transcorre.

Por sua vez, as pesquisas orientadas por uma abordagem geográfica, de modo geral, detêm-se nas sucessivas configurações que o espaço urbano da cidade adquiriu, mas raramente articulam suas análises com a história social de que tais configurações são o cenário vivo. A história, no caso, consta apenas como pano de fundo, e entre as contextualizações e as análises da transformação do espaço fica uma grande lacuna: a ausência de seus protagonistas, as classes sociais que desempenharam a história e reproduziram, expandiram ou destruíram modalidades de ocupação do espaço.

Há uma safra recente de estudos e monografias, extremamente fértil, em diversas áreas disciplinares - particularmente na da medicina social - que tematizaram, por vezes apenas indiretamente, a formação histórica da cidade do Rio de Janeiro, sob prismas bem diversos, conservando, porém, em comum a preocupação com as condições de existência da população trabalhadora carioca. Esses trabalhos trazem a novidade de estudar não apenas o espaço da produção, mas o espaço mais amplo da reprodução da força de trabalho, de sua existência cotidiana - como morava, como se alimentava, como se deslocava no contexto da cidade...

Os capítulos que seguem têm o propósito de figurar nesse rol, no modesto lugar que lhes for designado por suas limitações e imperfeições, mas também pelo esforço de pesquisa e formulação neles investido.

Capítulo 1

A CIDADE ESCRAVISTA

O RIO DE JANEIRO E O FIM DO ESTATUTO COLONIAL

O primeiro grande impulso do Rio de Janeiro, em termos de vitalidade urbana, está articulado ao auge e decadência da mineração nas Gerais. Desde a construção do caminho novo, por Garcia Rodrigues Pais, no início do séc.XVIII, o Rio de Janeiro tornou-se o porto de escoamento da produção das minas e de importação das mercadorias estrangeiras destinadas aos populosos centros mineradores, no vasto território interiorano das Gerais. Em 1763, a cidade do Rio de Janeiro foi elevada à condição de capital da colônia e sede do vice-reinado. Manifestavam-se já os primeiros sinais de declínio da produção das minas, tornando-se, então, mais rigoroso o controle exercido pela depauperada e parasitária metrópole portuguesa, cujo antigo poderio colonial se havia reduzido praticamente àquela "galinha" que lhe punha cada vez menos ovos de ouro.

O Rio de Janeiro desempenhava uma função política importante, como sede do poder delegado pela metrópole, como braço político-administrativo da coroa portuguesa, encarregado de zelar pela integridade do exclusivo colonial ou do pacto mercantilista, ao qual devia permanecer subordinada a colônia. Apesar de sua condição de capital, alinhava-se ao lado de outros núcleos urbanos portuários, com suas respectivas retaguardas rurais, onde assentava toda a sociedade colonial, tendo como centro de convergência a metrópole, que, de fora, conferia-lhes precária unidade.

O capital mercantil, vinculado à metrópole, não tinha maiores compromissos com a cidade, exceto aqueles indispensáveis à circulação das mercadorias que por ela transitavam. Da riqueza ou do excedente gerado, permanecia na cidade colonial apenas o necessário para a manutenção das atividades auxiliares do comércio e do sistema fiscal de base urbana.

A transferência da sede do vice-reinado para o Rio de Janeiro trouxe algumas mudanças importantes para a cidade. No relatório de 19 de junho de 1779, o Marquês do Lavradio (vice-rei de 1769 a 1779) informava a seu sucessor, D. Luís de Vasconcelos e Sousa:

Como as leis de S.M. têm nobilitado os comerciantes, destes escolhi para ve-

readores, nomeando-lhes sempre por companheiro um dos melhores da terra, e por este modo consegui por as ruas da cidade, como V. Exa. tem visto, fazerem-se mais duas fontes públicas, muitas pontes, consertarem os caminhos, juntar e entalharem-se infinitos pântanos, que haviam na cidade, origem de infinitas moléstias. Fizeram-se currais e matadouros públicos; está arrematada a obra do açougue, a casa da Câmara. Abriram-se novas ruas para se fazer melhor comunicação da cidade, e daqui por diante se continuarão a fazer muitos outros úteis serviços, se V. Exa. quiser tomar debaixo de sua proteção aquela repartição, e vigiar sobre ela quanto se precisa.¹

Assim, sob a tutela do poder metropolitano, as melhorias urbanas eram incorporadas à cidade por obra comum dos grandes proprietários rurais, os "homens bons da terra", e dos comerciantes, ambos irmanados pela condição de senhores de escravos, a dualidade básica da sociedade colonial.

O início do século XIX inaugurou uma nova etapa na formação da cidade do Rio de Janeiro, com a superação de seu estatuto colonial e a conseqüente redefinição de seu papel e funções. Em nível mundial, transcorriam processos de grande alcance histórico: a revolução industrial inglesa e o nascimento de uma indústria capitalista sequiosa de mercados; o desabamento dos antigos impérios coloniais, a imposição do livre-cambismo e a destruição dos entraves monopolistas à circulação de mercadorias em âmbito mundial; as guerras e revoluções que dilaceraram a Europa, quando o Antigo Regime, como um todo, começou a desabar, e a independência dos Estados Unidos, fato político da maior importância, tanto quanto a Revolução Francesa e as guerras napoleônicas, que recolocou em questão o domínio europeu, e particularmente britânico, sobre o Caribe e a América em seu conjunto.

Como diz Maria Yedda Linhares:

O século XIX foi, para o conjunto da América ibérica, o do nascimento e da consolidação dos estados nacionais. Século de mudança, sem dúvida, mas, também, de prolongadas persistências herdadas do passado colonial. As condições internacionais que presidiram os diversos movimentos de independência das colônias, associadas a situações internas específicas e diferenciadas, recriaram formas de dominação e reforçaram o poder das camadas dirigentes locais emersas do antigo regime que se pretendia abolir: os proprietários de terra, comerciantes, dignitários da Igreja e detentores de cargos públicos. Os elos que se reafirmam entre esses setores da vida econômica, social e política dos estados recém-natos é o capitalismo da revolução industrial, que se processa na Europa, sobretudo na Inglaterra, numa primeira fase, representam uma ruptura com o passado, mas também uma articulação remodelada do tipo colonial.²

Um divisor de águas específico ao processo histórico brasileiro foi a fuga precipitada da monarquia portuguesa para a sua colônia americana, quando os exércitos napoleônicos, comandados por Junot, invadiram Portugal em novembro de 1807. Ao penetrarem em Lisboa, ainda se avistavam no horizonte as velas da esquadra que, sob a escolta inglesa, transportava para o Brasil o príncipe regente D. João e toda a sua corte, constituída de cerca de 15 mil pessoas. Em 8 de março de 1808, desem-

barcou no Rio de Janeiro essa numerosa comitiva, que representava quase um terço da população da cidade, estimada em cerca de 50 mil habitantes.

A transferência da corte portuguesa para o Brasil, elevado em 1815 à condição de Reino Unido a Portugal e Algarves, influenciou de modo decisivo a formação do Estado Nacional brasileiro. A esse respeito, diz Afonso Carlos Marques dos Santos:

Entre os homens brancos, desde o século XVIII que uma elite letrada havia estudado na Europa tentando superar os limites de sua própria geografia cultural. Homens do Novo Mundo, ao presenciarem a revolução na velha Europa passavam a reinterpretar as colônias de origem, o que significava, então, pensar a autonomia nacional e o fim do pacto colonial. A presença da corte portuguesa no Brasil dá à história desta colônia um caráter diferente. A revolução autonomista fica como arroubo dos jovens no ainda não muito distante século das luzes para ser substituída pelo aulicismo e a busca de favores junto ao monarca transmigrado.

É um caminho aparentemente mais fácil e cômodo para os proprietários brasileiros aquele onde o Estado antecede a Nação.³

De fato, a emperrada máquina administrativa portuguesa refestelou-se na sua "Versalhes tropical", agasalhando a multidão de fidalgos aspirantes a empregos públicos e pensões, que acompanhou o rei na fuga, e proporcionou a base administrativa do novo Estado que começaria a se constituir após o rompimento com as cortes portuguesas em 1822.

A abertura dos portos, decretada pelo príncipe regente uma semana após sua chegada, ainda em Salvador, representou mais um golpe de morte para o pacto colonial. Os tratados assinados com a Inglaterra em 1810, estendidos às demais nações em 1822, completaram a integração do Brasil no mercado mundial em proveito da Inglaterra e de outras formações sociais européias revolucionadas pelo advento da grande indústria capitalista.

A abertura dos portos desencadeou uma atividade comercial febril no Rio de Janeiro, onde vieram se instalar muitos dos proprietários rurais, atraídos pelo brilho da Corte e pelos hábitos e títulos ostentados pela fidalguia portuguesa. Tão grande e inesperado foi o fluxo de manufaturas inglesas no Rio, que os aluguéis das casas para armazená-las dispararam e a Alfândega literalmente transbordou. Montes de ferragens e pregos, peixes salgados, montanhas de queijos, chapéus, caixas de vidro, cerâmica, cordoalha, barris de cerveja e uma infinidade de artigos ficaram expostos ao sol, à chuva e à depredação geral. Este dilúvio de mercadorias acarretou a destruição da precária produção manufatureira interna que florescera graças a deficiências do comércio português, como observa Caio Prado Júnior:

A qualidade, os preços, a própria moda (fator que não se deve esquecer) farão desaparecer seus produtos. Tudo passa a vir do estrangeiro; até caixões de defunto, refere um contemporâneo, nos chegarão de Inglaterra já estofados e prontos para serem utilizados. E esta situação tenderá sempre a se agravar com o correr dos anos, graças ao aperfeiçoamento contínuo da indústria européia e ao conseqüente barateamento e melhoria de seus produtos.⁴

A emancipação política foi consumada em 1822, pelas camadas sociais dominantes, com o objetivo de romper com as restrições impostas pelo sistema colonial à liberdade de comércio e à autonomia administrativa. Não foi além desses limites. As relações de produção escravista e o caráter predominantemente mercantil da vida econômica continuaram a definir a formação social brasileira, mas é preciso ressaltar que os fatos transcorridos desde a transferência da família real para o Rio de Janeiro, em 1808, sobretudo após a abdicação de D. Pedro I, em 1831, não conformaram uma situação de imobilismo nem tornaram fácil a busca da nova ordem. Do período regencial a 1850, foram subjugadas as forças centrífugas que ameaçaram a união do Império. O café espalhou-se pelo Vale do Paraíba, proporcionando-lhe as bases para que consolidasse sua unidade sobre o tripé, agora feito, da escravidão, da grande propriedade e da monocultura de exportação.

Segundo Maria Yedda Linhares:

Em torno da capital do Império e de sua articulação com Minas e São Paulo, surgirá o novo núcleo de desenvolvimento econômico e político, em torno do qual gravitará o sistema de poder nacional durante o segundo Reinado e a República Velha. Será este o pólo dinâmico, como se diria posteriormente, de um desenvolvimento histórico que tenderia a se concentrar cada vez mais no Centro-Sul do país.

No Nordeste acentua-se a tendência declinante dos preços dos produtos de exportação. O açúcar de cana enfrentava a concorrência do açúcar de beterrabas; o açúcar antilhano gozava de tarifas preferenciais no mercado inglês; Cuba transformava-se, na segunda metade do século, no principal fornecedor dos Estados Unidos. A situação para o algodão não era mais risonha, jamais podendo competir com a produção do sul dos Estados Unidos. Assim, o Nordeste, como o Maranhão salvo em raros momentos, não encontrava nas suas culturas tradicionais de exportação um caminho para sair de uma prolongada decadência.⁵

CARACTERÍSTICAS GERAIS DA CIDADE NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX

Quando o príncipe regente D. João e seus 15 mil acompanhantes desembarcaram no Rio de Janeiro, em março de 1808, esta acanhada e calorosa cidade tropical possuía, como dissemos, cerca de 50 mil habitantes⁶. Na mesma época, Salvador tinha 45.500 habitantes; Recife, 30.000 e São Paulo, aproximadamente, 15.500. Sua planta apresentava algumas semelhanças com a Lisboa nova do Marquês de Pombal:

(...) a Praça do Carmo, promovida a Largo do Paço, com a transformação da residência dos vice-reis em palácio real (depois imperial), abria-se sobre a baía, tal qual a praça do Comércio, sobre o Tejo; ao fundo o traçado quadricular das ruas era regular o bastante para lembrar as treliças da Baixa; a praça principal, no Centro, chamava-se Rocio, como em Lisboa. Mas as semelhanças eram superficiais e ilusórias. A capital reconstruída por Pombal era o fruto de uma busca racional, condu-

zida pela ambição de criar uma cidade moderna. O Rio de Janeiro, por outro lado, desenvolveu-se de forma natural num sítio geográfico escolhido pelo fundador, em 1565, por razões de defesa do território. As primeiras fundações, o castelo e os conventos foram erguidos nos quatro morros: Castelo e Santo Antônio, ao sul, São Bento e Conceição, ao norte.

Apesar das qualidades da baía para as atividades portuárias, os pântanos e lagoas existentes nas planícies adjacentes, assim como o relevo montanhoso de ambos os lados da baía constituíram obstáculos à expansão da malha urbana e exigiram, ao longo do tempo, muitas obras de aterro, dessecamento e canalização. A várzea foi progressivamente aterrada e a planta da cidade condicionada pela topografia, acabava, a oeste, numa zona de contornos incertos chamada Campo de Santana e ao sul, num jardim inaugurado em 1783, o Passeio Público, que já prenunciava a expansão em direção ao Flamengo e Botafogo.

A instalação da corte rompeu o equilíbrio da cidade. Em menos de duas décadas, sua população duplicou, alcançando 100.000 habitantes, aproximadamente, em 1822, e 135.000, em 1840. Entre 1808 e 1816, foram construídas cerca de 600 casas no perímetro da cidade, onde os sobrados começaram a suplantar as toscas casas térreas dos tempos da colônia, e 150 nos arredores - chácaras, em sua maioria, para a residência de verão dos senhores e sua numerosa escravaria doméstica.

A área que se poderia chamar propriamente de urbana pertencia à jurisdição de cinco freguesias - Candelária, São José, Sacramento, Santa Rita e Santana - que correspondiam, grosso modo, à atual área do Centro e Portuária. A oeste estendia-se o vasto mangue formado pelas águas do Saco de São Diogo, que se espalhavam até quase o Campo de Santana. Os processos que agiam no âmbito do núcleo urbano - adensamento populacional, intensificação da circulação de mercadorias, proliferação de ofícios etc. - determinaram o aparecimento de um novo bairro, chamado Cidade Nova (por oposição à Cidade Velha colonial), articulado à ocupação do Engenho Velho, em particular de São Cristóvão.

Após a chegada da corte, parte do mangue de São Diogo foi aterrada para a abertura do Caminho do Aterrado ou das Lanternas (mais tarde, Rua Senador Eusébio), prolongando a Rua de S. Pedro da Cidade Nova, desde o Campo de Santana até a chamada Ponte dos Marinheiros⁸. Em 1811, foram isentas do pagamento da décima urbana as casas construídas nos terrenos conquistados ao lamaçal e o padre Perereca registrava em suas *Memórias*:

Por esta estrada sobre o mangue, que está bem sólida e aprazível, se levantaram de 100 em 100 metros umas colunas de pedra e cal, das quais se suspenderam grandes lâmpões por varas de ferro, que estão fixos nelas; além disso tem por um e outro lado, em toda a sua extensão, guardas de madeira pintadas de vermelho, para resguardar os coches de caírem no mangue por algum incidente não previsto.

Por esta estrada ordinariamente transita Sua Magestade, e a real família, e também a Corte, do Paço para a Quinta, ou da Quinta para o Paço. Perto da ponte há um corpo de guarda da polícia, e já se construíram algumas casas⁹.

A abertura desse caminho, em cujo eixo floresceu a Cidade Nova, impulsionou também a ocupação da freguesia do Engenho Velho, onde antigos sítios e fazendas cederam lugar a moradias aristocráticas, sobretudo na área compreendida entre a Quinta da boa Vista e a ponta do Caju. A ocupação da Cidade Nova determinaria a criação da freguesia de Santo Antônio, em 1854, abrangendo a área correspondente à parte da atual Lapa, Catumbi, Estácio e Santa Teresa; em 1865, formou-se a freguesia do Espírito Santo, desmembrada das freguesias de Santo Antônio, Engenho Velho, Santana e São Cristóvão.

Em direção ao sul, no chamado Pantanal de Pedro Dias, abriram-se as Ruas dos Inválidos, Lavradio e Resende, ocupadas por sobrados e residências abastadas. Aumentou a população residente na Glória e Catete, iniciando-se aí o processo de retalhamento das chácaras. Em 1834, a Glória tornou-se freguesia autônoma. Para além, estendiam-se chácaras e fazendas no vale das Laranjeiras, na Praia de Botafogo, na Rua São Clemente e na de S. Joaquim da Lagoa (correspondente ao traçado da atual Voluntários da Pátria), que levava à vasta e distante freguesia da Lagoa.

Com a intensificação do movimento comercial no Rio de Janeiro, as atividades portuárias começaram a se deslocar da praia de D. Manuel, na orla compreendida entre o morro de São Bento e a ponta do Calabouço, em direção à Saúde, à Gamboa e ao Valongo. Isolada da Cidade Velha e da planície onde progredia a Cidade Nova pelos morros de São Bento, Conceição, Providência, esse litoral sinuoso era dominado por três grandes "sacos": o da Gamboa, o do Alferes e o de S. Diogo, ao pé do morro do mesmo nome, por onde penetrava o braço de mar, formando o extenso mangue que ia até o Campo de Santana. Sua ocupação havia começado no fim do séc. XVIII, quando o Marquês do Lavradio ordenou a transferência para o Valongo do mercado de compra e venda de escravos. Sobre isso escreveu Noronha Santos:

Antes viviam disseminados pelas ruas centrais, depois de desembarcados na Alfândega, nos fundos da rua Direita - e conta-nos o vice-rei que eram como "animais selvagens", nus, cheios de moléstias, e de tal maneira que "as pessoas honestas não se atreviam a chegar às janelas, e os inocentes, vendo-os, aprendiam o que ignoravam... eis porque, daí por diante, depois de conferidos pelas autoridades aduaneiras, iam as falias para o Valongo, para ser nos seus depósitos oferecidos à venda¹⁰.

Quando o tráfico de escravos foi declarado ilegal em 1845 e caiu sob a mira dos cruzeiros ingleses, obrigando os comerciantes negreiros a desembarcarem suas peças em locais mais discretos do litoral, o Valongo e a Gamboa já se haviam transformado em populosos e insalubres quarteirões marítimos, repletos de armazéns e trapiches. A Saúde era ainda uma praia habitada por pescadores. Perto do Mosteiro de São Bento, erguia-se o armazém do sal e na Prainha (atual Praça Mauá), eram desembarcados o açúcar e outros gêneros de exportação, assim como os produtos destinados ao abastecimento da cidade (cal, madeiras, gêneros agrícolas etc.) provenientes das ilhas e do interior da província.

Mas foi o café que impulsionou a rápida ocupação de toda essa orla. Ao longo da praia, descendo a Rua de São Bento até a Rua da Quitanda, foram edificadas os prédios para armazenar o produto. Nas palavras de Stanley Stein:

Em ambos os lados da rua dos Beneditinos, do Rosário, da Prainha, Visconde de Inhaúma, ruas estreitas e ladeadas de casas comerciais de cujas portas largas vinha o cheiro de café e sacaria, localizavam-se casas comissárias que recebiam a produção cafeeira dos grandes fazendeiros de Vassouras: (...) aqui e nas ruas vizinhas concentravam-se os negócios de café dos municípios do Vale do Paraíba; e daqui, e de outras grandes casas comerciais, seguiam as mercadorias para as grandes fazendas de café, e para abastecerem as prateleiras das casas de negócio do interior - ranchos, vendas, tabernas, botequins, assim como as bestas de carga dos vendedores ambulantes¹¹.

ASPECTOS DA PAISAGEM MATERIAL E SOCIAL DA CIDADE

Os anos posteriores à abertura dos portos do Brasil ao comércio internacional são especialmente ricos em relatos de viajantes que observaram e julgaram a cidade segundo uma perspectiva radicada em formações sociais diferentes da colônia e da metrópole. Em tais relatos é constante o contraponto entre o embevecimento ante a exótica e exuberante paisagem natural desta cidade dos trópicos, com sua ampla baía e suas imponentes montanhas, e a aversão, a repugnância suscitada pela paisagem material e humana. Escrevia Gerorge Gardner, em *Travels in the interior of Brazil (1831)*:

Vista de bordo a cidade apresenta um aspecto imponente por sua posição e por suas numerosas igrejas caiadas de branco. Mas, olhada de perto, desvanece-se a ilusão. Quem quer que entre nessa cidade que, cintilante de longe, parece celestial, desconsolado errará em meio a tanta coisa repugnante e mesquinha¹².

Nas descrições desses europeus, o Rio de Janeiro é comparado a uma cidade árabe, com seu comércio ruidoso e fervilhante, suas casas baixas, suas ruas atravancadas e sujas, destituídas de simetria, ou então a uma cidade africana, devido à multidão de negros que por ela circulavam, movimentando todas as engrenagens do universo do trabalho urbano.

Em janeiro de 1846, Thomas Ewbank veio ao Rio de Janeiro para visitar um irmão, permanecendo na cidade pouco mais de cinco meses. Dessa estadia resultou a obra *A vida do Brasil ou diário de uma visita ao país do cacau e das palmeiras*, que contém informações extremamente valiosas sobre a cidade, em meados do século.

Thomas Ewbank nasceu em Durhan, Inglaterra, mas emigrou em 1819, com 28 anos de idade, para os Estados Unidos. Fez fortuna em Nova

York, onde montou uma fábrica de artefatos de chumbo, estanho e cobre, que funcionou de 1820 a 1836, numa época em que aquela e outras cidades norte-americanas se convertiam em populosos centros cosmopolitas, abertos à imigração, em pleno processo de industrialização. Sua bem-sucedida carreira de industrial proporcionou-lhe tempo e recursos para ler, viajar e escrever.

Quando esteve no Rio de Janeiro, fazia seis anos que o golpe da maioria dera início ao reinado de D. Pedro II. Sob a mira implacável dos navios de guerra ingleses, o tráfico negreiro estava em vias de ser extinto. Mas a cidade fervilhava de negros e vivia já os efeitos da prosperidade advinda das crescentes exportações de café. Ewbank anotou, então, sob a forma de diário, tudo o que escutou e viu, com os olhos perspicazes e críticos de um industrial afeito aos problemas urbanos, culto, de mentalidade republicana, antiescravista, liberal e protestante. Vale a pena acompanharmos, através de suas descrições, algumas paisagens e cenas dessa cidade medularmente cindida em senhores e escravos:

A maioria das ruas do Rio se cruza em ângulo reto, mas encontram-se algumas que não seguem a direção da bússola, circunstância devido às montanhas que as separam e ao contorno irregular das praias da baía. São estreitas. A Rua da Alfândega tem apenas dezoito pés de largura, de parede a parede, e tal é em geral a largura das ruas na parte velha da cidade (...). O perfil transversal das ruas obedece ao modelo antigo: o calçamento se abaixa de ambos os lados, desde a frente das casas até o meio da rua. Mas já se vêem trabalhadores ocupados em modificar esta característica. Não há meios-fios de pedra, pois em realidade não há passeio para pedestres, e os carros, quando se cruzam, quase tocam nas casas de um e outro lado. Pela mesma razão não se permite escada saliente ou qualquer coisa que sobressaia na fachada¹³.

As ruas, que se tornavam estreitas, face à intensificação do trânsito de homens e mercadorias, impediam inclusive que as lojas e oficinas tivessem mostradores para exibirem seus produtos; algumas lojas de artigos de moda da Rua do Ouvidor (que ele chama a Broadway do Rio) possuíam caixilhos de vidro, mas eram retirados à noite:

(...) vitrinas salientes ou curvas são coisa que não se conhece no Rio, mesmo porque as rodas dos carros haveriam de destruí-las. (p.93)

Com relação às casas, Ewbank observa que já predominavam os sobrados, com dois pavimentos, alguns com três embora fossem ainda numerosas as casas térreas:

(...) todas grotescamente misturadas, como na maioria das cidades velhas. Nenhum quarteirão é construído de modo uniforme. Não há fachada alguma que nos construtores pudessem considerar bonita (...) nem pode haver, pois todas as entradas estão ao nível da rua, e não são permitidos pórticos ou escadas. Não há no Rio nenhuma casa de tijolos aparentes ou de madeira. As paredes, em sua totalidade, são de pedra bruta (...) cobertas com argamassa de cal e marga, que as fazem parecer caiadas de branco. Alguns proprietários revelam seu gosto fazendo painéis coloridos nas fachadas de suas casas, sendo que o azul-claro e o rosa são as cores favoritas. Em-

bora não sejam imponentes, as casas são muito mais luxuosas do que as nossas. Fonseca, o grande mercador de escravos, tem uma esplêndida casa de moradia já quase pronta na Rua da Quitanda (...) A casa é contígua ao armazém onde Fonseca começou seus negócios. (p.93)

Chamam-lhe a atenção também os telhados mais ou menos côncavos por causa dos grandes beirais, e que davam às construções um aspecto original, reforçado pela presença de estátuas de aves e outras figuras. Nas janelas do andar superior eram comuns as sacadas:

Estendiam-se, antigamente, por toda a fachada, e tinham grades rendadas. Atrás delas eram confinadas as mulheres, como se estivessem na Turquia ou na Grécia antiga, onde as mulheres não podiam sair de casa senão em circunstâncias excepcionais e tampouco se mostravam à janela. Restam ainda umas poucas de tais aberturas, mas agora com saliências retiradas. Toda porta ou janela baixa era gradeada, e a maioria ainda o é. (p.93)

Em seu diário, Ewbank registra outros sinais de dissolução do velho regime de reclusão patriarcal a que estava submetida a mulher branca, por força dos novos hábitos cosmopolitas que o Rio de Janeiro vinha adquirindo, desde a instalação da Corte e a incorporação do país ao mercado mundial. Eram hábitos que convidavam as mulheres a saírem às ruas, a freqüentarem os locais reservados ao lazer dos proprietários de escravos, sobretudo as lojas elegantes fundadas por negociantes ingleses e franceses. Mas em meados do século ainda era rara a presença das mulheres nas ruas do Rio:

Mesmo que as senhoras não fossem impedidas, pelo costume, de passearem nas ruas, as que quisessem dar o prazer de tal diversão teriam de fazê-lo sem o mínimo conforto. Poucas cidades têm ruas menos próprias para isso do que o Rio de Janeiro. Sua muito pouca largura, o perigo das rodas dos carroções e das carruagens, as calçadas imperfeitas (e que às vezes nem sequer existem), para não falar na indelicência dos negros e nas insuportáveis condições dos lugares próximos às vias públicas - a praia da Glória, por exemplo, e, ainda pior, a praia existente diante do palácio do Governo e de sua praça - são o bastante para manter as senhoras fechadas em casa. Além disso (...) precisando de um artigo que os vendedores não tenham, mandam um escravo à loja, com um bilhete, e esta envia pelo mesmo portador amostras do artigo pedido para que as freguesas escolham. (pag.97)

É que as ruas constituíam o domínio, o espaço de circulação por excelência dos escravos - homens, mulheres e crianças - os "animais de trabalho" que movimentavam todas as engrenagens da existência econômica, social e mesmo especificamente urbana da cidade. A força braçal do escravo era a força produtiva básica da economia urbana, na esfera da produção e, sobretudo, da circulação de mercadorias, homens e todos os elementos indispensáveis à manutenção de uma moradia urbana (água, esgoto, víveres etc.)

A relação proprietário-escravo constituía a relação social básica, me-

dular, o que não significa que a estrutura social da cidade, em sua riqueza empírica, se reduziu a ela. Entre essas duas categorias comprimiam-se, em número cada vez maior, os homens livres não-proprietários, excluídos do universo do trabalho-por imposições a um só tempo econômicas e ideológicas (trabalho consagrado como atividade indigna). Fora da propriedade e do trabalho, não lhes restava alternativa senão engrossarem o contingente dos desclassificados de ocupações mais ou menos incertas e aleatórias ou sem ocupação alguma.

Nas páginas do diário de Ewbank colhem-se vívidos retratos da cidade que nos permitem visualizar as diversas modalidades de trabalho escravo urbano e os limites extremos a que chegava o emprego coercitivo de sua força muscular na movimentação das atividades portuárias, no comércio ambulante, nas oficinas, nos canteiros de obras, no transportes dos senhores, em todos os domínios, enfim, da vida social:

Sai da longa avenida da Rua Direita, não longe da Alfândega, onde os transeuntes se vêem loucos através de pilhas de fardos, barris, trouxas, carroças e negros barulhentos e suados. Não há aqui carros puxados por quadrúpedes para o transporte de mercadorias. As bestas de tiro e as bestas de carga são os escravos. As cargas que arrastam, bem como os caminhos por que têm de levar seus fardos, são suficientes para matar burros e cavalos. Antigamente, poucos aparelhos com rodas eram usados na Alfândega. Qualquer coisa era transportada, de um lugar para outro, simplesmente arrastada pelo chão. E muito desse processo ainda é empregado hoje em dia. (p.118)

Com um amigo fui ao Consulado, que é uma seção da Alfândega encarregada das exportações. Grupos de escravos estão continuamente a entrar, trazendo café para ser embarcado (...) A saca, que pesa 160 libras, repousa sobre a cabeça e os ombros, e a marcha é um trote ou meia corrida. (...) A média de vida profissional de um carregador de café não excede a dez anos. Ao cabo desse tempo, aquele trabalho os arrebuja e mata.

Passou um grupo de quatorze escravos que traziam à cabeça enormes cestos rasos. De uma barça descarregavam carvão mineral, que levavam para uma fundição ou forja (...) a carga é levada diretamente do navio para o lugar em que vai ser consumida. E o que se dá com o carvão, acontece com tudo o mais: quando um artigo é posto à cabeça de um negro, somente é retirado no lugar em que deve ficar. (p.120)

Este princípio, importantíssimo para decifrarmos a lógica da ocupação do espaço na cidade escravista, valia também para os carregadores de cadeirinhas, no interior das quais se escondiam as senhoras em suas visitas à parte comercial da cidade e para os negros em cujos ombros cavalgavam homens e rapazes de guarda-chuvas, quando as ruas eram inundadas por aguaceiros.

Ewbank faz constantes referências às deformações físicas, sobretudo nos membros inferiores, causadas pelo brutal esforço exigido dos escravos, cuja capacidade de trabalho era explorada ao máximo, no contexto da acelerada expansão do movimento comercial da cidade. Observa também que o transporte de todas as cargas era executado por turmas de carregadores, sendo o compasso coletivo da marcha escondido pelo chocalho

e por uma melodia de trabalho. Em suas palavras:

Uma tropa de mais de vinte negros, levando cada um deles à cabeça um ou mais artigos de uso doméstico-cadeiras, mesas, camas, colchões, panelas, frigideiras, castiçais, jarras de água, louça - fazia a mudança de uma família para sua nova residência.

A maior parte vestia calças somente até o joelho traziam à cabeça uma rodela de pano, cujas franjas coloridas caíam até a metade das costas nuas. À frente, levando na mão um chocalho de cabaça com franjas, ia o negro que marcava o compasso da marcha. (p.99)

Outro tipo de música coloria as ruas da cidade: eram os pregões dos vendedores ambulantes que distribuíam todo tipo de mercadorias artigos importados ou produzidos localmente, alimentos, gêneros de consumo corrente ou supérfluo. Comenta Ewbank:

Os pregões de Londres são ridiculários comparados aos da capital brasileira. Escravos de ambos os sexos apregoam suas mercadorias em todas as ruas. Verduras, flores, frutos, raízes comestíveis, ovos, todos os demais produtos rurais, bolos, tortas, rosas, doces, presunto etc. passam continuamente pelas portas das casas. Se o cozinheiro precisa de uma caçarola, logo se ouve o pregão de um vendedor de artigos de metal. Uma talha d'água se quebra e meia hora depois se aproxima o vendedor de moringas (...). Se diante de sua porta ainda não passaram caixas contendo artigos de cutelaria, peças de vidro, porcelana e prata, aparecerão sem demora (...) Sapatos, bonés enfeitados, jóias de fantasia, livros infantis, novelas para jovens e obras de devoção para os devotos. "A arte de dançar" para os desajeitados. "Escola de bem vestir" para os moços, "Manual de polidez" para os rústicos", "O oráculo das senhoritas", "A linguagem das flores", "Santas Relíquias", "Milagres dos Santos" e um "Sermão em honra de Baco" - tais coisas e milhares de outras são diariamente apregoadas pelas ruas. (p.99)

Os escravos e, mais raramente, os negros alforriados dominavam também a esfera da produção, que ocupava um lugar subordinado na economia urbana, caracterizada por pequenos ofícios de base artesanal. Ewbank refere-se, entre outros, aos latoeiros, carpinteiros, pedreiros, calceteiros, impressores, pintores de tabuleta e ornamentação, construtores de móveis, carruagens e lampiões, artífices em prata, joalheiros e litógrafos. Mesmo nos estabelecimentos maiores - ao lado de algumas poucas funções assalariadas - o trabalho escravo era dominante:

O maior estabelecimento litográfico do Brasil é o de Heaton & Rensburg, no Rio. Seus impressores são escravos africanos. O Sr. H... surpreendeu-se ao saber que os impressores litográficos ganham de 10 a 15 dólares por semana. "um mil rés (cinquenta centavos de dólar) por dia - observou ele - é um bom salário aqui, e quanto aos escravos não nos custam a quarta parte disso. (p.187)

Ewbank descreve minuciosamente o trabalho dos construtores das casas, chefiados pelos mestres de obras portugueses que, mais tarde, seriam insistentemente condenados por todos os reformadores da cidade. O pro-

cesso artesanal e empírico caracterizava-se por uma tosca divisão de trabalho, onde as funções especializadas, que requeriam alguma qualificação, eram exercidas por homens brancos, assalariados, cabendo aos escravos todo o trabalho braçal desqualificado:

As horas de trabalho estendem-se do clarear do dia ao cair da noite, ou seja, das cinco e meia da manhã às seis e meia da tarde ... O pedreiro mestre da ampla casa que está sendo construída, aqui ao lado, trabalha todas as horas. É português e recebe por dia equivalente a um dólar, ao passo que os outros artífices ganham de 40 a 70 centavos; e os trabalhadores comuns, de 25 a 30. Os ajudantes são todos escravos. O carpinteiro, também português, tem o mesmo salário que o pedreiro; a maior parte dos homens que com ele trabalham são brancos e seus jornais variam de 40 a 80 centavos, sendo este último considerado elevado. Não há aqui mestres construtores, como nos Estados Unidos, e os mestres daqui são pouco mais que capatazes; possuem as ferramentas, porém não fornecem o material nem são estabelecidos em oficinas. É o proprietário que tudo provê. (p.181)

Q

Segundo se depreende do texto o trabalho baseava-se totalmente num saber empírico e secular:

Para a construção de casas não se fazem plantas nem desenhos de seções transversais. Geralmente o proprietário diz ao pedreiro e ao carpinteiro que quer uma casa igual a do Sr. Fulano, porém com as janelas semelhantes às do Sr. Beltrano. (p.187)

Os escravos que dominavam a paisagem das ruas como vendedores ambulantes (prática muitas vezes articulada a uma produção de caráter artesanal, como, por exemplo, a produção e venda de quitutes), carregadores, trabalhadores na construção de casas e obras públicas formavam, em sua maioria, o numeroso contingente de escravos de ganho. Milhares de homens livres, ricos, pobres ou remediados, viviam à custa da rentilização de seu trabalho. Embora fossem propriedade de um senhor (ou uma camada de "pequenos senhores"), os escravos de ganho dispunham de relativa autonomia. Todos os dias, alugavam o uso de sua capacidade de trabalho no mercado de serviços urbanos; tinham de obter a soma de dinheiro para inteirar a renda exigida por seus proprietários, mais a quantia para adquirirem os bens necessários à manutenção de sua própria capacidade de trabalho.

No Diário de Ewbank, numerosas cenas ilustram essa forma particular de compra e venda da capacidade de trabalho dos escravos de ganho. Nos degraus da igreja da Candelária.

(...)vêm-se geralmente escravos adormecidos... enquanto barulhentos carregadores de café esperam ser empregados. (p. 201)

Em outras passagens, observa:

Os carregadores ganham tanto por saca, e o que possam ganhar acima da soma exigida por seu dono, fica para eles. (p.120)

Um escravo ia acorrentado a pesado rodado. Não se achara presente ao ser chamado para o serviço, e seu dono, irado, usou de tal método para impedi-lo de novamente faltar ao trabalho. (p.119)

Nas arcas de lata que os vendedores levavam à cabeça, achavam-se pintados o nome e o endereço dos donos, e em meio aos seus pregões e às melodias cantadas pelos carregadores ecoavam também as várias "chamadas" convocando os negros de ganho ao trabalho. Para recrutar calceteiros de rua, por exemplo, o capataz lançava o sinal martelando numa alavanca de ferro. A descrição da *Escala do Martelo* ou *Toque de Chamada do Construtor* é exemplar:

A princípio, intrigou-me uma espécie de melodia, executada regularmente de manhã, ao meio dia e à noite, com o martelo. Um homem ajoelha-se numa prancha de andaime e bate nela, ou no lado de uma viga, ou em qualquer outra peça de madeira que ressoe, e o faz de um modo que somente uns poucos trabalhadores bem treinados o conseguem. Os sons alcançam grande distância, e aí do escravo que, ao soar o último golpe do martelo, não se encontrar em seu posto com a trolha, a enxada ou a serra de mão. (...) dois ou três golpes fortes iniciais, a seguir uma série de golpes cada vez mais rápidos e de menor intensidade até tornarem-se inaudíveis; depois as batidas se vão processando em ordem inversa, até terminarem numa tríplice e enfática ameaça. Traduzindo em palavras: "Está ouvindo? Então corra. Depressal Senão... leva uma surral (p.181)

Com a argúcia de um espírito liberal, de um self made man imbuído da ética protestante do trabalho, Ewbank discerne, com muita clareza, o fosso profundo e irreconciliável que separava a condição de branco livre da condição escrava, as escassas alternativas que aquela sociedade modularmente cindida oferecia à camada, cada vez mais numerosa, de pequenos proprietários e não-proprietários, sob o manto do poder e do prestígio dos grandes senhores rurais e dos opulentos comerciantes investidos de títulos nobiliárquicos.

Conforme se lê em suas notas:

A inevitável tendência da escravidão por toda parte é tornar o trabalho uma atividade desonrosa; e os resultados disso são altamente maléficos, pois tal tendência inverte a ordem natural e destrói a harmonia da sociedade. A escravidão negra é regra no Brasil, e os brasileiros se retraem como horrorizados ante qualquer emprego manual. Dentro do espírito das classes privilegiadas de outros países, dizem os brasileiros que não nasceram para trabalhar, mas para mandar. Pergunta-se a um jovem brasileiro de família respeitável, porém em más condições econômicas, porque não aprende um ofício e passa a ganhar sua vida com independência e, nove vezes em dez, ele tremerá de indignação, e perguntará se se quer insultá-lo! Trabalhar!? - re-darguiu um deles. - Temos os negros para isso! Sim, centenas e centenas de famílias têm um ou dois escravos, cujos ganhos constituem sua única fonte de sustento. (p.179)

O funcionalismo - dignificado pelo símbolo do imperador - e o comércio, que ia se impondo aos preconceitos daquela sociedade que emer-

gia do rígido patriarcalismo rural dos tempos da colônia constituíam as únicas alternativas para essa camada de remediados emperdenidos.

Prossegue Ewbank:

Ensinado, assim, o jovem brasileiro a desdenhar caminhos dignos para sua independência pessoal - é lícito perguntar-se: como vivem eles? Do poder público, sempre que podem. Mas o país é pobre, e os salários, a não ser o do imperador, são muitos baixos. Apesar disso, (...) todas as repartições estão mais do que superlotadas. Ninhadas de diplomatas em embrião procuram iniciar-se na carreira nos vários postos de *attachés*. Enxames de jovens solicitam uma patente no exército, e com relação a isso se diz aqui que com o tempo o número de oficiais será maior que o de soldados. A Igreja vem, logo após o exército, como a carreira mais procurada pelos que querem manter-se acima das classes não privilegiadas. Ela, porém, tosquiu mais cabeças do que poderia abrigar em suas fileiras. Centenas de jovens tonsurados não tem nenhuma função clerical. Obrigados a procurar fora da Igreja outros meios de vida, podem considerar-se afortunados quando conseguem acumular o bastante para comprar um ou dois negros, às expensas de cujos ganhos asseguram subsistência. Direito e Medicina são as duas outras saídas que restam aos famintos para conseguir comida, mas há muito pouco lugar para os novos pretendentes. Descer abaixo da profissão de médico é coisa que não podem fazer sem desonra. (p.179-80)

Em seus passeios pela cidade, Ewbank aponta constantemente homens brancos e livres reduzidos à total indigência. Os mosteiros e conventos acolhiam cotidianamente a multidão de mendigos que perambulavam pelas ruas do Rio. Contudo, mesmo na condição comum de indigência, negros e brancos recebiam tratamento diferenciado.

Se os jovens brancos remediados cobiçavam uma patente no exército, que transbordava de oficiais, os poucos negros libertos fugiam dele como da força. Vale a pena transcrever um trecho do Diário onde fica nítida a condição do negro livre - trajeto diametralmente oposto ao do homem branco reduzido à indigência:

Enquanto esperava o Coronel F... (...) vi passar (...) cerca de cento e cinquenta negros (...), todos eram escravos, menos um. Este calçava um par de velhos sapatos, símbolo de que era um liberto. Orgulhosos de usarem o mesmo calçado que os brancos, alguns negros pagam caro tal satisfação. Quando o exército precisa de soldados, os recrutadores correm os olhos pelos negros. E destes, os que se dão conta do perigo, passam a andar descalços e com isso, às vezes, conseguem enganar os oficiais recrutadores, pois escravos não podem ser convocados. (p.278).

Ao lado do numeroso contingente de escravos de ganho, figurava o dos escravos domésticos, e a fronteira entre as duas condições podia ser bastante fluida. Esses últimos executavam os serviços indispensáveis à manutenção da unidade doméstica ou da propriedade territorial urbana de seu senhor. Nas palavras de John Luccock:

Toda a casa que se prezava era provida de escravos, os quais se haviam ensinado algumas ou mais artes comuns da vida e que não somente trabalhavam nessas especialidades para a família a que pertenciam, como eram também alugados pelos seus senhores a pessoas não tão bem providas quanto aqueles¹⁴.

Tais "artes comuns da vida" abrangiam um leque bastante variado de trabalhos - uns específicos às mulheres, outros aos homens, alguns às crianças mas para os efeitos desse estudo interessam aqueles relacionados à circulação de dois elementos básicos à manutenção da unidade doméstica urbana: a água e os esgotos. O abastecimento de água e a retirada dos esgotos e dejetos eram ainda funções pertencentes à esfera "particular" de existência dos senhores. Muito em breve, deixariam de sê-lo, para se transformarem em rentáveis serviços "públicos", a cargo de companhias estrangeiras.

Anota Ewbank em seu *Diário*:

Não há aqui esgotos nem fossas - e nem latrinas - ainda quando haja amplos pátios e quintais anexos às construções. Em toda parte usam-se cabungos fechados, mesmo nos subúrbios rurais. Levados à cabeça de escravos, são esvaziados em certos lugares da baía, todas as noites, de tal modo que andar pelas ruas depois de 22 horas não é seguro nem agradável. (p. 95)

Eram chamados "tigres" os escravos que executavam esse serviço degradante, o único que os isolava do convívio de seus companheiros nos espaços coletivos da cidade, constituindo, por vezes, forma de punição. A esse respeito, comenta Ewbank:

(...) uma noite dessas, (...) estando eu na sacada de uma casa da Rua da Alfândega, vi passar trotando uma pequena negra velha, quase inteiramente nua, que levava à cabeça uma enorme tina presa com corrente e cadeado a uma coleira de ferro que lhe envolvia o pescoço. "Explique-me isso, Sr. C..." - pedi. "Ela vai lançar os desejos na praia, e tendo provavelmente o hábito de entrar nas vendas, aquilo a impede, pois o mau cheiro da tina não seria suportado pelos fregueses. (p.112)

O abastecimento de água, por sua vez, fazia-se através das fontes ou chafarizes. O principal manancial era o rio Carioca, cujas águas transportadas pelo aqueduto que passava sobre os Arcos da Lapa, entre os morros de Santa Teresa e Santo Antônio, abasteciam várias fontes, sendo quatro na parte mais antiga da cidade: as fontes da Carioca, das Marrecas, do Moura e do Largo do Paço. As estatísticas oficiais ainda ignoravam o metro cúbico e estimavam o volume em barris, porque em barris a água era transportada todos os dias, a todas as horas do dia, numa movimentação incessante de escravos. Além dos carregadores, as fontes públicas nucleavam também as lavadeiras, figuras muito marcantes na paisagem social da cidade, mobilizando um contingente muito grande de mulheres escravas. Ewbank descreve a fonte do Campo de Santana, zona indefinida onde a cidade velha confinava com a Cidade Nova em formação.

Coberto de capim enfezado, e local de uma das principais fontes, o Campo é o grande estabelecimento para lavar e corar roupa existente na cidade, sempre animado pela presença das lavadeiras. Mais de duzentas espalhavam-se agora pelos terrenos, sem falar nos grupos junto à fonte. Vistas do alto das montanhas circunvizinhas, devem parecer um bando de gralhas ruidosas ou de pegas irrequietas. E como estão

todas atarefadas, cada uma no meio de um círculo de roupas a coroar! A enorme bacia de madeira que, quando elas vêm e voltam, lhes serve de cesta, é agora o tanque de lavar roupas, e o barril serve de suporte para a bacia (...). (p.117)

A MISSÃO ARTÍSTICA FRANCESA E OS PRIMEIROS PROJETOS URBANÍSTICOS PARA O RIO DE JANEIRO

Em fins de 1815, logo após a elevação do Rio de Janeiro a capital do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, atendendo às conveniências diplomáticas da Inglaterra no Congresso de Viena, o Marquês de Marialva, embaixador português na corte francesa, restaurada pela Santa Aliança, e o conde da Barca, responsável pelas relações exteriores, encarregaram Joaquim Lebreton de reunir artistas franceses dispostos a acompanhá-lo ao Brasil para constituir o núcleo de uma academia de Belas Artes, nos moldes da academia parisiense.

Em janeiro de 1816, desembarcou no Rio a missão artística, da qual faziam parte, entre outros, os pintores Jean-Baptiste Debret e Nicolas Antoine Taunay, o escultor Auguste, o gravador Charles Pradier e o arquiteto Grandjean de Montigny. Em agosto do mesmo ano, foi fundada a Escola Real de Ciências, Artes e Ofícios.

Esses artistas e técnicos, ligados ao derrotado império napoleônico, tentariam a "aventura de dar à Corte tropical dos Braganças a dignidade e a monumentalidade do neoclássico". Traziam uma concepção de arte e de organização do espaço que correspondia à Europa da razão burguesa, contemporânea da revolução industrial e do trabalho assalariado livre. Como bem observa Afonso Carlos, essas primeiras iniciativas "modernizadoras" promovidas pelo monarca português e sua corte inscrevem-se no contexto das contradições de uma sociedade de formação colonial, cujo traço fundamental era a escravidão e o bloqueio tecnológico que implicava tal relação social¹⁵.

Os fracassos muito mais que os êxitos da missão artística francesa, contratada para atualizar o gosto e a técnica do novo império, colocam em evidência a contradição entre a Europa que tentam importar e a sociedade plasmada na colonização.

Ainda nas palavras de Afonso Carlos:

A realidade que esses artistas encontrarão no Brasil de D. João fará com que suas obras e seus projetos fiquem como eventos contrastantes com a paisagem aparentemente desordenada do espaço colonial. As fontes iconográficas da época dão o testemunho mais incidente do contraste entre os eventos arquitetônicos de um Grandjean de Montigny ou de um Debret, principalmente os monumentos efêmeros - construídos para as grandes ocasiões em madeira, como imensos cenários a tentar ocultar a realidade legada pela colônia¹⁶.

A primeira reflexão que se poderia chamar de urbanística sobre o Rio de Janeiro foi desenvolvida por Grandjean de Montigny, a partir de sua experiência adquirida em capitais agitadas por permanentes obras de remodelação urbana. Como observa Robert Coustet:

Paris, na época da Revolução e do Império, era um verdadeiro laboratório de experimentação urbanística. Já antes da queda da monarquia, a administração real baixara cartas régias para regulamentar a largura das ruas, a altura das casas, os materiais de construção. Depois (...) o governo revolucionário multiplicou as grandes festas públicas destinadas a celebrar o novo regime político; estas cerimônias deram lugar a construções efêmeras (...) para exaltar os sentimentos patrióticos e revolucionários (...). Sob Napoleão, os projetos se tornaram, ao menos em parte, realidade. Acima de tudo eficiente, o imperador francês deu prioridade às realizações práticas: o abastecimento de água, os mercados, o sistema viário. Incentivou a abertura de grandes ruas, o realce dos edifícios públicos, uma estética do espaço que justificou a demolição de bairros antigos e monumentos históricos (...). Durante sua estada em Roma, Grandjean foi também testemunha dos esforços da administração francesa no sentido de modernizar a Cidade Eterna¹⁷.

Grandjean não concebeu um plano de conjunto para a remodelação da cidade. Sua perspectiva consistiu, fundamentalmente, em implantar, no coração da fervilhante e barroca cidade dos trópicos, amplos espaços e imponentes estruturas em estilo neoclássico, onde o trono europeu e, depois, o poder imperial brasileiro pudessem se exhibir, com toda magnificência. Tratava-se de inserir na trama da cidade as inscrições do poder que, antes, estavam na metrópole.

Grandjean projetou edifícios monumentais e, para realçá-los, longas artérias em perspectiva, atravessando o denso casario colonial, conforme o urbanismo clássico francês, fiel à regularidade e à simetria. Por volta de 1826, planejou a reestruturação de trecho da cidade velha, em função do projeto de um novo palácio imperial para D. Pedro I, inspirado em Versalhes, englobando o antigo paço. Segundo Robert Coustet:

(...) a cidade é concebida como um satélite do palácio, que lhe servisse de moldura. Os bairros adjacentes são reservados para a *grand commun* (termo especificamente versalhês), isto é, o pessoal do serviço imperial. Para dar acesso ao palácio, a cidade é cortada por uma avenida grandiosa e duas praças (...) o traçado das vias, a disposição das praças, o programa decorativo, tudo nesse projeto submete o povo a um urbanismo monárquico¹⁸.

Um segundo projeto, realizado também no reinado de D. Pedro I, em 1827, previa a construção, no Campo de Santana, de uma praça à francesa chamada Campo da Aclamação, em torno da qual se organizaria o novo bairro da Cidade Nova.

Ainda segundo Coustet,

O conjunto de Santana é qualificado como "fórum", termo que lembra o "projeto de fórum para os homens livres" imaginado já para o desenrolar das festas cívicas e das manifestações patrióticas. Próprio para a realização das cerimônias po-

líticas, das procissões religiosas, das paradas militares, concebido para o passeio e o descanso do povo, com chafarizes, bancos, lojas sob galerias, o "fórum" do Rio de Janeiro é idealizado como o centro da vida política que gravita em torno da imagem do monarca. Todas as atividades se ordenam em volta da estátua equestre do imperador, cercada pelas estátuas simbolizando as dezenove províncias do império "oferecendo a S.M.I. suas homenagens e seus votos"¹⁹.

Em 1848, Grandjean de Montigny retomou o projeto do palácio imperial mas, sob a monarquia vitoriana e burguesa de D. Pedro II, o culto do soberano deu lugar a preocupações de ordem cívica. O arquiteto concebeu, então, diversos edifícios públicos: uma biblioteca, uma prefeitura, um palácio para o Tesouro, as sedes do corpo legislativo e do senado etc. Quase todos os seus projetos ficaram no papel. Em 1820 foi inaugurado o prédio da Praça do Comércio, que depois abrigou a Alfândega, bem mais tarde o Tribunal do Juri e hoje, restaurado, sedia a Casa França-Brasil. Em 1826 concluiu-se a construção do bem modesto palácio de Belas Artes. Grandjean levantou, também, um chafariz no centro do mercado e outro, na praça do Rocio Pequeno (depois chamada Praça Onze de Junho). Com relação a estes equipamentos, sua originalidade consistiu em substituir os modelos coloniais barrocos e rococós por elementos decorativos neoclássicos. Importante, ainda, foi a construção do mercado da Candelária, a pedido da municipalidade, para substituir o mercado do peixe que se realizava a céu aberto, na calçada da Praça do Paço. Concluído em 1841, inspirava-se no mercado Saint-Germain, edificado por Blondel em Paris (1813-1816).

Ewbank deixou-nos uma descrição dele:

Em cada um de seus quatro lados há um portão e no centro um chafariz. Somente um dos lados é ocupado por bancas de peixe, enquanto os restantes o são por comerciantes de outros gêneros alimentícios e artigos de cozinha. Vêm-se pilhas de frutas, galinhas, perus e leitões em gaiolas, macacos e aves silvestres. Há também pequenas barracas para a venda de objetos de barro e madeira (...) Do lado que faz frente para a baía (...) desenrola-se uma cena muito curiosa e interessante. Enquanto grande número de barqueiros em suas canoas muito bonitas espera quem queira alugá-las, uma falua carregada de peixe aproxima-se cada vez em quando da praia e então fortes negros, quase inteiramente nus com cestos à cabeça, lançam-se nas ondas preras e sujas de lama ao encontro do barco, disputando entre si a fim de passarem à frente dos demais e apanhar uma parte da carga a ser desembarcada. Seus gritos e disputas assemelham-se ao que se passa no Níger²⁰.

NOTAS

1. LAVRADIO, Marquês do. *Relatório*.
2. LINHARES, M.Y.L. 1979, p. 174.
3. SANTOS, A.C.M. 1979, p. 27.
4. PRADO JR., C. 1953, p. 138.

5. LINHARES, M.Y.L. 1979, p. 151-2.
6. Estimada em doze mil habitantes, em 1713, a população da cidade alcançou o patamar dos cinquenta mil habitantes em 1751, devido à prosperidade ocasionada pela mineração. O censo realizado nas paróquias urbanas em 1799 indicava 43.736 habitantes, revelando uma tendência à estagnação da população, cujo declínio não foi mais acentuado devido ao deslocamento de escravos das minas exauridas e à importação de negros da África para os engenhos de açúcar que floresceram na capitania do Rio de Janeiro. Ver a esse respeito: LOBO, E.M.L. 1978, p. 121-5.
7. COUSTET, R. 1979, p. 66.
8. Construída no tempo do Marquês de Lavradio, a ponte tinha esse nome porque nela os marinheiros se abasteciam de água, desde que o porto começou a se deslocar da praia de D. Manuel para o litoral da Saúde, Gamboa e Valongo. Das proximidades da ponte (localizada onde hoje se encontra a Praça da Bandeira) partia um canal, aberto nos charcos, até mais ou menos a altura da futura Praça Onze, pelo qual transitavam as canoas e faluas que traziam gêneros alimentícios para a cidade. A Cidade Nova só completou seu desenvolvimento no fim do Segundo Reinado, quando foram aterrados os últimos mangues de São Diogo.
9. SANTOS, L.G. (Padre Perereca). 1981, p. 64.
10. SANTOS, F.A.N. 1965.
11. STEIN, S. 1961, P. 101.
12. Apud SANTOS, A.C.M. 1979, p. 29.
13. EWBANK, T. 1973, p. 92.
Todas as referências seguintes a essa obra são extraídas da mesma edição.
14. LUCCOK, J. p. 22.
15. SANTOS, A.C.M. dos. 1979, p. 31.
Toda a parte referente aos primeiros projetos urbanísticos criados para a cidade do Rio de Janeiro baseia-se nesse trabalho que, além de primorosa apresentação gráfica, contém vários ensaios extremamente interessantes, sobretudo o de Afonso Carlos, indicado acima, e o de Robert Costet, igualmente citado.
16. Ibidem, p. 31-2.
17. COUSTET, R. 1979, p. 67.
18. Ibidem, p. 68-70.
19. Ib., p. 68.
20. EWBANK, T. 1973, p. 74.

Capítulo 2

O INÍCIO DO PROCESSO DE "MODERNIZAÇÃO" NO RIO DE JANEIRO

ASPECTOS GERAIS DO PERÍODO DE DISSOLUÇÃO DAS RELAÇÕES ESCRAVISTAS NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX

A passagem da primeira à segunda metade do século XIX, abrangendo o período que se estende de 1840 a 1870, caracterizou-se pela emergência de elementos novos, de forças poderosas de renovação no âmbito da cidade escravista.

Sobre esse período assim escreveu Maria Yedda Leite Linhares:

Nos meados do século, a década de 1850-1860 conhece o apogeu de uma segunda revolução industrial que se caracterizou pela introdução de novas técnicas na produção do aço, pela expansão da economia e dos transportes mais rápidos, traduzida na intensificação notável do comércio internacional. Foi uma época de otimismo continuado que se prolongará até 1873, momento de sua primeira crise. Dessa forma, abrem-se para as "economias coloniais" novas possibilidades de mercado. A economia capitalista caberá fornecer capitais e se beneficiar, em contrapartida, do aumento do consumo nos países exportadores de matérias-primas e de gêneros alimentícios. O novo pólo colonial estruturou-se, pois, ao longo da primeira metade do século XIX, mas só se tornará claro e insofismável, em termos de um novo sistema articulado, uma vez vencidas resistências internas de setores dominantes da sociedade nacional em formação.

No caso do Brasil, é sintomática a abolição do tráfico negreiro em 1850, assim como o foi a lei de terras do mesmo ano: consolidação política do império, expansão do café, expansão demográfica, urbanização, desenvolvimento dos transportes e das comunicações, ampliação gradativa da faixa de trabalho livre, sobretudo nas cidades. O Império de D. Pedro II e o café dos barões do Vale do Paraíba pareciam viver o seu apogeu de grandeza e estabilidade (...) O Brasil saíra do marasmo dos primeiros decênios do século e aparecia como tendo escolhido o seu destino - o de um país essencialmente agrícola.

As transformações ocorridas na economia mundial, ao longo da segunda metade do século, influíram decisivamente sobre os rumos da economia e sociedade brasileira, em particular no que concerne à vasta zona produtora de café do Vale do Paraíba e seu empório, a cidade do Rio de Janeiro.

A chamada "segunda revolução industrial" projetou a Inglaterra como a grande potência econômica mundial mas, a seu lado, outros paí-

ses, revolucionados também pela grande indústria capitalista, despontaram no mercado mundial como sérios concorrentes. As economias capitalistas centrais, Inglaterra e França sobretudo, lançaram-se vorazmente à conquista de novas fontes de matérias-primas e novos mercados para seus produtos e capitais. O capital financeiro alastrou seus tentáculos pela regiões mais diversas do globo, enquanto que as doutrinas de superioridade racial e determinismo geográfico exaltavam a sangrenta partilha da África e a ocupação da Ásia, em proveito também dos Estados Unidos, onde a revolução industrial progredia celeremente.

Impulsionado pelas ferrovias e a navegação a vapor, o comércio mundial cresceu num ritmo sem precedentes, ao passo que deixava de ser, cada vez mais, o aspecto principal das relações econômicas internacionais, como registra Sérgio Silva:

A passagem do capitalismo a um estágio superior de seu desenvolvimento caracteriza-se precisamente (...) pelo papel dominante que a partir dessa época passa a ser desempenhado pelas exportações de capitais (...). O capital não se limita mais à troca de produtos; busca agora se apropriar da própria produção a nível internacional².

A ampliação do mercado internacional e as ofensivas do imperialismo tiveram como um de seus pressupostos básicos a modernização de economias periféricas como a brasileira, que foram aparelhadas para responderem aos novos fluxos de matérias-primas e produtos industrializados requeridos pela acumulação do capital em escala mundial.

Ainda segundo Sérgio Silva, durante todo o Segundo Reinado, o Brasil recorreu amplamente aos empréstimos externos, que serviram:

(...) direta ou indiretamente para o financiamento da imigração massiva de trabalhadores - e portanto para a organização de um mercado de trabalho no Brasil - para a construção de numerosas estradas de ferro, para a implantação de vários outros serviços públicos e industriais, tais como a eletricidade, o gás, os transportes urbanos, etc, sem falar na própria construção e consolidação do Estado³.

Aos empréstimos - uma das primeiras formas de exportação de capitais, e nesse período, a forma dominante no Brasil - somavam-se os investimentos diretos, sobretudo no setor de serviços.

Tais transformações consagraram o sudeste como a região política, econômica e culturalmente hegemônica no país. Acentuaram as desigualdades de crescimento econômico regional, favorecendo a reprodução de relações de dependência em âmbito interno. Entretanto, o deslocamento da lavoura do café, as alterações nos processos de produção aliadas às novas formas de recrutamento da mão-de-obra iriam cindir o sudeste, num espaço de tempo não muito longo, numa área escravista decadente e uma área de fazendas capitalistas dinâmicas. Esse confronto entre o Vale do Paraíba, que alcançou o auge de suas possibilidades de expansão na década de 1870, e o Oeste Paulista, que rapidamente se projetou, a partir

daf, como a principal região produtora do país; teve importância vital para o esfacelamento das bases econômicas e políticas de sustentação do Império, assim como para o processo político que conduziu à instalação do regime republicano.

Ao mesmo tempo em que o café expandia-se pelo Vale do Paraíba, sucessivas leis e acordos, impostos pela diplomacia inglesa, procuravam, inutilmente, restringir ou proibir o tráfico de escravos. Já nas negociações para o reconhecimento da independência do Brasil, a Inglaterra condicionara seu apoio ao fim do tráfico; em 1826, D. Pedro I assinou um convênio, comprometendo-se a extingui-lo no prazo de 3 anos. Cinco anos depois, a Regência proibiu a importação de negros, mas a oposição dos grandes proprietários rurais inviabilizou a medida. As próprias finanças do Império assentavam, cada vez mais, na prosperidade da lavoura escravista do café, e essa dependência falava mais forte que a pressão da diplomacia inglesa.

Em 1845, o Parlamento britânico aprovou a Lei Aberdeen, autorizando o apresamento de qualquer embarcação destinada ao tráfico de escravos e o julgamento sumário dos infratores por pirataria perante os tribunais do almirantado inglês. A esse respeito, diz Sérgio Buarque de Holanda:

Em mais de uma ocasião, a revolta suscitada pela violência dos cruzeiros ingleses de repressão, que chegavam a apresar navios brasileiros dentro dos nossos portos, pôde fortalecer de algum modo a corrente de opinião favorável ao prosseguimento do tráfico, fazendo apelo aos sentimentos patrióticos do povo. Por outro lado, a circunstância de serem principalmente portuguesas, não brasileiras, as grandes fortunas formadas à sombra do comércio-negreiro tendia a mobilizar contra a introdução de escravos, e, em favor de um governo disposto a enfrentá-la sem hesitações, toda descendência ainda numerosa dos caramurus da Regência. E sabe-se que o nativismo lusófono chegou a representar, direta e indiretamente, uma ponderável influência no movimento para a supressão do tráfico. Os interessados no negócio tinham logrado organizar uma extensa rede que salvaguardasse o exercício franco de suas atividades. Desenvolvendo um sistema apurado de sinais e avisos costeiros para indicar qualquer perigo à aproximação dos navios negreiros, subvencionando jornais, subornando funcionários, estimulando, por todos os modos, a perseguição política ou policial aos adversários, julgaram assegurada para sempre a própria impunidade, assim como a invulnerabilidade de suas transações. Não é para admirar se, com esse aparelhamento, puderam os interessados no tráfico promover, mesmo, e principalmente, depois de 1845 - o ano do Bill Aberdeen - um comércio cada vez mais lucrativo e que os transformaria em verdadeiros magnatas das finanças do Império. Pode-se estimar a importância do golpe representado pela lei Eusébio de Queirós, considerando que, naquele ano de 1845, o total de negros importados fora de 19.463; em 1846, de 50.354; em 1847, de 56.172; em 1848, de 60.000; em 1849, de 54.000 e em 1850, 23.000. A queda súbita que assinala neste último ano resulta, aliás, não só da aprovação da lei Eusébio de Queirós, que é de 4 de setembro, como da intensificação das atividades britânicas de repressão ao tráfico.

A eficiência das medidas adotadas reflete-se no fato de, já em 1851, terem entrado no País apenas 3.287 negros, e 700 em 1854⁴.

A ÉPOCA DE OURO DO VALE DO PARAÍBA

A extinção do tráfico proporcionou, momentaneamente, um grande estímulo à prosperidade da lavoura cafeeira escravista do Vale do Paraíba. Stanley Stein revela que os anos cinquenta constituíram a década de ouro do vale, graças ao tráfico interprovincial de escravos. Para saldarem suas dívidas com os especuladores e traficantes, os senhores de engenho do Nordeste e Recôncavo Baiano, seriamente prejudicados pela concorrência do açúcar de beterraba no mercado europeu, passaram a se desfazer de suas "peças" a preços elevados, em proveito das prósperas fazendas de café do sudeste do país.

A despeito dos elevados impostos instituídos, então, para conter o tráfico, o número de escravos na província do Rio de Janeiro passou de 119 mil, em 1844, para 370 mil, em 1877. De 1852 a 1859, nela ingressaram anualmente 5.500 escravos. Em 1877, São Paulo, Minas Gerais e Rio possuíam 776.434 escravos, mais da metade do total existente em todo o Império.

Embora tenha abalado seriamente as pequenas fazendas, o aumento do preço do escravo - que quase triplicou entre 1855 e 1875 - beneficiou os grandes fazendeiros, ao dobrar os valores das garantias que podiam oferecer para contraírem novos empréstimos e expandirem seus cafezais. O valor dos escravos elevou-se até o pico de 73% do valor das fazendas, dos cafezais, de sede e de outras benfeitorias.

Stein mostra, inclusive, como se transformaram as feições arquitetônicas e o estilo de vida nas grandes fazendas, o que atribui, em parte, à nova mentalidade adquirida pelos filhos dos fazendeiros, formados na Corte ou no estrangeiro.

Em seu clássico estudo, Sérgio Buarque de Hollanda ilumina outros efeitos econômicos do colapso do tráfico que atuariam, de forma mais direta, sobre o espaço urbano:

Essa extinção de um comércio que constituía a origem de algumas das maiores e mais sólidas fortunas brasileiras do tempo deveria, forçosamente, deixar em disponibilidade os capitais até então comprometidos na importação de negros. A possibilidade de interessá-los firmemente em outros ramos de negócios não escapou a alguns espíritos esclarecidos. A própria fundação do Banco do Brasil de 1851 está, segundo parece, relacionada com um plano deliberado de aproveitamento de tais recursos na organização de um grande instituto de crédito. Mauá, promotor da iniciativa, escreverá quase trinta anos mais tarde, em sua *Exposição aos Credores*: "Acompanhei com vivo interesse a solução desse grave problema; compreendi que o contrabando não podia reerguer-se, desde que a vontade nacional" estava ao lado do ministério que decretava a supressão do tráfico. Reunir os capitais que se viam repentinamente deslocados do ilícito comércio e fazê-los convergir a um centro onde pudessem ir alimentar as forças produtivas do país, foi o pensamento que me surgiu na mente, ao ter a certeza de que aquele fato era irrevogável". Pode-se assim dizer que, das cinzas do tráfico negreiro, iria surgir uma era de aparato sem precedentes em nossa história comercial. O termômetro dessa transformação súbita pode ser fornecido pelas cifras relativas ao comércio exterior do Império. Até 1850, nossas importações jamais tinham chegado a atingir a soma de sessenta mil contos por ano.

Entretanto, no exercício de 1850-1851, alcançaram, de um salto, 76.918:000\$000, e no de 1851 a 1852, 92.860:000\$000. De então por diante, até 1864 registram-se alguns declínios que, contudo, não afetam a tendência geral para o progressivo aumento de quantidade e valores.

A ânsia de enriquecimento, favorecida pela excessiva facilidade de crédito, contaminou logo todas as classes e foi uma das características notáveis desse período de "prosperidade". O fato constituía singular novidade em terra onde a idéia de propriedade ainda estava intimamente vinculada à posse de bens mais concretos, e ao mesmo tempo menos impessoais do que um bilhete de banco ou uma ação de companhia.

Apesar do caráter especulativo desse surto de atividades, havia, segundo Caio Prado, um "fundo mais sólido" que fez da segunda metade do século uma época de "completa remodelação material do país". Um incipiente capitalismo ensaiava seus primeiros passos. A incorporação de dezenas de companhias, radicadas no urbano, quando não atuando diretamente sobre ele, traduzia um processo efetivo de concentração de capitais e potencialização das forças produtivas.

O Código Comercial, promulgado em 1850, uniformizou as leis relativas às falências, contratos, hipotecas etc., tornando menos arriscadas as operações comerciais. Em 1851 foram organizadas 11 companhias, enquanto que entre 1838 e 1850 haviam se formado apenas quatro. Entre 1852 e 1859, surgiram mais 135 companhias. Das 69 empresas estrangeiras e brasileiras registradas em 1866, excluindo-se os bancos, apenas três eram fabris (um curtume, uma fábrica de tecidos, outra de sabão e velas). Havia 27 empresas de transportes (fluvial, marítimo, ferroviário e rodoviário), 22 companhias de seguros, quatro de mineração e 13 companhias de serviços públicos urbanos.

Não obstante muitas dessas companhias terem sucumbido às crises bancárias de 1857/58, 1867 e 1873/75, ou às políticas de contenção de crédito, que punham a nu a instabilidade das novas fortunas, forças poderosas de renovação atuavam no âmbito da cidade escravista. Projetando-se como a sede do Estado monárquico centralizador, politicamente estabilizado, e como o mais próspero e populoso empório comercial e financeiro do país, o Rio de Janeiro articulava ao mercado mundial o extenso Vale do Paraíba, que alcançava o auge de suas possibilidades como o último grande reduto da escravidão no Brasil.

No mesmo ritmo em que as grandes plantações do vale absorviam o estoque final de escravos disseminados pelo país, abriam-se grandes bolsões para o trabalho assalariado no Rio de Janeiro (e em outros centros urbanos do litoral), não só na esfera da produção como, principalmente, nas atividades ligadas à circulação. O trabalho assalariado foi empregado na construção e acionamento das ferrovias, das novas instalações portuárias, dos serviços urbanos, enfim em tudo aquilo que constituía a evidência da "modernização" da capital do império escravocrata. Embora subsistisse a estrutura material da cidade escravista colonial, ela era cada vez mais transfigurada pela nova trama de relações sociais que ia se constituindo no espaço urbano.

A INTRODUÇÃO DAS FERROVIAS

Em setembro de 1825, trafegou o primeiro trem de passageiros, ligando Stockton a Darlington, na Escócia, num percurso de 32 km, graças aos novos processos introduzidos pelo mecânico inglês George Stephenson na técnica de tração a vapor. O segundo quartel do século XIX marcou o início da difusão dos transportes ferroviários por todo o mundo.

A questão começou a ser debatida no Brasil durante a regência de Feijó e, em outubro de 1835, um decreto autorizou o governo a conceder às companhias que fizessem uma estrada de ferro da capital às províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Baía carta de privilégio exclusivo por quarenta anos.

Em 1840, Thomas Cochrane, súdito inglês residente no Rio de Janeiro, assinou um contrato, por 80 anos, obrigando-se a construir uma ferrovia ligando a Corte a São Paulo. Cochrane chegou a organizar a companhia, contando com capitais, técnicos e materiais procedentes da Inglaterra, mas o projeto fracassou, pois os capitalistas de Londres exigiam do governo a chamada garantia de juros.

Os estímulos oficiais só começaram a surtir efeitos práticos depois de 1852, quando uma nova lei instituiu para as empresas ferroviárias condições mais vantajosas, inclusive a garantia a seus acionistas de uma rentabilidade mínima de 5% para os capitais empregados, taxa elevada depois para 7% com a complementação das províncias.⁷

Em abril de 1854 foi inaugurada a primeira ferrovia no Brasil, construída por Mauá, num percurso de 16,9km, ligando Porto Mauá, no fundo da Baía de Guanabara, à Raiz da Serra, na direção de Petrópolis. Uma linha de navegação a vapor pela baía complementava esse projeto ferroviário, destinado ao transporte de passageiros entre a Corte e a cidade de verão imperial, bem como ao transporte dos gêneros agrícolas provenientes do interior fluminense ou de Minas. Na mesma década, foi aberta a estrada União e Indústria, por uma companhia de carruagens fundada por Mariano Procópio. Empregando os melhores recursos técnicos disponíveis na época, com um empréstimo de 700 mil libras obtido em Londres, a companhia construiu uma rodovia pavimentada com macadame, margeada por paradas, armazéns, estábulos e pastagens. Cruzando o rio Paraíba, fazia a ligação, por carruagem, entre Petrópolis e Juiz de Fora em 12 horas (antes, gastavam-se quatro dias).

Uma vez assegurada a garantia de juros, outros grupos, além de Cochrane, propuseram-se a construir a ferrovia que percorresse o Vale do Paraíba, ligando Rio a Minas e São Paulo (João Batista da Fonseca e Benedito Ottoni, o Visconde de Barbacena, os fazendeiros de Vassouras José Teixeira Leite, Caetano Furquim e Carlos Teixeira Leite). O impasse entre os grupos que disputavam o privilégio levou o governo imperial a credenciar seu ministro em Londres para fazer a concessão diretamente aos banqueiros da City, mas a guerra da Criméia deitou por terra as negociações.

Em 1855, foi constituída a companhia E.F. D. Pedro II, presidida por Cristiano Benedito Ottoni, tendo o governo imperial como um de seus principais acionistas. Um empréstimo de 1,5 milhões de libras foi levantado na Inglaterra, contratando-se a construção do primeiro trecho com o empreiteiro inglês Edward Price.

Sobre esse fato, escreveu Richard Graham:

Price teve logo de início um desentendimento com a diretoria da companhia. O governo contratou outro engenheiro britânico, Christopher B. Lane, como engenheiro consultor para inspecionar o trabalho de Price (...) o presidente da empresa convenceu-se de que Lane e Price estavam combinados para prejudicar a companhia, substituindo-os por americanos logo que terminou a primeira seção da ferrovia, em 1858 (ligando a Corte a Queimados). Estes primeiros quarenta e oito quilômetros custaram 625.991 libras, e não há qualquer surpresa em a companhia ter ido à falência. Em 1865, o governo encampou a linha e passou a operá-la diretamente⁴.

A insistência com que os relatórios e documentos oficiais de meados do século reclamavam da precariedade dos meios de transporte e das vias de comunicação deixa claro que a implantação das ferrovias veio resolver um problema sério de estrangulamento da economia cafeeira do Vale do Paraíba. A substituição do transporte em lombo de burro e em carros de boi pela estrada de ferro correspondia a uma necessidade imperiosa de expansão da produção de café para atender à crescente demanda no mercado internacional. Antes, os fazendeiros viam-se, com frequência, impossibilitados de exportarem integralmente as suas safras. Além disso, as tropas de mulas, dispendiosas e arriscadas, mobilizavam cerca de 20% da força de trabalho masculina das fazendas, o que se tornou um problema sério após a extinção do tráfico de escravos.

As ferrovias contribuíram, assim, para adiar a inevitável escassez de mão-de-obra, proporcionando uma "sobrevida" às fazendas escravistas do vale, onde todos os braços puderam se dedicar exclusivamente à lavoura de exportação. Multiplicaram a rapidez e capacidade de transporte e reduziram o custo de produção (o preço do transporte ferroviário era seis vezes menor que o do animal). Asseguraram, finalmente, preços mais elevados para o produto no mercado internacional.

Além disso, as ferrovias redefiniram a configuração da rede de povoados, estradas e vias fluviais, através das quais eram recolhidos ao porto do Rio de Janeiro os gêneros de exportação e os de abastecimento da cidade. Antes da construção da E.F. D. Pedro II, as tropas de mulas, transportando em sacas de couro o café produzido em municípios fluminenses e mineiros, desciam a serra até o porto de Iguaçu, às margens do rio Iguaçu, florescente empório local de café e outros produtos como açúcar, aguardente, couros, madeiras, frutas, cereais, carvão etc.

Em 1833, quando foi elevada a vila, Iguaçu era um dos principais portos da província; sua prosperidade vinha desde a construção da Estrada Real do Comércio, em 1822, ligando a Corte a Minas Gerais. As sacas de café eram depositadas nos armazéns dos agentes locais dos comissários de café, que cuidavam de seu transporte, por meio de chatas, canoas e fa-

luas, ao longo dos rios que desaguavam na baía, até o porto do Rio de Janeiro.

O porto da capital drenava ou distribuía mercadorias através de uma ampla rede de 14 portos fluviais e marítimos, dentre eles o da Estrela, na divisa com Magé; os da Chacrinha e Pau Ferro, na orla da baía; os portos da Pedra, do Bento e do Pico, às margens do rio Meriti; os do Anhangá e do Pilar, no rio Pilar; os do Retiro e Piaba, também às margens do rio Iguaçu.

A inauguração do primeiro trecho ferroviário entre a estação de D. Pedro II, edificada no Campo de Santana, e a de Queimados, em 1858, foi fatal para a vila de Iguaçu: em 1891, a estação de Maxambomba usurparia sua condição de vila, passando a chamar-se Nova Iguaçu em 1916.

A medida que os trilhos penetravam no vasto território do café, as estradas provinciais, quando não desapareciam por completo, transformavam-se em ramais tributários da ferrovia. Embriões de futuras cidades, as estações ferroviárias centralizavam todo o movimento de mercadorias, determinando a decadência dos povoados à margem das antigas estradas. Seus comerciantes e artesãos desfaziam-se do que tinham para tentar a sorte na Corte. Os fazendeiros abandonavam as casas que mantinham nessas cidades "mortas", transferindo-se para sobrados ou palacetes no Rio de Janeiro.

Sobre isso falou Stanley Stein:

O preço de uma passagem de estrada de ferro era insignificante, a viagem bastante rápida para não inquietar os mais tímidos e, em poucas horas, as famílias dos fazendeiros podiam ir ao Rio para as férias (...) Os habitantes da cidade (...) viam no declínio comercial e, especialmente, social das cidades provincianas outro sinal do que tachavam de centralização. (...) A restrição do comércio local trouxe a decadência econômica à sede do município e das pequenas vilas, antes que aparecessem os sinais da decadência generalizada da lavoura, cujo ritmo de declínio mais lento tinha suas raízes no envelhecimento e na diminuição da força de trabalho escrava, assim como no esgotamento dos cafezais e do solo.⁹

OS TRANSPORTES MARÍTIMOS

O transporte marítimo de cargas e passageiros também foi revolucionado pela energia a vapor. Os melhoramentos tecnológicos introduzidos nesse campo foram decisivos para a ampliação do mercado mundial, em proveito, sobretudo, das exportações de produtos e capitais ingleses.

Segundo Richard Graham:

A energia a vapor não foi aplicada somente no serviço de transporte de passageiros; notáveis modificações em navios veleiros estavam também em andamento. O melhor desenho técnico desses navios após a reforma do sistema de avaliação de

impostos baseados na tonelagem, mais a publicação de uma compilação estatística dos ventos e correntes feitas em 1850 por Mathew F. Maury, da marinha norte-americana, muito contribuíram para baratear o transporte marítimo, como também o que foi feito mais tarde, com a aplicação nos veleiros de maquinaria que economizava serviço, cascos de ferro e aço, cordames de aço. Finalmente, com o emprego do aço, tornou-se possível a construção de motores a vapor de alta pressão, que não somente aumentaram a velocidade dos navios a vapor mas reduziram em 90% a quantidade de carvão que tinha de ser transportada, cujo espaço se tornou livre para carga. Já em 1865, a tonelagem de navios a vapor em construção era muito superior à dos veleiros¹⁰.

A Inglaterra conquistou o domínio quase exclusivo da navegação marítima brasileira, tanto a internacional como a de cabotagem (até 1889). A Royal Mail Steam Packet Company foi a primeira a estabelecer um serviço regular de vapores entre a Inglaterra e o Brasil, em janeiro de 1851, com o propósito de desalojar os clippers norte-americanos do transporte marítimo brasileiro. O ponto terminal dessa linha foi, de início, o Rio de Janeiro. Em 1869, reagindo à concorrência francesa, estendeu-se até Montevideu e Buenos Aires, incluindo Santos em 1878.

Segundo Richard Graham, a escolha de Southampton pela Royal Mail como o ponto de origem levou os negociantes de Liverpool a fundarem uma linha rival:

Liverpool era o porto do distrito algodoeiro, mas não só os exportadores britânicos estavam interessados. Projetava-se converter Liverpool num empório para o café e outros produtos brasileiros destinados ao norte da Europa. A linha rival foi abandonada em 1855. Dez anos depois, a Liverpool, Brazil and River Plate Steamship Company iniciou o serviço regular de transporte por navios a vapor entre Brasil e Inglaterra. Atendendo aos interesses comerciais relacionados ao café, foi a primeira linha a vapor a fazer escala em Santos; mais tarde, estabeleceu o tráfego entre Brasil-Nova Orleans e New York¹¹.

As companhias de navegação a vapor constituíam um dos segmentos daquilo que Graham chama de "complexo de importação e exportação": controlado pelo capital britânico, incluía firmas de importação e exportação, companhias de seguros, de portos e bancos. Os navios que levavam café e traziam produtos manufaturados podiam ser segurados em Londres ou no Rio de Janeiro, em companhias inglesas como a Royal Insurance Company, que fazia seguros para o café e para as próprias fazendas. Ambas as extremidades do circuito eram lubrificadas pelo crédito britânico. As casas importadoras forneciam crédito aos comerciantes locais. Os lucros dos bancos anglo-brasileiros, a maioria dos quais fundada no início da década de 1860, provinham do financiamento das exportações e importações, da especulação com taxas cambiais, do financiamento da produção agrícola e da movimentação das contas das companhias inglesas de estradas de ferro, docas, serviços urbanos etc.

O MOVIMENTO COMERCIAL E OS PRIMEIROS MELHORAMENTOS PORTUÁRIOS NO RIO DE JANEIRO

Em 1877, Borja Castro, diretor das obras da Alfândega, escrevia:

A cidade do Rio de Janeiro é a mais rica, populosa, comercial e industrial de todo o Império e da América do Sul. Esta supremacia provém do porto, que lhe assegura vantagens eminentes para ser, como é, um centro de considerável tráfico com o interior e de suas transações com o exterior, e tão grande que o comércio abrange em suas evoluções os territórios de muitas províncias, suas limitrofes e outras que não são imediatamente, as quais encontram no porto os requisitos precisos para fácil expedição dos produtos destinados aos mercados estrangeiros, e o abastecimento que elas necessitam¹².

Vejamos de que era constituído o movimento comercial do porto do Rio de Janeiro na época.

Ele concentrava mais da metade do valor total da importação do Império (155.126:000\$000). Na discriminação dos produtos importados em 1875-1876, sobressaíam por larga diferença, as manufaturas de algodão, destacando-se, de modo geral, os produtos pertencentes à categoria alimentação e vestuário:

PRODUTOS	VALOR OFICIAL
Manufaturas de Algodão	21.456:140\$585
Ouro, prata, platina etc.	10.925:825\$440
Sumos de sucos vegetais	9.223:499\$237
Carnes, peixes etc.	8.514:879\$587
Lã	7.631:577\$469
Legumes, farináceos	4.838:800\$466
Pedras, terras etc.	4.491:704\$126
Ferro e aço	3.512:375\$907
Peles e couros	3.378:958\$878
Linho	3.033:825\$336
Outros objetos	20.673:250\$604
	97.690:837\$635

Com relação à procedência dessas mercadorias, quase a metade do valor das importações era realizado em proveito da Grã-Bretanha, seguida, bem abaixo, pela França:

PROCEDÊNCIA	VALOR OFICIAL
Grã-Bretanha	43.193:049\$651
França	18.379:329\$897
Portugal	6.864:386\$724
Alemanha	6.233:446\$634
República Argentina	6.112:671\$280
Estados Unidos	6.034:387\$547
Estado Oriental	5.316:209\$063
Bélgica	3.131:021\$953

Outros	2.426.334\$886
	97.690.837\$635

O porto do Rio de Janeiro concentrava quase a metade do valor total das exportações do Império (192.513:400\$000). No período 1875-1876, o café, sozinho, perfazia quase 94% do valor das mercadorias exportadas, e quase a metade do valor total das exportações de todo o Império.

PRODUTOS	VALOR OFICIAL
Café	94.500:316\$639
Ouro	2.561:203\$600
Fumo	1.305:149\$699
Couros	699:391\$555
Algodão	460:256\$753
Diamantes	327:228\$000
Açúcar	200:441\$186
Jacarandá	183:508\$765
Farinha	193:523\$470
Aguardante	44:588\$596
Outros objetos	122:804\$302
	100.544:412\$565

Quanto ao destino das exportações, destacavam-se os Estados Unidos, principais consumidores do café brasileiro:

DESTINO	VALOR OFICIAL
EUA	54.761:592\$398
Grã-Bretanha	10.393:414\$664
França	10.129:348\$223
Alemanha	8.585:136\$557
Canal	5.001:894\$733
Portugal	3.359:870\$528
Mediterrâneo	2.183:089\$444
Estado Oriental	1.852:232\$853
Bélgica	1.816:234\$098
Suécia e Noruega	1.072:980\$333
Outros	1.388:618\$734
	100.544:412\$565

As perspectivas de crescimento das exportações de café pareciam, na época, ilimitadas. O Brasil conquistara, há pouco, a posição de maior produtor mundial: das 307.000 toneladas métricas de café importados pelos Estados Unidos e Europa, coubera-lhe 171.500 toneladas. O mercado europeu e, sobretudo, o norte-americano ofereciam ainda vastas reservas a serem conquistadas pelo principal gênero de exportação do império, cujo consumo começava a se difundir entre as classes trabalhadoras¹¹.

O porto do Rio de Janeiro tinha também importância vital para as finanças do Estado monárquico. A renda de sua Alfândega representava

52% do total das rendas alfandegárias do país, e 32% da renda geral do império. Em 1873-1876, a renda média arrecadada na Alfândega do Rio foi de 39.893:002\$000; a receita média arrecadada por todas as alfândegas do império totalizou 76.393:224\$224. A renda pública média total foi de 114.414:126\$543.

As obras executadas na Alfândega, nessa época, representaram o mais importante melhoramento no porto do Rio de Janeiro, antes da grande remodelação realizada já no século XX, no governo de Rodrigues Alves, associada à introdução da energia elétrica na movimentação das cargas. Segundo Richard Graham: "os exportadores, os importadores e as companhias de navegação reclamavam melhores facilidades portuárias e os britânicos se interessavam particularmente por essa parte da infra-estrutura brasileira"¹⁴.

O próprio governo, às voltas com gastos crescentes, preso às engrenagens do capital financeiro internacional (leia-se, os Rotschids) tinha grande interesse nas obras da Alfândega, pois, como vimos, a quase totalidade de sua receita provinha da taxação das importações. Segundo Borja Castro, o objetivo era transformá-la num "verdadeiro estabelecimento de Doca", com bacia de abrigo, cais, armazéns, elevadores e guindastes hidráulicos.

Por volta de 1850, surgiu a idéia de se construir um cais em frente à Alfândega, que depois evoluiu para a construção de uma bacia que servisse para abrigar os navios que encostassem no cais. Em 1851, o governo imperial contratou com o engenheiro inglês Charles Neate a realização dos estudos e projetos e a execução das obras. Dois anos depois, começaram as obras hidráulicas, compreendendo a bacia e o respectivo cais em frente à Alfândega; uma pequena bacia para Doca do Mercado e, em continuação, um cais até a Praça D. Pedro II, onde haveria uma escada de cantaria para desembarque de passageiros. Mais tarde, pensava-se prolongar esse cais até a ponta do Trem, no Arsenal de Guerra. O projeto de Neate, previa, assim, uma curva regular descrita pela linha do molhe, seguida do cais, entre os Arsenais de Guerra e de Marinha. Contudo, na manhã de 20 de fevereiro de 1863, uma grande extensão do molhe veio abaixo. A causa principal do acidente, segundo Borja Castro, residia "no péssimo terreno de lodo, extremamente compreensível em grande profundidade sobre o qual assentava o molhe".

Charles Neate foi demitido, assumindo a direção das obras o engenheiro André Rebouças¹⁵. Em julho de 1873, lançou-se a primeira pedra do novo molhe, que ficou pronto em 1877. Começava na ponta meridional do Arsenal da Marinha, onde se achava a entrada da bacia, e seguia em linha reta até a Rua do Rosário, numa extensão de 300m. Seria ainda prolongado, em forma de cais, pela linha do litoral até o Arsenal de Guerra, mas em 1877 a parte concluída desse cais ia pouco além da bacia do Mercado.

As chamadas "obras internas", iniciadas em 1855, consistiam em um grande armazém de ferro, já concluído, provido de quatro elevadores hidráulicos, outros armazéns de um andar e alguns telheiros¹⁶. Os melho-

ramentos realizados na Alfândega marcaram a introdução da máquina a vapor nos serviços portuários, a começar pelo cravamento das estacas do armazém, onde foi empregado o macaco a vapor fabricado pela firma inglesa Nasmith. No armazém, "quatro elevadores com as respectivas máquinas fixas fazem descer ou subir as mercadorias aos diversos andares, e uma só caldeira de 12 cavalos fornece-lhes o vapor preciso (...). Todo esse maquinismo foi preparado no Rio de Janeiro, nas oficinas dos Srs. Maylor & Cia"¹⁷. A mesma casa montava, na época, 22 guindastes hidráulicos para o cais. No princípio da Rua do Rosário, construiu-se o prédio para alojar as caldeiras, reservatórios, etc.

Os melhoramentos portuários tornaram-se necessários em face da crescente defasagem entre a potencialização do movimento comercial do porto - determinada pela expansão do mercado mundial e da lavoura escravista do café - e a velha estrutura portuária colonial, toda ela acionada pela energia braçal do trabalhador escravo. Impunham-se como corolário da ferrovia e da navegação a vapor, na medida em que o porto, eixo da vida econômica da cidade, constituía seu nexo de articulação.

Sem cais ou pontos para as descargas, a Alfândega se achava despercebida dos meios de se evitarem avarias, demoras, e outros tais prejuízos.

O serviço das descargas, moroso e deficiente para as necessidades do comércio sempre crescente da Capital do Império, tornava-se penoso aos próprios empregados.

Os armazéns, sem as precisas acomodações e mal combinados, concorriam para a imperfeição e demora no serviço das capatazias, embora o seu pessoal fosse relativamente grande¹⁸.

Além de renovar as instalações físicas, estas obras pretenderam substituir, em parte, pela energia a vapor a energia braçal do escravo - cada vez mais caro e escasso desde a extinção do tráfico e a subsequente transferência de escravos urbanos para as fazendas de café - visando dar conta do aumento do volume e da velocidade de circulação das mercadorias provocado pela revolução no transporte terrestre e marítimo.

A esse respeito, escreveu Borja Castro:

É sabido que o serviço das descargas nos cais da Doca d'Alfândega achava-se, não há muito tempo, nas mesmas condições que outrora nos principais portos comerciais da Inglaterra. Guindastes movidos a braço eram empregados neste serviço, e apesar do crescido número de trabalhadores não se conseguia a precisa celeridade. O aumento do comércio reclamava por outro lado a adoção de melhor sistema, assim o Sr. Visconde do Rio Branco, como Ministro dos Negócios da Fazenda, resolveu prontamente a dificuldade, ordenando que guindastes hidráulicos fossem assentados no cais da Doca, e que as máquinas destes guindastes tivessem a força precisa não só para servi-los como também aos elevadores dos armazéns projetados, e em uma palavra, os novos maquinismos se tornassem a fonte de qualquer força que porventura se necessitasse no futuro para o serviço da Doca¹⁹.

Outro aspecto importante desse primeiro surto de "modernização" do Rio de Janeiro diz respeito à localização das atividades portuárias e

suas relações com o espaço urbano. A construção da E. F. D. Pedro II teve grande impacto sobre a circulação de mercadorias no âmbito da cidade do Rio de Janeiro.

Antes da ferrovia, o desembarque do café e demais gêneros trazidos para a Corte ou o embarque dos artigos remetidos para o interior ocorriam na orla da Prainha (imediações da atual Praça Mauá), onde atracavam as canoas, chatas e faluas que vinham do fundo da baía ou faziam o transbordo dos grandes veleiros estrangeiros. Ao longo da praia, descendo a Rua de S. Bento até a Rua da Quiranda, erguiam-se as casas comissárias. Ewbank mostrou-nos que as turmas de escravos transportavam as mercadorias das embarcações diretamente a seus locais de destino e consumo.

Quando os trilhos da E.F. D. Pedro II penetraram e se ramificaram no vale do Paraíba, a maior parte do café passou a ser desembarcado na estação ferroviária do Campo de Santana. Dali, tinha de atravessar, em pesados carroções, o emaranhado dedalo de ruas estreitas e congestionadas até as instalações portuárias e alfandegárias. O mesmo acontecia, em sentido inverso, com as mercadorias destinadas à zona interiorana tributária da capital.

Uma parede montanhosa isolava da cidade o litoral de Valongo, Gamboa e Saúde, que, como vimos, já abrigava, em meados do século, quarteirões populosos, numerosos trapiches e pequenos cais de madeira. A Rua da Imperatriz era a única brecha para transpor esse obstáculo; e por ela fluía também o transporte de mercadorias, mergulhando, em seguida, no tortuoso dedalo da cidade.

As principais instalações do porto, em particular a Alfândega, localizavam-se na vertente marítima central da cidade. Borja Castro deixa claro que havia interesse em mantê-las aí, separadas da Gamboa e Saúde que, apesar de seus excelentes ancoradouros, eram áreas perigosamente insalubres.

Tal escolha espacial resultava também do interesse em preservar a maior contigüidade possível entre a zona portuária e o centro comercial-financeiro-residencial, assim como a estreita subordinação do movimento de importação e exportação ao instrumento fiscal do Estado - a Alfândega.

Ainda segundo Borja Castro:

Ao norte da ilha das Cobras o mar é muito manso, as marés muito pequenas, mas havendo falta de ventilação e o calor sendo muito forte, a marinhagem dos navios sofre aí os efeitos da febre amarela em maior escala que nos ancoradouros do sul da ilha, como em frente à Alfândega e no ancoradouro dos navios de guerra (ponta do Calabouço). Neste particular, a Docca da Alfândega acha-se em excelente posição, e mais ainda por ficar na parte mais povoada da cidade, tendo muitas ruas para o trânsito das mercadorias, o que não sucede na Saúde e Gamboa. A Alfândega do Rio de Janeiro (...) está em posição cômoda para o comércio. A Visconde de Itaboraí, que lhe fica em frente, é larga e mais se tornará quando concluir-se o novo edifício da Praça do Comércio e Correio, que lhe dará uma saída para a Rua do Rosário, de maneira que a Alfândega se achará neste tempo circundada por largas ruas em direta comunicação com toda a cidade. A mesma coisa não se dá nas enseadas da Saúde e Gamboa que (...) não gozam de condições favoráveis aos estrangeiros²⁰.

Quando foi publicado este relatório, vigoravam já duas concessões para a perfuração e exploração de túneis através dos morros que isolavam a Gamboa e a Saúde da planície central. Uma das concessões incluía também a exploração de uma linha de carris para o transporte de cargas.

Em dezembro de 1875, o governo imperial concedera ao engenheiro José Basílio Magno de Carvalho privilégio exclusivo, por 25 anos, para a construção de um túnel no morro de São Bento, comunicando a Rua da Prainha com o largo do mesmo nome. A companhia teria direito a cobrar pedágios diferenciados dos pedestres, animais de sela ou carga e carros de um ou dois animais.

O outro decreto, de março de 1875, era mais ambicioso: concedia ao engenheiro Clemente Tisserand e a Américo de Castro privilégio por 30 anos para a perfuração de um túnel no morro do Livramento, especificando, inclusive, que deviam ser usadas as brocas Burleigh *rock drills*.

Os concessionários deveriam abrir uma rua entre a da Princesa dos Cajueiros e a entrada do túnel, dando prolongamento à de Santana, e outra rua da saída do túnel até as Ruas Nova do Livramento e da Harmonia. Os trilhos partiriam do campo da Aclamação, em direção à Rua de Santana, até encontrar à nova rua aberta, seguindo depois por aquela projetada à saída do túnel até a Harmonia, de onde partiriam dois ramais: um para a Rua da Saúde, até o cruzamento com a do Livramento; o outro pela Rua da Gamboa, até o fim da praia.

No interior do túnel, deveria ser reservado espaço para o prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II até uma estação marítima, no litoral da Gamboa, se o governo assim o exigisse.

Os concessionários teriam direito à percepção de um pedágio, sendo as tarifas de carga e viajantes as mesmas que já vigoravam para a Companhia Locomotora, fundada por Assis Silveira, a primeira companhia de bondes de carga que efetivamente funcionou, fazendo o transporte do café da estação D. Pedro II até a Saúde²¹.

Quando esteve no Rio de Janeiro, em 1846, Thomas Ewbank havia se referido ao penoso esforço dos burros que puxavam carroças pelas ruas estreitas e desniveladas da Cidade Velha, e acrescentava:

Mas, se é assim, que se poderá dizer dos sacrifícios de suor e músculos humanos, incessantemente oferecidos nessas ruas como se fossem elas outros tantos altares: o sacrifício dos escravos jungidos a pesados carroções, cujas rodas, rangendo sob enormes cargas, fazem estremecer as paredes e os soalhos das casas próximas; o sacrifício dos escravos ofegantes em seu lento e tortuoso avanço, retesando os músculos a ponto de dilacerá-los? Toda a parte comercial do Rio é singularmente bem adaptada à colocação de trilhos, e se os brasileiros continuam resolvidos a usar negros como bestas de carga, seria de seu interesse colocar trilhos nas ruas²².

Transcorreram quase duas décadas antes que os primeiros trilhos fossem, de fato, assentados para o transporte de cargas no âmbito da cidade do Rio de Janeiro.

Segundo os Estatutos aprovados pelo Decreto n.º 3568, de 20 de dezembro de 1865, a Companhia Locomotora tinha por finalidade prin-

capital e transporte urbano do café ensacado, "estabelecendo carris de ferro nas ruas necessárias para o seu trajeto dos pontos em que desembarca ou embarca até os armazéns dos comissários e ensacadores".

Só em agosto de 1872 a Locomotora deu início às suas atividades. No relatório apresentado à primeira assembléia dos acionistas, em agosto do ano seguinte, o gerente fundador, Antônio Vítor Assis Silveira, historiava as dificuldades que encontrara para levantar capital:

Percorri - casa a casa - todos os Srs. negociantes de café (...) Poucos foram os que poucas ações subscreveram (...) pela repercussão da crise financeira da época: os anos compreendidos entre 1865 e 1868, passando pela crise bancária de 1867, foram de depressão, agravada pela mobilização de tropas para a Guerra do Paraguai e a necessidade de desviar alimentos para abastecer os militares no sul.

Com o apoio do negociante de café Domingos Moitinho, conseguiu distribuir a maior parte das ações em 1871; o próprio Moitinho adquiriu 725 das 12 mil ações, com valor unitário de 200 mil réis, perfazendo um capital total de 2.400 contos. De acordo com o primeiro relatório da companhia, de agosto de 1873, cerca de 50% das ações estavam concentradas em mãos de 14 acionistas.

A Locomotora empregava unicamente mão-de-obra livre, cerca de 750 trabalhadores. Em parecer da Comissão de Contas, de outubro de 1873, a propriedade de escravos foi considerada contrária aos fins da empresa e, em agosto do ano seguinte, o gerente comunicou a venda de seus últimos 21 escravos.

Assis Silveira vangloriava-se de sua superioridade tecnológica em relação aos meios até então usados para o transporte do café: "basta considerar que a Cia. Locomotora o faria por trilhos para compreender que vinha aperfeiçoar o sistema, libertando nossas ruas do peso desses carroções enormes que estragam os calçamentos e ameaçam transeuntes".

A reação dos proprietários de carroças não tardou. Em 1872, sindicaram-se na Empresa de Transporte Urbano de Mercadorias, que congregou quase todas as casas comissárias, os ensacadores e exportadores. A concorrência não durou muito tempo e, em outubro do mesmo ano, a Locomotora encampou a empresa, tomando posse de 23 escravos, 115 carroções, 352 animais e todo seu material rodante. Executou obras para facilitar o transporte de café, como, por exemplo, o aumento da ponte da estação da Prainha (antigo trapiche Mauá) "para fazer com os carros da Companhia o embarque do café nos vapores das linhas do Pacífico, Hamburgo e Nova York".

Vejam os qual foi o seu desempenho no transporte urbano de café, nos anos 1870. Nos relatórios semestrais apresentados à assembléia dos acionistas, consta um quadro estatístico do tráfico de mercadorias pelas seções de "Importação", "Passagem" e "Exportação", figurando nesta última os números relacionados às sacas de café e também aos "fardos, couros e chifres".

No período compreendido entre 1873-1878, a companhia transportou as seguintes quantidades de sacas de café (de 60kg):

	1º Semestre	2º Semestre	Total
1873	986.312	811.067	1.797.379
1874	768.259	1.162.775	1.930.934
1875	969.488	1.061.317	2.030.805
1876	794.655	921.332	1.715.987
1877	693.243	922.864	1.715.987
1878	569.143	—	—

Comparando esses valores com aqueles referentes ao café expedido das diversas estações da E.F. D. Pedro II para a Corte, verifica-se a grande importância que a companhia assumira no transporte urbano do produto.

CAFÉ EXPEDIDO DAS ESTAÇÕES

1873	1.320.789
1874	1.679.343
1875	1.971.210
1876	1.689.171
1877	1.904.000
1878	2.159.135

No mesmo período, o porto do Rio de Janeiro exportou:

1873	2.433.709
1874	2.673.281
1875	3.152.296

De 1873 a 1876, a companhia movimentou uma quantidade de sacas superior às que chegaram à Estação da Corte, exercendo, portanto, virtual monopólio de seu transporte para os trapiches antes de serem embarcados.

Em 1878, a Locomotora fundiu-se com mais 3 companhias de carris para formar a Companhia de Carris Urbanos. Contudo, enquanto existiu como empresa independente, obteve lucros relativamente baixos no serviço do transporte do café. Desde o primeiro relatório, esse problema é enunciado mas nunca resolvido. A primeira assembléia dos acionistas, o gerente declarou que "o algarismo da despesa comparado com a receita eleva-se a uma proporção que em circunstâncias normais seria desanimadora". A primeira conta "Ganhos e Perdas" da companhia apresentou um saldo de quase 70 contos, proporcionando um dividendo de 5.000 réis por ação. No segundo semestre de 1873, os lucros baixaram para 33 contos, e os dividendos, para 2.400 réis por ação. O gerente garantiu aos acionistas que, "servindo a companhia aos seus fregueses com mais rapidez, pelo menos tão perfeitamente pelos mesmos preços por que fazem os particulares é de se esperar que o tempo lhe traga a preferência, e a coadjuvação do comércio e o regresso dos poucos fregueses de café que se tem afastado do grêmio".

O primeiro semestre de 1874 redundou num saldo negativo de 20

contos, atribuído "à tão aturada paralisação nas entradas de café, principal senão a única fonte de nossa receita de cargas". Empregados foram demitidos, alguns imóveis vendidos e, naquele mesmo semestre, a companhia iniciou o serviço de transporte de passageiros, em três linhas que inicialmente faziam 30 viagens diárias, cruzando 900 vezes a Rua Direita (atual Primeiro de Março).

O relatório de maio de 1877, apresentava a despesa e a receita dos serviços de passageiros e de cargas, separadamente:

	RECEITA	DESPESA	LUCROS
1º sem. 1875	152.510\$000	101.107\$000	51.403\$000
2º sem. 1875	165.991\$000	118.358\$000	47.634\$000
1º sem. 1876	155.398\$000	104.389\$000	51.009\$000
2º sem. 1876	158.304\$000	104.482\$000	53.821\$000

	RECEITA	DESPESA	LUCROS
1º sem. 1875	256.826\$000	228.821\$000	28.006\$000
2º sem. 1875	274.495\$000	247.431\$000	27.062\$000
1º sem. 1876	189.129\$000	191.722\$000	2.592\$000
2º sem. 1876	227.073\$000	207.823\$000	19.249\$000

Por esses dados, verifica-se que a seção de passageiros, embora proporcionasse uma receita menor, oferecia lucros maiores. A comissão que estudou as contas de setembro de 1877 reconheceu que "da seção de passageiros depende em grande parte o futuro de nossa Companhia que já começa a debuxar-se sob bons auspícios".

O gerente atribuía a baixa rentabilidade do transporte de cargas ao alto preço da jornada de trabalho (3 mil réis no segundo semestre de 1874):

(...) os serviços de importação e passagens nos causam contínuos prejuízos. Só o serviço de exportação cobre as despesas de custeio. A causa única deste resultado está na desproporção de paga para o valor de trabalho (...). Quando todos os valores se elevam e todos os serviços obtêm maiores retribuições, não se compreende realmente que certas remunerações permaneçam estacionárias. Com efeito, quando se considera que a taxa do carreto do café mantém-se como na época em que se pagavam jornais de 1\$000 a 1\$6000, e se atenta no alto jornal de hoje (3\$000), chegar-se-á à conclusão de que não haverá esforço que possa conjurar o déficit. Concedido que um jornaleiro possa mover 400 sacas por dia (o que é materialmente impossível), temos que, pela média de taxa atual da Cia. ele produziria 2\$600 por um salário de 3\$000²⁴.

A DISPUTA PELO CONTROLE DO TRANSPORTE E EMBARQUE DO CAFÉ NO RIO DE JANEIRO

Quando a Locomotora iniciou suas atividades, em 1872, já estavam pron-

tos o cais e os armazéns da Companhia das Docas de D. Pedro II, construídos na orla da Saúde e Gamboa, por iniciativa de André Rebouças. Esse empreendimento portuário defrontou-se com a encarniçada oposição de Mariano Procópio (construtor da estrada Comércio e Indústria) e seus sócios, numa companhia que, com o apoio de vários vereadores e do próprio Visconde do Rio Branco, disputou, também, o controle do transporte do café e outras mercadorias entre a orla portuária e a estação terminal da E. F. D. Pedro II.

Folheando-se o *Diário* de André Rebouças, podemos ter uma idéia do alcance das disputas entre grupos capitalistas pelo controle exclusivo de diversos serviços de natureza urbana que se estruturavam no contexto da rápida desagregação do escravismo e da passagem para o trabalho assalariado. Concorrendo pela obtenção de zonas de privilégio exclusivo, verdadeiras "fatias" do urbano, tais interesses projetavam-se fundo no interior da burocracia do Estado imperial, entrelaçando, de um lado, os poderosos consórcios, que reuniam engenheiros, proprietários rurais, abastados e nobilitados comerciantes e especuladores, bancos e companhias estrangeiras; de outro lado, os funcionários e figuras políticas dominantes da monarquia. O imperador figurava, aparentemente, como o fiel da balança ou o centro "neutro" de convergência e equilíbrio dos múltiplos interesses capitalistas privados conflitantes.

André Rebouças participou ativamente das articulações parlamentares, visando a aprovação de uma lei geral sobre docas e estradas de ferro que delimitasse o campo de atuação dos grupos capitalistas nacionais, associados ao capital inglês, e consignasse vantagens fiscais e econômicas (garantia de juros, isenção de direitos de importação e de recrutamento de empregados) às companhias privadas que cobiçavam, em todas as províncias do império, a exploração do promissor campo das obras públicas.

No ano de 1870, envolveu-se com a formação de numerosas companhias, simultaneamente, nos campos da navegação a vapor (Alto Paraná a Uruguai), das ferrovias (Antonina a Curitiba, Paraná a Mato Grosso, Paraíba do Norte), exploração florestal etc. Na área das atividades portuárias, empenhou-se pela formação das companhias das Docas da Alfândega e das Docas de D. Pedro II, ambas no Rio de Janeiro, assim como de outras empresas para os portos do Maranhão, Cabelado, Recife e Bahia. No Rio de Janeiro, projetou também a construção do cais previsto por Charles Neate, desde o Pharoux (Praça XV) até o antigo Arsenal de Guerra, e outro cais, do Trapiche Mauá ao Trapiche da Pedra de Sal, na orla da Prainha. Disputou, sem êxito, a concessão de uma companhia para abastecer de água a população da cidade.

Desses projetos e empreendimentos, somente três chegaram a se concretizar: a Cia. Docas da Alfândega, A Cia. Docas de D. Pedro II e a Cia. Florestal Paranaense²⁵.

Percorrendo-se as anotações esparsas contidas no *Diário*, é possível reconstituir os percalços que marcaram a formação das companhias para explorar as atividades portuárias no Rio de Janeiro.

Em 28 de outubro de 1867, aproveitando a visita do imperador às

obras da Alfândega, Rebouças mostrou-lhe os planos das docas que projetara para as enseadas da Gamboa e Saúde (segundo o modelo dos diques de Edson Clark), que serviriam de estação marítima para a E. F. D. Pedro II, evitando, dessa forma, o grave problema de circulação entre o terminal ferroviário e o porto.

O imperador interessou-se pelo projeto, e consentiu que fossem chamadas Docas de D. Pedro II. A notícia teve grande repercussão e no dia seguinte, Rebouças recebeu a visita de Jansen Lima, que pleiteava a ligação da E.F. D. Pedro II à Gamboa através de um túnel no morro do Livramento. Veio oferecer-lhe a fusão de sua empresa com as Docas de D. Pedro II.

Comenta Rebouças:

Disse-lhe que não queria forçar a Companhia das Docas a ligar seus trilhos ao Caminho de Ferro de D. Pedro II por túnel, parecendo-me preferível a ligação por um ramal costeando o litoral, sobre um cais construído de modo a deixar uma zona assaz larga para a construção de Docas no futuro. Animei-o, contudo, a prosseguir na sua empresa, que constituirá em todo o caso um importante melhoramento urbano. (p. 156)

Ao mesmo tempo em que encaminhava o pedido de concessão, que incluía um persistente jogo de influências visando conquistar as boas graças de políticos e altos funcionários da Corte, iniciou os contatos com os capitalistas articulados ao complexo importação-exportação.

Decidiu associar-se a W. F. Jones e este, por sua vez, "concordou em fazer entrar o Youle, da casa Estevão Bank & Cia., na Empresa de Docas de D. Pedro II, dando-lhe 20% de lucros". (p. 157)

Em 3 de julho de 1868 recebeu em seu escritório os irmãos Frederick e Stanley Youle e W. F. Jones: "concordaram que Frederick Youle que deve voltar para a Inglaterra (...) se encarregaria de ir desde já dispondo tudo para a organização da Companhia, logo que tivéssemos o Decreto da Concessão. Dei-lhes amplos poderes sobre a transferência de privilégio". (p. 168)

Ao mesmo tempo em que articulava a formação desta companhia, Rebouças apresentou ao Ministro da Fazenda, Visconde de Itaboraí, o projeto de converter, também, as Docas da Alfândega em empresa particular,

Expus-lhe a idéia (...) de organizar uma companhia para concluir a Doca e fazer por empreitada o serviço das capatazias, movimento de doca e armazenagem. Aprovou muito a idéia (...) ficando mesmo de indicar os capitalistas que poderão levá-la a efeito, não achando o Visconde de Itaboraí inconveniente algum em ser a companhia organizada e gerida por negociantes ingleses. (p. 172)

Em reunião com o senador Bernardo de Sousa Franco e o conselheiro Faria, ambos interessados no empreendimento, foi informado de que "várias casas inglesas se tinham espontaneamente oferecido para entrar na empresa, e que ela ia adquirindo popularidade, sobretudo entre

os negociantes ingleses, que estavam realmente entusiasmados com a idéia" (p. 173). Finalmente, em 5 de novembro de 1868, reuniram-se os fundadores da Companhia Doca da Alfândega, no salão da Praça do Comércio:

A sessão foi presidida pelo vereador José Joaquim de Lima e Silva Sobrinho, serviu de secretário e lavrou a ata Francisco José Pacheco. Havia aproximadamente 15 pessoas; guardei lembrança das seguintes - Conselheiro Faria e Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage, entre os quais fiquei sentado, capitalista Bernardo Ribeiro de Carvalho, Dr. João Manuel Pereira da Silva, capitalista Drumond, Dr. Castro (gerente do Jornal do Commercio), Stanley P. Youle, capitalista Torres (irmão do Visconde de Itaboraí, que não julguei bem pensada a sua presença), capitalista Jerônimo de Mesquita, companheiro de Faria na direção da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor. (p. 174)

Em fevereiro de 1869, a subscrição para a Companhia alcançava a cifra de 450:000\$000. Enquanto isso, prosseguiam as articulações para a formação da Companhia das Docas de D. Pedro II, contra a qual eram urdidos vários embaraços por grupos rivais que disputavam o controle do transporte urbano e das operações de embarque e desembarque do café. Curioso é que muitos dos nomes que figuravam entre os fundadores da Companhia das Docas da Alfândega estavam empenhados em solapar a Docas de D. Pedro II. O êxito ou fracasso do empreendimento dependia, em última instância, do jogo de influências em nível de Estado. (p. 177-8)

Obtida a concessão, reunidos os capitalistas, realizou-se em agosto de 1871 a primeira reunião da Diretoria das Docas de D. Pedro II, que nomeou Rebouças gerente, com vencimentos de 14:400\$000.

Sucediam-se, no entanto, as intrigas e pressões no Senado, na Câmara Municipal e entre os ministros articulados ao grupo rival de Mariano Procópio, que projetava construir um "caminho de ferro metropolitano para ligar a E.F. D. Pedro II ao mar, em oposição não só às Docas de D. Pedro II como também à Cia. Locomotora".

O Barão de Mauá interveio, propondo "um acordo entre as Docas de D. Pedro II e a empresa metropolitana. Disse-lhe que não repugnava a esse acordo, uma vez abandonadas as idéias de monopólio de comércio de café de Mariano Procópio".

Em outubro de 1871, Mauá explicou-lhe como "entendiam a fusão com o Metropolitano o Mariano Procópio e seus engenheiros - verdadeira absorção, subsistindo só os erros da metropolitana (...)". E, em seguida, exclama Rebouças:

Uma palavra caracteriza a história da organização da Companhia das Docas de D. Pedro II - traição!

Desde os diretores Mariano Procópio e Mesquita, signatários do empréstimo Rotschild, até os acionistas, que só subscreveram ações para vendê-las! (p. 196-7)

Uma manipulação traiçoeira do grupo rival na Bolsa de Valores com as ações da companhia, visando desprestigiar-lo e arruiná-la, obrigou Re-

bouças a promover sua total reorganização. Em 8 de outubro de 1871, foi substituído no cargo de inspetor das obras da Alfândega por Borja Castro, que qualifica de "inimigo rancoroso meu desde a Exposição de Londres..." Aproveitando a oportunidade, seus adversários desferiram outro golpe duro contra a Docas de D. Pedro II, que teve negado o embarque de café e alfandegamento nos trapiches que arrendara. (p. 197)

Em agosto de 1872, Rebouças partiu para a Europa, "para levantar as dificuldades externas e internas da Companhia". Percorreu o Velho Continente e também os Estados Unidos, visitando instalações portuárias e estabelecimentos industriais, fazendo contatos com engenheiros e capitalistas ligados ao financiamento e execução desse tipo de melhoramentos. Em julho do ano seguinte, reassumiu seu cargo de gerente das Docas de D. Pedro II. Retomou o projeto de extensão das docas e de construção do cais do Largo do Paço. Iniciou estudos para o arrasamento do Morro de São Bento e ligação das Docas de D. Pedro II com a da Alfândega, com abertura de novas ruas para o comércio, mas o imperador recebeu o projeto com frieza, declarando-lhe: "Temo muito o Haussmannianismo". (p. 261)

A ele se opunha também "a Companhia Locomotora, arrendataria do Trapiche Mauá, que queria impedir o traçado das Docas em frente desse trapiche". (p. 262)

Por sua vez, o Ministro da Fazenda, Visconde do Rio Branco, continuava a criar todo o tipo de dificuldade à sobrevivência da empresa, "sofismando o embarque de café à Cia. Pedro II". O imperador limitava-se a aconselhar "que passasse a má vontade do visconde". Em setembro de 1873, a diretoria debateu as condições do novo decreto de concessão comunicadas pelo Ministro da Agricultura: "A maior parte era de um rigor fiscal exagerado, e não permitia à Companhia meios de vida". Mesmo assim, ela sobreviveu e, em 9 de maio de 1874, Rebouças consignava em seu Diário: "Atracou ao cais das Docas de D. Pedro II o 1.º vapor estrangeiro - o 'Lalande' de Liverpool". (p. 267)

Em junho de 1876, os diretores da companhia solicitaram ao Barão de Cotegipe que fossem fixados, em regime definitivo, seus direitos e obrigações. O ministro, porém, surpreendeu-os com a decisão de encampar as Docas de D. Pedro II. Em julho de 1877, Rebouças redigia o último relatório da companhia. No seu Diário, consignava outra decepção: o diretor das Obras Públicas da capital, Buarque de Macedo, pretendia encarregá-lo da construção de um cais na Gamboa destinado a servir de estação marítima à E.F. D. Pedro II, mas por decisão do inspetor de obras, que era ninguém mais do que Francisco Pereira Passos, o projeto foi entregue ao engenheiro Francisco Bicalho. Ironicamente, em 12 de dezembro de 1878, a Câmara Municipal votou a denominação de Rua Rebouças àquela que ligava a Rua da Saúde à fachada central do Armazém nº 5 das Docas de D. Pedro II.

NOTAS

1. LINHARES, M.Y. L. 1979, p. 150.
2. SILVA, S. 1976, p. 30-2.
3. Ibidem, p. 34.
4. HOLANDA, S.B. de. 1976, p. 43-4.
5. Ibidem, p. 45.
6. PRADO JR., C. 1953.
7. O lucro das companhias ferroviárias não advinha apenas dos rendimentos proporcionados pelo transporte de mercadorias ou passageiros. As primeiras companhias reivindicaram e obtiveram o que se tornou norma em todos os decretos de concessão: a garantia de juros sobre o capital empatado e também o direito de desapropriação de terras às margens das ferrovias. O pagamento dos juros era computado pela extensão em quilômetros de trilhos assentados, o que tornava vantajoso o traçado mais sinuoso, de fazenda em fazenda. Para pagar os juros às companhias, quase sempre estrangeiras, o Estado precisou contrair vultosos empréstimos junto a bancos igualmente estrangeiros.
8. GRAHAM, R. p. 61-2.
De início, parte do capital aplicado nas ferrovias proveio diretamente da cafeicultura, representando, assim, uma nova oportunidade de inversão para o capital cafeeiro. As ferrovias fluminenses, porém, ao contrário do que ocorreu com as paulistas, logo se tornaram deficitárias, refletindo a crise latente das plantações escravistas do vale do Paraíba.
Segundo Wilson Cano, a expansão ferroviária na região fluminense, em sua maior parte, ocorreu depois que as plantações de café já estavam maturadas, salvo no que se refere a partes da expansão cafeeira ocorrida na década de 70 na região oriental, não exercendo assim o primeiro papel de "criadora de terras" (como ocorreu com a maior parte das ferrovias paulistas) e só trazendo economias externas numa situação retardada no tempo. (CANO, W. 1968, p. 29-30)
9. STEIN, S. 1961, p. 135-6.
10. GRAHAM, R. p. 14.
11. Ibidem, p. 95-6.
12. CASTRO, B. 1877, p. 45.
13. Declarava Borja Castro:

Apesar da grande exportação do Brasil, o café não é no estrangeiro um gênero que possa ser consumido pelas classes menos favorecidas da fortuna; é antes um produto privilegiado que, por seu elevado preço, não toca a todos. Isto prova que o Brasil não deve temer por muitos anos excesso de produção. (...) Nunca o café poderá ser reduzido no nosso país ao que é hoje o açúcar, porque a chicória não é competidor sério do café, como a beterraba do açúcar-de-cana. (p. 52-3)

14. GRAHAM, R. p. 97-8.
15. André Rebouças assumiu a direção das obras da Alfândega em 8 de outubro de 1866. Nesse dia, registrava em seu *Diário*:

Principiam a embarçar-me com empenhos; a Marquesa de Olinda escreveu hoje a meu pai, pedindo-lhe que conservasse nas obras da Alfândega seis escravos seus. Uma senhora, que se disse ser parenta do Conselheiro Be-aurepaire Rohan, teve a simplicidade de mandar-me chamar com a maior instância para pedir-me que um preto seu passasse de servente a pedreiro.

É impossível saber qual a proporção de escravos de ganho entre os trabalhadores empregados nas obras. Seja qual for, a forma como era contabilizada a jornada de trabalho parece indicar uma grande flutuação dos trabalhadores cotidianamente

recrutados.

Examinando, em seu primeiro dia de serviço, os livros de escrituração, observa Rebouças:

O sistema de escrituração do pessoal é muito semelhante ao adotado por mim em Santa Catarina, tem um aperfeiçoamento interessante imitando as obras de Grinsby.

O losango no livro do ponto indica a presença do obreiro, nos quatro quartos em que é dividido o dia, o duplo losango indicaria os oito quartos e o sinal 6/4 ou salário e meio.

Sempre que se refere aos trabalhadores, Rebouças faz distinção entre "obreiros" e "empregados", sendo que destes muitos eram estrangeiros, como se depreende da seguinte observação:

Esqueci-me de mencionar que ontem recebi, no escritório, uma carta anônima, acusando vários empregados das Obras de terem grandes vencimentos por proteção do engenheiro Neate, principalmente os de origem estrangeira.

Na folha de pagamento da segunda quinzena de junho de 1867 constavam 498 operários e 13.700\$950 de salários.

REBOUÇAS, A. 1938, p. 137-8, 152.

16. O armazém de ferro, com quatro pavimentos, ocupando uma área de quase 19.000m² era, na verdade, o único que se achava em condições de prestar serviços à Alfândega, porque os demais não passavam de velhos telheiros, escuros e pequenos. Projetado para suportar 16 mil toneladas de carga, não podia porém receber grandes pesos, porque estava assentado à beira de um cais sem muita solidez, sobre terreno de grande compressibilidade. Antes mesmo de ficar pronto, suas paredes já apresentavam recalque e estavam desaprumadas. Em 1877, construía-se outro armazém de dimensão menor.

17. CASTRO, B. 1877, p. 38.

18. No início de seu relatório, Borja Castro apresenta uma descrição minuciosa e erudita da baía do Rio de Janeiro. Chama a atenção o contraste entre a preocupação do autor com o rigor "científico" - o uso de conceitos e conhecimentos técnicos aprendidos recentemente na Europa e aplicados ao domínio concreto da produção e circulação de riquezas - e, por outro lado, o precaríssimo conhecimento do objeto. Os dados estatísticos provinham de Balbi e Southey. Faziam-se as primeiras sondagens para conhecer a profundidade da baía, com base nas remotas informações de Pero Lopes e do corsário francês Duguay-Trouin.

A novidade dos equipamentos e métodos utilizados no estudo das chuvas, ventos, atividades magnéticas, regime das marés etc. representava um salto de qualidade tão significativo quanto o ocorrido no início deste século, com a modernização do porto e a introdução da energia elétrica. Salta à vista o confronto de "escalas" entre esses dois contextos históricos. Todas as ruas mencionadas por Borja Castro como largas, particularmente a Visconde de Itaboraí, seriam consideradas intoleravelmente estreitas quando demolidas por Pereira Passos em 1903-1906.

19. CASTRO, B. 1877, p. 39.

20. Ibidem, p. 18-9.

21. O primeiro túnel foi objeto do Decreto nº 6.084, de 30/12/875 e o segundo, do Decreto nº 5.885, de 13/03/875.

Em maio de 1875, duas novas cláusulas foram incluídas neste último decreto: se o governo, no prazo de 33 anos, autorizasse a abertura de outro túnel entre os morros da Conceição e do Nhêco, Américo de Castro e Clemente Tisserand seriam os concessionários preferidos; durante o mesmo prazo, o governo não concederia a outra empresa autorização para assentamento de carris nas ruas por eles abertas ou alargadas. A exposição de obras públicas em 1875. Publicação oficial. Rio de Janeiro, 1876, p. 343-8.

22. EWBANK, T. 1973, p. 92, v. 1.
23. ESTATUTOS da Companhia Locomotora com as alterações feitas pelo Decreto nº 6.006, de 9 de outubro de 1875.
Outros documentos consultados para compor esta breve descrição das atividades da companhia foram:
Código administrativo da Companhia Locomotora; Pareceres apresentados à Assembléia Geral dos Acionistas; Relatórios da gerência da Companhia Locomotora apresentados à Assembléia Geral nos anos 1873/78.
24. RELATÓRIOS da gerência da Companhia Locomotora apresentados à Assembléia Geral nos anos 1873/78.
25. Rebouças foi um dos principais defensores de uma política estatal "modernizadora" e liberal, que consistia na concessão de estímulos e privilégios a empresas particulares, financiadas ou diretamente geridas pelo capital estrangeiro, visando "a pronta realização das obras de utilidade pública". A relação entre Estado e interesses privados propugnada por Rebouças e outros defensores da modernização foi, na época, objeto de grandes controvérsias, particularmente nas instituições que, à sombra do manto imperial, congregavam engenheiros e médicos. Em dezembro de 1867, Rebouças foi eleito, como representante das "novas idéias", para a comissão de reforma dos estatutos do Instituto Politécnico, da qual faziam parte também os engenheiros Gabaglia e Luz, de posição conservadora. Em 20 de março, anotara em seu *Diário*:
Ao meio-dia compareceu finalmente o Dr. Gabaglia à conferência sobre as Docas de D. Pedro II, pedida desde sexta-feira da semana passada. Está inabalável na obsoleta idéia de que o Governo deve construir docas e todas as obras públicas.
Mostrei-lhe a Memória, que precedeu o projeto de tarifa da Doca da Alfândega, e fiz-lhe ver que fora ideada como meio de incitar a construção de docas no Rio de Janeiro por intermédio de companhias; que o princípio de construção de docas por Companhias já estava sancionado pela votação dos projetos na Câmara dos Deputados. Em toda a discussão mostrou-se absolutista, restritivista, rotineiro, enfim, até a medula dos ossos! Pobre Brasil, que tem ainda tais homens decidindo dos seus destinos.

REBOUÇAS, A. 1938, p. 159, 164.

Todas as referências seguintes serão relativas a essa edição.

Capítulo 3

A REESTRUTURAÇÃO DOS SISTEMAS DE ÁGUA E ESGOTOS DO RIO DE JANEIRO

O SISTEMA COLONIAL ESCRAVISTA DE DISTRIBUIÇÃO DE ÁGUA

Com os olhos de um industrial que enriquecera fabricando canos para a florescente cidade de Nova York, Ewbank observou, com particular atenção, o abastecimento de água à cidade, quando a visitou em 1846. Descreveu minuciosamente o sistema empregado na construção do aqueduto da Carioca, que abastecia a maior parte dos chafarizes e bicas onde a água era recolhida e distribuída em barris. E conclui seu estudo com um comentário onde transparece, nitidamente, o confronto entre a racionalidade moderna que presidia o sistema de distribuição nas cidades capitalistas européias e norte-americanas e a aparente irracionalidade do sistema escravista de distribuição empregado, desde os tempos da colônia, na cidade do Rio de Janeiro:

A natureza supre, com abundância, este elemento necessário à vida, e pode mesmo entregá-lo à porta de cada habitante e erguê-lo a qualquer andar da casa. Ao invés porém, de aceitar a oferta da natureza, os governantes fazem a água descer em calhas abertas até as ruas mais baixas, e daí, então, transportam-na para cima, dia e noite, até as casas mais altas, empregando para isso milhares de escravos, com um custo anual que excede àquele pelo qual cada residência teria seu encanamento próprio e permanente. E nenhuma cidade da terra é, quanto a isso, mais favorecida que o Rio de Janeiro¹.

Até meados do século passado, o abastecimento de água fazia-se através das bicas, dos poços públicos e, principalmente, dos chafarizes, que aglutinavam sempre uma multidão de escravos domésticos e de ganho - como as lavadeiras, personagens tão características da cidade. O chafariz da Carioca, o mais antigo e importante, possuía cerca de 30 bicas; os outros, três ou quatro. Seus encanamentos alimentavam também diversas bicas públicas freqüentadas por uma vizinhança local.

Os poços - públicos ou não - formavam um sistema alternativo, mais antigo que os chafarizes. A primeira providência de Estácio de Sá, ao fundar a cidade, foi a abertura de um poço para dar água de beber a seus habitantes. Muitos desses poços existiam ainda no século XIX, mas não

resistiram à expansão e condensação da malha urbana; suas águas foram contaminadas pelas infiltrações subterrâneas. Alguns poços mais famosos eram o do Porteiro, na base do morro do Castelo, em frente ao convento da Ajuda, o da Misericórdia, na vertente oposta, o Pocinho da Glória, no início do Catete etc.

Uma prática "privada" comum era o recolhimento das águas das chuvas em cisternas. Ela desapareceu no início do século XX, em consequência da generalização do abastecimento a domicílio e da campanha sanitária de erradicação do mosquito transmissor da febre amarela, realizada por Osvaldo Cruz.

Em 1840, fundou-se uma empresa para explorar o serviço de "Pipas D'Água", transportadas por uma frota de carroças, de duas rodas, puxadas por burros. Essa tosca variante do sistema escravista de distribuição por barris subsistiu por mais de um século. Distribuiu, porém, uma parcela muito pequena do total das águas aproveitadas no sistema dos chafarizes.

Em 1850, o sistema de chafarizes e bicas públicas estava ainda em expansão, porém cada vez mais defasado e insuficiente em relação às necessidades de uma população e de uma cidade em rápido crescimento. Segundo o "Mapa de distribuição d'água em 1847", os chafarizes abasteciam principalmente a Cidade Velha (que começava a deixar de ser toda a cidade, para se converter na sua área central), assim como os bairros da Glória, São Cristóvão, Catumbi, Botafogo e o distante arrabalde do Cosme Velho. Entre 1850 e 1860, os encanamentos avançaram da Tijuca para o Alto da Boa Vista; do Andaraí Grande em direção a S. Francisco Xavier, Engenho Novo, Catumbi e Engenho Velho; do Campo de São Cristóvão para o Caju; do Engenho Novo para Pedregulho; de Benfica para Praia Pequena. Percorriam, assim, os contornos mais extremos da expansão urbana, que progredia pela Cidade Nova em direção à Tijuca e à Zona Norte. Por outro lado, da Carioca, os encanamentos avançaram em direção a Botafogo e até o fim dessa orla, no Hospício de D. Pedro II³.

Depois da extinção do tráfico negreiro em 1850, iniciou-se a "modernização" do sistema de distribuição de água, com a instalação de uma rede domiciliar com tubos de ferro e aparelhos hidráulicos importados da Inglaterra, sob a supervisão de engenheiros contratados, em sua maioria, no exterior.

Teve início no Rio de Janeiro a comercialização da água, que deixou de ser um bem natural para se transformar em mercadoria, revestida de um valor de troca. O capital - e com ele, uma nova base tecnológica - penetraram na esfera de uma necessidade vital, potencializada pelo crescimento da população e pelo conjunto de transformações sócio-econômicas que revolviam a estrutura urbana da cidade.

O reverso da medalha foi a desagregação da forma escravista de distribuição da água, qual seja: a mobilização cotidiana de um contingente considerável da população escrava urbana para desempenhar um serviço inscrito na esfera privada da unidade doméstica do senhor. Esse sistema desagregou-se rapidamente, por força do encarecimento e da escassez de

mão-de-obra, provocados pela transferência de escravos urbanos para as fazendas de café do Vale do Paraíba, bem como pelo recrutamento maciço de negros para lutarem no Paraguai.

Isso não significa que a economia "natural" da água tenha desaparecido. Ao lado do sistema de comercialização - que beneficiou os setores privilegiados da população -, subsistiu, durante muito tempo, a forma de distribuição em barris - ou sua versão moderna: as latas de água -, mobilizando não mais milhares de escravos a serviço de seus senhores, porém milhares de "proletários", escravos de suas próprias necessidades.

Em meados do século, Miguel de Frias trouxe para a Corte o sistema de encanamento "sob pressão". Substituiu o velho encanamento do Maracanã pelo novo, instalou uma rede de torneiras nas esquinas das ruas e o sistema de penas d'água para suprir prédios. As penas d'água - forma de distribuição característica dos encanamentos sob pressão - consistiam numa fenda que permitia a passagem de um volume fixo de água (entre 1.200 e 1.500 litros diários), para serviço dos prédios. Não havia medição de consumo, mas um limite máximo pré-fixado. Em 1860, havia já 1.900 penas d'água instaladas na cidade e 670 torneiras.

Como dizem Bulhões e Reis, apesar da implantação desses primeiros segmentos da rede de abastecimento domiciliar:

(...) poucos anos bastaram para ficar a administração pública (...) na mais absoluta impossibilidade de atender aos incessantes e cada vez mais numerosos pedidos de pena d'água (...) Ao findar-se, pois, o decênio 1860-1870, era sobremodo aflitiva a situação da cidade (...) As penas concedidas aos amigos para suprimento a domicílio tinham se convertido em mais uma ficção (...) e, junto às torneiras das esquinas e aos chafarizes, formava a população contristadoras taninas, em que cada qual esperava inativo, impaciente e ruseguento - horas sem tempo pela sua vez de encher, às gotas, uma pequena lata, quando não um simples *moringue*, apenas suficiente para iludir a sede ou cozinhar a alimentação do dia.

De fato, em seu relatório de 1866 o inspetor-geral de Obras Públicas, Bulhões de Carvalho, alertava o ministro do Império para as "contínuas representações da população da cidade à falta no abastecimento de água". Essas penúrias tornavam-se cada vez mais dramáticas com o correr dos anos, sobretudo no verão, a "estação calmosa" que coincidia com as epidemias de febre amarela. As principais causas da escassez, na opinião do inspetor-geral, residiam na insuficiência dos depósitos de recepção e de reserva, de todos os encanamentos gerais e secundários de ferro, que se achavam obstruídos, e no pequeno volume dos mananciais aproveitados.

A Caixa da Carioca, principal reservatório da cidade, recebia quatro milhões de litros por dia, mas tinha capacidade para armazenar um volume máximo de 675.000 litros. A Caixa da Tijuca recebia, em média, 18,5 milhões de litros por dia, e armazenava 43.480 litros. Os dois reservatórios não eram suficientes para sustentar o consumo da cidade por mais de seis horas, em caso de estiagem.

Prosseguia o inspetor-geral:

Se toda água fornecida pelos mananciais (...) chegasse a seu destino, teríamos por habitante cerca de 90 litros diários, o que é insuficiente para uma cidade situada em um clima igual ao Rio de Janeiro.

Além da insuficiência dos mananciais mais próximos à cidade, havia um fator agravante: a derrubada indiscriminada das matas às suas margens pela indústria do lenheiro e carvoeiro, especialmente na serra do Andaraí Grande, de onde provinha a água para o Engenho Novo, Penha, Caju e Benfica. Durante as estiagens, secava o curso dos mananciais e a população ficava à seca. Nos verões calorentos do Rio de Janeiro, quando a peste ressecava muito lábios, a população era afligida, às vezes, pela mais absoluta falta d'água.

Escrevia André Rebouças em seu *Diário*, em 1º de agosto de 1870: "A seca atingiu um ponto desconhecido desde 1847 que habito o Rio de Janeiro".

O quadro era sombrio, sobretudo em razão da mortalidade causada pela febre amarela naquele ano. De três óbitos em 1868 e 272 no ano seguinte, saltara para 1.118 vítimas.

Premido pelas circunstâncias, o governo imperial tomou medidas de emergência, das quais participou Rebouças como engenheiro do Ministério da Agricultura e Obras Públicas e sem prejuízo de sua função de inspetor das obras da Alfândega.

As medidas executadas pela comissão nomeada às pressas para regularizar o abastecimento consistiram no aumento dos reservatórios dos rios Macacos, Trapicheiro etc., na reforma e ampliação da canalização e na recuperação de alguns poços.

Contra essas medidas de emergência ergueram-se, porém, os proprietários das terras onde se localizavam os mananciais e cursos d'água que a comissão queria canalizar. Armou-se uma violenta campanha, envolvendo muitas notabilidades influentes.

Escrevia André Rebouças, em 3 de agosto:

O Ministro da Agricultura mandou-me chamar à Câmara dos Deputados. Estava já com medo dos proprietários, e procurando interpretar restritivamente as instruções que redigimos no dia 1º à noite. Já achava exageradas as providências tomadas. Mandou sustar a abertura de novos poços.

Fui depois para o escritório das obras, onde se me apresentou Francisco de Siqueira Dias, dizendo-se meeiro com o Conde de Bonfim, nas águas e terrenos do Trapicheiro. Mostrei-lhe a nota do ofício que havia redigido o Ministro da Agricultura e que ia endereçar ao Conde de Bonfim e aos outros proprietários de águas.

Em setembro de 1870, respondendo a um artigo calunioso do jornal *A Reforma*, afirmava: "Cometemos o grande crime de dar, em 30 dias, 2.400.000 litros diários de água ao Rio de Janeiro..." Era bastante, mas não o suficiente para atender à demanda cada vez maior da cidade.

Serenada a situação de calamidade pública, Rebouças reassumiu as

suas funções nas obras da Alfândega e suas gestões em prol da Companhia Docas D. Pedro II. Junto com outros grupos rivais, empenhou-se também em fundar uma companhia para o abastecimento de água e chegou a procurar capitalistas dispostos a financiá-la, mas o projeto malogrou.

Numa audiência com o Imperador, em junho de 1870, Rebouças tentou convencê-lo a:

(...) mandar fazer os estudos e as construções para o abastecimento d'água do Rio de Janeiro, por engenheiros brasileiros.

Combateremos também a falsa idéia que tem o Imperador de dar água aos pobres gratuitamente nas fontes e lhe demonstramos que muito mais liberal e higiênico era dar aos pobres água em domicílio por um preço mínimo.

Em novembro, D. Pedro II recebeu-o novamente e disse:

(...) ter lido o Memorial e a Proposta sobre a Companhia das Águas; que gostara muito das idéias nelas contidas; que água aos pobres a 1\$000 por mês era realmente um benefício (era esse o ponto mais difícil de fazê-lo aceitar; até agora só consentia água gratuita aos pobres nas fontes públicas) e lhes dava grandes vantagens para seus trabalhos domésticos; que a única dificuldade era a garantia de juros de 6% por temer que não houvesse saldo no orçamento; que apresentasse a Proposta aos Ministros para entrar nos estudos⁶.

Mas outros grupos cobiçavam a concessão para fundar a companhia de águas. Em janeiro de 1871, Rebouças voltou ao imperador:

(...) entreguei-lhe a nota escrita pela manhã reivindicando a prioridade da idéia de empregar o Rio do Ouro para o abastecimento do Rio de Janeiro, idéia que hoje estuda o Engenheiro inglês Gotto, o concorrente mais forte para a empresa de águas⁷.

A disputa prolongou-se até julho de 1874, quando uma comissão nomeada pelo governo, composta pelos Drs. Antônio de Paula Freitas e Manuel Buarque de Macedo, fixou as diretrizes para o encaminhamento da controvertida questão do abastecimento de água à capital do Império. Estabelecia, antes de tudo, que o serviço deveria ser feito por administração pública, podendo o Estado contratar somente a realização das obras necessárias.

Enuncia o relatório:

Pela forma que propomos é fato incontestável que o serviço de abastecimento de água à cidade nenhum encargo trará ao Estado, e antes poderá em poucos anos transformar-se em poderosa fonte de renda.

O suprimento d'água deverá ser obrigatório em todas as casas de habitação e edifícios de qualquer natureza, existentes na cidade e seus arrabaldes.

(...) haverá, (...) em pontos convencionais nas ruas, registros de chave, que permitam diminuir ou suspender o suprimento às habitações quando seja necessário.

Os jardins e hortas de certas dimensões, os hotéis, colégios, casas de banho, cocheiras, fábricas, estabelecimentos públicos, etc. serão supridos d'água por meio

de medidores.

As embarcações serão supridas em fontes construídas para esse fim por meio de medidores apropriados.

Deverá ser cobrada nas casas de habitação uma taxa entre 30\$000 e 120\$000 por ano, conforme o valor locativo.

Deverá ser estabelecido igualmente um preço razoável por litro d'água indicado pelos medidores.

São isentos de qualquer contribuição pelo suprimento d'água os hospitais, casas de caridade e todos os prédios de aluguel inferior ao mínimo da décima urbana.

Se a comissão sugeria converter o abastecimento de água em serviço público administrado pelo Estado - diferentemente da iluminação, dos esgotos e transportes, que foram entregues a companhias privadas -, em compensação entregava às empreiteiras a construção do novo sistema, assegurando-lhes a garantia de juros para o capital investido nas obras. Em 29 de fevereiro de 1876, foi então celebrado o contrato entre o governo imperial e o empreiteiro Antonio Gabrielli, com base em projeto elaborado pelos engenheiros Jerônimo Rodrigues de Moraes Jardim e Luís Francisco Monteiro de Barros, da Inspetoria Geral das Obras Públicas da Corte.⁸

O projeto contemplava o aproveitamento dos rios Douro, Santo Antônio e São Pedro, na serra do Tinguá, a cerca de 53km do Rio de Janeiro. Esperava-se que estes mananciais somados aos que já contribuíam para a alimentação da cidade, iriam assegurar a distribuição de 250 litros diários por habitante, calculando-se em 300.000 habitantes a população total.

Margeando a E.F. D. Pedro II, os canos de ferro fundido trariam as águas destes rios até um grande reservatório descoberto, no morro dos Telégrafos, próximo à estação de São Francisco Xavier. Uma via férrea "provisória", até as caixas de origem, faria o serviço geral de transportes para a construção e manutenção do aqueduto.

O projeto previa também a ampliação dos antigos mananciais da Tijuca, Andaraí Grande, Santa Teresa, Jardim Botânico, Laranjeiras e Jacarepaguá, com a construção de reservatórios no Alto da Boa Vista, morro de Santo Rodrigues, alto do morro de Santa Teresa, vale dos Macacos (Jardim Botânico) e morro da Viúva.

O centro seria abastecido por reservatórios nos morros do Castelo, Santa Teresa, Livramento, S. Bento e Glória, tendo no grande reservatório de São Francisco Xavier sua base principal.

Além da construção das represas, canais de derivação, caixas de recepção, reservatórios e caixas de distribuição nos pontos assinalados e da instalação dos canos de chumbo para abastecer os prédios particulares e públicos, o contrato celebrado com o empreiteiro Gabrielli previa, também:

1. o assentamento, em lugares predeterminados, de aparelhos para extinção de incêndios, irrigação e lavagem das calçadas, abastecimento das torneiras ou fontes das ruas e dos mictórios e latrinas públicas;

2. instalação de aparelhos para a lavagem dos esgotos da cidade, se fossem requisitados pela Companhia City Improvements, pagando esta a respectiva despesa;
3. construção de fontes monumentais ou chafarizes nas praças, ruas ou campos designados.

Com prazo de seis meses para iniciar as obras e cinco anos para concluí-las, o empreiteiro recebia por unidades de preço fixadas pela Inspeção das Obras Públicas, responsável pela supervisão técnica dos planos definitivos e da execução das obras contratadas.

Ao que tudo indica, a principal recompensa econômica do empreiteiro - que tinha garantia de juros assegurada - residia no fornecimento dos materiais, que compreendia um vasto elenco de itens: tubos de ferro fundido e de chumbo; registros, válvulas, torneiras e aparelhos hidráulicos; pontes e pontilhões; trilhos; locomotivas; vagonetes etc. Segundo o contrato, recebia 12 libras ou 106\$668 por tonelada de material metálico, em libras esterlinas, títulos da dívida pública externa ou em moeda do país. As obras e o restante do material eram pagos em moeda nacional ou títulos da dívida pública interna, segundo a cotação do dia. Em março de 1876, menos de um mês após a assinatura de contrato, Buarque de Macedo, diretor das Obras Públicas, publicou nos jornais uma demonstração para que ficassem "perfeitamente conhecidos os elementos que serviram de base ao preço de & 12 por tonelada de tubos de ferro fundido..."

PREÇO DA TONELADA DE FERRO

Custo em Inglaterra do ferro fundido, em tubos retos, com especificações inclusive coltarização e transporte até bordo	& 7-5s. - Od.
Transporte (calculado parte segundo o peso dos tubos, parte pelo espaço ocupado) até o porto do Rio de Janeiro e descarga	& 2-0s. - Od.
Seguro, despachos, acondicionamento nos transportes, carga e descarga dos tubos no tramway ou na Estrada D. Pedro II, 2%	3s. - 6d.
Inspeção nas fábricas	1s. - 2d.
	& 9-9s. - 8d.
10% para quebras, nos transportes até o depósito, na colocação e nas três experiências com pressão de 29 atmosferas	19s. - Od.
Lucro do empreiteiro: 10%	19s. - 4d.
	& 11-7s. - 8d.
Diferença	& 12s. - 4d.

Além dos 10%, era praxe que o contratante obtivesse "os 5% de abatimento que em geral são concedidos pelas fábricas quando as encomendas são feitas por fabricantes".

Inaugurado em 1880, o novo sistema de abastecimento de água foi celebrado como o início de uma nova era para a vida e a salubridade da capital do Império. O sistema ampliou enormemente o volume de água

fornecido à cidade e deu grande impulso à rede de abastecimento domiciliar, mas a "solução definitiva" foi em muito pouco tempo superada pelo crescimento urbano e o contínuo desmatamento, deixando os mananciais a descoberto e a população ainda exposta às secas, nas estiagens.

Se a ampliação da rede de distribuição a domicílio era um índice da "modernização" da cidade, o número também crescente de habitantes excluídos do acesso a esse gênero vital constituía um indicador da qualidade social dessa modernização:

(...) nas estalagens ou cortiços, onde vivem aglomerados centenas de indivíduos, eram os moradores obrigados a fazer longas viagens se queriam conseguir água (...). As águas do Rio da Carioca (...) principalmente (...) tinham ido gradualmente minguando, de modo que, ao findar o terceiro quartel do século XIX, achavam-se já reduzidas a insignificante lacrimal, insuficiente quase para alimentar regularmente o afamado chafariz (da Carioca)¹⁰.

Vimos que o contrato com Gabrielli mantivera o sistema de chafarizes e bicas públicas. Em 1882 o Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas, preocupado com a penúria da população não beneficiada pelos encanamentos domiciliares, determinou a construção de 14 "monumentais fontes de ferro", inauguradas, com estardalhaço, em 1885: no Largo do Depósito, Largo da Mãe do Bispo, Matadouro (atual Praça da Bandeira), São Domingos, Jockey Club (atual Maracanã), Santa Rita, Lapa, Praça São Salvador, Catete, Vinte e Oito de Março e D. Pedro II. Entretanto, essas fontes públicas logo ficaram conhecidas como "chafarizes monumentalmente secos", devido à irregularidade de seus serviços.

O SISTEMA COLONIAL ESCRAVISTA DE ESGOTOS

Até meados do século XIX, os esgotos da cidade do Rio de Janeiro eram despejados nas valas ou praias, por meio de barris transportados por escravos, os soturnos "tigres", que percorriam as ruas com sua carga repugnante, tarde da noite. Numerosas valas a céu aberto rasgavam a cidade velha em várias direções. Recolhiam grande parte das imundícies daquela populosa área, transformando-se em focos de perene infecção e insalubridade¹¹. Outras formas comuns de esgotamento, igualmente condenadas pelos médicos higienistas, eram as fossas e sumidouros, encontrados especialmente nos arrabaldes do Rio de Janeiro.

A medida que se agravava o quadro sanitário da cidade, especialmente desde a primeira grande epidemia de febre amarela, em 1850, o sistema de esgotos tornou-se o principal alvo da campanha movida pelos médicos e, logo, por toda a "opinião pública" ilustrada em favor de melhoramentos que saneassem a capital do Império. As valas, sumidouros

e fossas negras causavam a infecção do lençol de água subterrâneo e, segundo as concepções médicas ainda dominantes, contaminavam o ar com seus pútridos miasmas, propiciando o desenvolvimento da febre tifóide, cólera, diarreias infecciosas, febre amarela e de um sem-número de moléstias.

Consta que o Rio de Janeiro foi uma das primeiras capitais do mundo a contratar uma companhia para instalar o moderno sistema domiciliar de esgotos (para uns foi a terceira capital, depois de Londres e Paris; para outros, apenas Hamburgo e as maiores cidades da Inglaterra precederam nessa iniciativa o Rio de Janeiro).

Vimos que o abastecimento de água foi, de início, disputado por duas companhias, uma delas inglesa, mas permaneceu como serviço de administração pública. Já o serviço de esgotos foi entregue, sem hesitações, em 1862, à Companhia The Rio de Janeiro City Improvements, criada pela casa bancária Gleen and Mills.

Em 1864, entraram em funcionamento os primeiros segmentos da rede domiciliar de esgotos implantados pela companhia e, até o fim do império, parcela ponderável da população da cidade foi atendida pelos serviços da City. Em 1866, já funcionavam nos três distritos iniciais em que foi dividida a concessão: São Bento (Arsenal), Gamboa e Glória. Dados do Ministério da Agricultura para o ano de 1875 mostram que 14.827 casas estavam ligadas à rede de esgotos, o que representava 46,5% do total de 30.000 habitações existentes no município. No mesmo ano, a companhia inglesa contratou a execução de novos serviços com o governo imperial, levando a rede de esgotos até os bairros de São Cristóvão, Engenho Velho, Rio Comprido e Tijuca (até a Rua Uruguai) que formavam o 4º distrito.

Nos anos oitenta, sucessivas ampliações nesse distrito levaram a rede até o bairro dos Trapicheiros. Atenderia às indústrias que se multiplicavam naquela área que se urbanizava rapidamente, sob comando das companhias de bondes (Caju, Andaraí Grande, Vila Isabel, São Francisco Xavier e Riachuelo).

Em direção ao vetor sul de expansão da cidade, Botafogo e Laranjeiras constituíram o 5º distrito.

Em fins de 1887, a cidade possuía cerca de 30 mil casas esgotadas, para um total de 48.576 prédios, conforme o censo de 1890, o que significa que mais de 60% dos prédios da cidade estavam conectados à rede domiciliar de esgotos.

Aos dois contratos já assinados com a City Improvements veio somar-se, em 1890, mais um, prevendo o esgotamento de áreas no Jardim Botânico, Gávea e Andaraí, bem como das zonas suburbanas que se expandiam celeremente ao longo da E.F. Central.

Ao se iniciar o período republicano, a rede da City Improvements ia até os confins da área urbana, desde a estação terminal dos bondes na Gávea até as oficinas da E.F. Central do Brasil, no Engenho de Dentro¹².

Na *Corografia do Distrito Federal* (1913), Noronha Santos assinala a direção que ela seguiu: 1873 - Catumbi; 1874 - Laranjeiras; 1875 - São

Cristóvão, Engenho Velho e parte de Botafogo; 1882 - Ponta do Caju e Fábrica das Chitas; 1884 - Vila Isabel e Andaraí Grande; 1890 - subúrbios até Todos os Santos (onde ficavam as Oficinas da E.F. Central do Brasil) e bairros do Jardim Botânico e Andaraí Pequeno.

Apesar de quantitativamente eficaz, o serviço prestado pela companhia inglesa foi sempre criticado como péssimo, tanto nos relatórios oficiais, que mencionam as queixas dos moradores, como nas memórias, artigos e livros de médicos e engenheiros. A cidade tornara-se aparentemente mais asseada. As valas foram esvaziadas, o mau cheiro melhorou, a aparência geral modificou-se. Mesmo assim, as condições de salubridade pioraram, e os defeitos, agora, estavam escondidos no subsolo. Alarmado com as críticas à City, o vice-cônsul inglês pediu ao conselheiro Pereira Rego, inspetor-geral de Higiene, um relatório, cujo veredito foi:

O nosso atual sistema de esgoto, por alguns vícios de instalação que possui e pela falta d'água, não pode ter contribuído para diminuir ou atenuar as epidemias de febre amarela, e pelo contrário, cooperou na infecção do solo da cidade e do interior das casas, e portanto compromete (...) a salubridade geral.

O próprio André Rebouças, a certa altura de seu *Diário*, comenta:

Obra infecta - cujo erro máximo foi constituir a baía do Rio de Janeiro em uma cloaca (...) O subsolo desta capital é úmido, podre e saturado de matérias excrementícias pela nefanda rede de rudes canos de esgotos¹¹.

Se a rede parecia um desastre às camadas privilegiadas que dela desfrutavam, a situação era ainda mais dramática para os trabalhadores domiciliados, em sua maioria, nas habitações coletivas da zona central da cidade, onde raramente eram observados os regulamentos que fixavam o número de latrinas proporcional ao de moradores; apenas 30% das habitações coletivas mantinham, como exigia a lei, um gabinete de latrina para um grupo máximo de 20 habitantes.

Obedecendo assim à lógica capitalista de servir melhor quem pagava melhor, a companhia inglesa contribuiu para acentuar as diferenças qualitativas que demarcavam as condições de existência das classes sociais no espaço urbano carioca.

A expansão da rede domiciliar de esgotos constitui um bom guia para rastrear as fronteiras de expansão da cidade, sobretudo porque tiveram um papel ativo no processo de especulação com a terra urbana, subjacente à ampliação da malha edificada do Rio de Janeiro. A rede, sobretudo no período republicano, ultrapassava constantemente os limites já povoados da cidade, penetrando em áreas que estavam sendo preparadas para se transformar em zonas residenciais ou fabris. Atuava, portanto, como "desbravadora de fronteiras", juntamente com as companhias de carris e as empresas loteadoras formadas, muitas vezes, pelos proprietários das grandes chácaras e fazendas que começavam a ser retalhadas.

Atesta-se em *A assistência médica no Rio de Janeiro*:

A Gávea é um bom exemplo: a Rua Marquês de São Vicente está, na virada do século, ladeada por habitações de funcionários públicos, pequenos comerciantes etc., que representavam setores sociais médios; além dessas habitações existiam algumas chácaras da população abastada. De acordo com o censo de 1890, residia na Gávea cerca de 1% da população da cidade. Esta população já estava perfeitamente servida pelos transportes coletivos (bondes), rede de esgotos e outros serviços públicos.

(...) outras áreas sensivelmente mais populosas como Inhaúma (cerca de 3,5% da população), Campo Grande (cerca de 3% da população) e Santa Cruz (cerca de 2,5% da população), não recebiam quaisquer destes serviços¹⁴.

NOTAS

1. EWBANK, T. 1973, p. 409.
2. Na elaboração desta parte do estudo, baseei-me principalmente na excelente pesquisa realizada pela equipe do Centro de Memória Social Brasileira da Universidade Cândido Mendes: *A assistência médica no Rio de Janeiro: uma contribuição para sua história no período 1870-1945*. 1980, p. 225-51.a
3. BULHÕES, A.M. de O. & REIS, A. 1898, p. 22-3. Apud: *A assistência médica ...* 1980, p. 231.
4. Ibidem.
5. REBOUÇAS, A. 1938, p. 164, 181-9.
6. Ibidem, p. 187.
7. Ib., p. 189.
8. A EXPOSIÇÃO de obras públicas em 1875. 1876.
9. Em março de 1876, logo após a assinatura do contrato, o inspetor-geral das Obras públicas, Tomás José Coelho de Almeida, viajou para a Europa com a missão de estudar os melhoramentos já realizados neste campo em diversas cidades da Inglaterra, França e Áustria. O Ministro da Agricultura, Comércio e Obras públicas recomendava-lhe que observasse com particular atenção:
Qual o sistema de distribuição preferível, se o intermitente ou o constante: em qualquer dos casos, quais as melhores condições para o suprimento d'água às casas particulares, fábricas, hotéis, estabelecimentos balneários, jardins etc. Ibidem, p. 377.
10. A ASSISTÊNCIA médica no Rio de Janeiro. 1980, p. 231.
11. Encontra-se uma descrição minuciosa dessas valas em: SILVA, J.R. da. 1960. Apud A ASSISTÊNCIA médica no Rio de Janeiro. 1980, p. 210-11.
12. Cf. SILVA, J.R. da. *Engenharia Sanitária*. out./dez. 1975, p. 220-7.
13. REBOUÇAS, A. 1938, p. 202.
14. A ASSISTÊNCIA médica no Rio de Janeiro. 1980, p. 200-04.

Capítulo 4

A GENERALIZAÇÃO DO TRABALHO LIVRE: SUA DISTRIBUIÇÃO SETORIAL E ESPACIAL

CONSIDERAÇÕES GERAIS

Nos anos setenta, quando o Segundo Reinado vivia seu apogeu, o Rio de Janeiro, além de ser a cabeça política do país, era, incontestavelmente, seu grande empório comercial e financeiro.

Pelo Rio de Janeiro escoava a riqueza dos cafezais do planalto, concentrando assim o movimento comercial desta atividade que se estendia pelas terras fluminenses, Zona da Mata, Espírito Santo e nordeste paulista. As estradas de ferro, que foram abertas para servir a região, reforçaram a liderança da cidade como canalizadora das exportações de café, sem concorrência substancial até 1890. O Rio de Janeiro era também centro redistribuidor de escravos, abastecedor das fazendas, importador de produtos manufaturados e ponto de convergência do comércio de cabotagem. Essa hipertrofia comercial será capaz de fundamentar todas as nuances da vida urbana no correr do século XIX⁴.

As atividades econômicas dominantes na cidade continuavam, portanto, ligadas à circulação de mercadorias, sobretudo à articulação das áreas produtoras do principal gênero de exportação do país com o mercado mundial, hegemonizado pelo capitalismo inglês.

Houve, contudo, um salto de qualidade no que concerne aos meios materiais ou às forças empregadas na esfera da circulação: de um lado, a navegação a vapor, de outro, as ferrovias. No âmbito da cidade, o emprego da máquina a vapor e a instalação de um conjunto de serviços que reestruturaram profundamente a movimentação das mercadorias, dos homens e dos fluxos materiais inerentes a sua existência urbana (água, esgotos etc.). Ao mesmo tempo, contribuíram de modo decisivo para tornar dispensável a força braçal do escravo e, em muitos casos, a força de tração animal, abrindo, concomitantemente, espaço para a formação de um contingente cada vez maior de trabalhadores assalariados livres.

A década de 1870 assinalou o auge das possibilidades de expansão da plantagem escravista do Vale do Paraíba. A reiterada e crescente demanda de mão-de-obra escrava em proveito das fazendas de café, aliada ao inevitável esgotamento do estoque de escravos disponíveis nas províncias e no próprio sudeste, assim como ao recrutamento e alforria de

muitos negros engajados na guerra do Paraguai, atuaram como poderosas forças de sucção sobre a população escrava urbana do Rio de Janeiro. O trabalhador escravo tornou-se, rapidamente, escasso, caro, e sua manutenção anti-econômica, segundo a lógica do novo modo de produção (e de circulação) que abria caminho, transformando o Rio numa cidade capitalista.

A contradição entre a potencialização da economia urbana - cujo eixo era a circulação de mercadorias - e a disponibilidade de mão-de-obra escrava atuou no sentido de impulsionar a transição para o trabalho livre. Esta contradição não é apenas uma questão de números. A básica técnica, a "força produtiva" da cidade - a energia braçal do escravo - já não correspondia às novas necessidades do comércio internacional, à nova dinâmica do mercado capitalista mundial (aumento do volume e da velocidade de circulação das mercadorias, provocados pela revolução industrial e pelas transformações tecnológicas dos meios de transporte).

Em Raízes do Brasil, Sérgio Buarque de Holanda transcreve um depoimento que exprime muito bem o descontentamento dos setores conservadores, mais duramente atingidos pelas conseqüências da extinção do tráfico negreiro, com os novos costumes e a febre especulativa que se apoderaram da capital do império nestes anos:

Antes bons negros da costa da África para felicidade sua e nossa, a despeito de toda a mórbida filantropia britânica que, esquecida de sua própria casa, deixa morrer de fome o pobre irmão branco, escravo sem senhor que dele se compadeça, e hipócrita ou estólida chora, exposta ao ridículo da verdadeira filantropia, o fado do nosso escravo feliz. Antes bons negros da costa para cultivar os nossos campos férteis do que todas as tetéias da Rua do Ouvidor, do que vestidos de um conto e quinhentos mil-réis para as nossas mulheres; do que laranjas a quatro vinténs cada uma em um país que as produz quase espontaneamente, do que milho e arroz, e quase tudo que se necessita para o sustento da vida humana, do estrangeiro, do que finalmente empresas mal avisadas, muito além das legítimas forças do país, as quais, perturbando as relações da sociedade, produzindo uma deslocação de trabalho, têm promovido mais do que tudo a escassez e alto preço de todos os viveres².

Polemizando, em 1860, com esses políticos e fazendeiros escravocratas, que atribuíam, de um lado, à escassez de braços escravos, de outro, à excessiva procura nas cidades, a causa da dramática carestia dos gêneros alimentícios reinante na Corte e em outros centros populosos do Império, Sebastião Ferreira Soares procurava demonstrar que a crise - "anormal e transitória" - advinha, principalmente, da "imprevisão" dos grandes agricultores, que desprezavam a cultura dos gêneros mais necessários à vida, alocando todo o seu contingente de trabalhadores na produção dos gêneros de exportação.

A produção das fazendas de café da província do Rio de Janeiro ia de vento em popa, e nada impediria sua prosperidade enquanto achassem "escravos para comprar nas cidades populosas, e mesmo nas províncias do norte e sul do Império". Ao mesmo tempo, chamava a atenção para o crescimento do pauperismo; a grande massa de pobres que se alastrava,

sobretudo no Rio de Janeiro, constituindo, sem dúvida, fenômeno específico da transição do trabalho escravo para o trabalho livre. Argumentava ainda:

Se todos são concordes em que há falta de braços no país para os serviços da lavoura, porque se consente tanta gente desocupada e entregue ao ócio e ao deboche nas nossas populosas cidades (...).

É bem verdade que nas principais cidades do Império, e especialmente aqui na Corte, já se vai operando a transição do trabalho escravo para trabalho livre, porque os transportes e outros misteres do tráfico e labutação da capital são feitos em grande parte por braços livres, sendo essa a razão por que se vê hoje em dia menor número de escravos obstruindo as ruas; mas o que indica isso senão um primeiro passo dado para a nossa manumissão do trabalho escravo? Só depois que nos povoados superabundem os braços livres, começará a agricultura a ter gente livre para seus rudes trabalhos. A escravidão há de acabar primeiro nos povoados³.

A DISTRIBUIÇÃO OCUPACIONAL DA POPULAÇÃO TRABALHADORA NOS ANOS 1870

Em 1872, a população escrava existente no Rio de Janeiro era relativamente pequena - se tivermos em mente, como referência, a paisagem social apresentada por Ewbank, em 1846. Havia 48.939 escravos num total de 274.972 habitantes. Em 1859 80 mil habitantes da cidade eram escravos, e o declínio se deve, principalmente, ao recrutamento para a guerra do Paraguai e para as fazendas de café.

Encarando-se, porém, a questão do ângulo do novo modo de produção que se formava, os trabalhadores escravos constituíam, ainda, 20,56% da população trabalhadora total da cidade (238.240 pessoas).

Nos trapiches, nos navios, barcas e catraias, no sistema portuário, enfim, onde começavam a ser introduzidas as primeiras transformações tecnológicas, o capital recrutava, sem maiores problemas, o trabalho braçal e sem qualificação dos homens livres e dos escravos que encontrava na cidade. Segundo o Censo de 1872, dos 8.039 marítimos, a grande maioria era constituída de homens livres; havia apenas 527 escravos (6,5% da categoria).

No Censo figurava um enorme contingente de indivíduos sem profissão definida - 92.106 pessoas (sendo 9.072 estrangeiros) - o que equivalia a 38,61% do total de trabalhadores. Nessa numerosa plebe, entregue a todo tipo de "viração", aos mais variados pequenos ofícios e serviços, incluíam-se 9.898 escravos (10,75% da categoria), em sua maioria, de ganho ou aluguel.

O Censo consignava a existência de 25.686 "criados e jornaleiros", dos quais 5.785 (22,55% do total) eram escravos. Os jornaleiros eram trabalhadores assalariados, que recebiam sob a forma de "diárias" - ou às vezes por peças - e entre eles se incluíam muitos escravos de aluguel. A maior

parte dessa categoria, porém, era constituída de imigrantes estrangeiros sem qualificação (13.351 pessoas).

Os trabalhadores braçais - compreendendo também os lavradores e pescadores - dominavam o universo do trabalho urbano. Excluindo-se a categoria "serviço doméstico" - visto que nela eram enquadradas, indiferentemente, as donas de casa e sua escravaria ou criadagem - a força de trabalho braçal correspondia a 63,86% do total de trabalhadores. Os 36,14% restantes - trabalhadores com ofício ou profissão - estavam empregados no universo da produção, onde predominavam as oficinas de base artesanal e as pequenas manufaturas, com escassa divisão de trabalho, quase nenhuma maquinaria, coexistindo, em muitos casos, o trabalhador livre e o escravo. Segundo o Censo de 1872, os fabricantes empregavam cerca de 6,25% da população trabalhadora local, o que significava, em média, menos de 2 operários por patrão.

Um total de 23.481 indivíduos - 8,54% da população - viviam do comércio; essa categoria incluía tanto os comerciantes como os caixeiros e guarda-livros. A grande maioria (73,92%) era constituída de estrangeiros, basicamente portugueses.

O arrolamento da população do Rio de Janeiro, feito em 1849 por Haddock Lobo, com absoluta precariedade de meios, e enfrentando a hostilidade dos proprietários ante aquela intrusão do poder público, concluiu pela existência de 266.466 habitantes, dos quais 205.906 nas 8 paróquias urbanas e 60.560 nas paróquias suburbanas. A população urbana era constituída de 127.051 livres e libertos (51,2% do total) e 78.855 escravos (48,8%). A população livre era, portanto, majoritária por uma diferença de apenas 48.196 habitantes. Nos subúrbios, disseminavam-se 28.813 livres e libertos e 31.477 escravos (mais 2.634 escravos que livres - respectivamente 43,3% e 35,7%). A população total do Rio de Janeiro repartia-se em 155.864 homens livres e libertos e 110.302 escravos.

Haddock Lobo atribuía à imigração e ao aumento da importação de escravos o excepcional crescimento verificado em relação a 1838 (137.078 habitantes) e, em particular, a acentuada diminuição percentual de homens livres (de 57% para 47%).

Os recenseamentos de 1870 e 1872 foram, segundo Eulália Lobo, "os primeiros feitos sistematicamente, baseados em critérios seguros e apresentando uma perfeita compatibilidade de informações".

Pelo Censo de 1870, a cidade possuía 235.381 habitantes, cabendo às 11 paróquias urbanas 192.002 habitantes, e às 8 paróquias rurais, 43.379 habitantes. Na zona urbana, residiam 154.649 livres e libertos e 36.352 escravos. Havia, portanto, um excedente de 118.296 habitantes em favor da população livre, largamente majoritária. Nas zonas suburbanas, predominantemente rurais, coexistiam 30.640 livres e libertos e 13.739 escravos.

Um aspecto importante a ser destacado é a participação crescente de estrangeiros na população da cidade. A população total de livres e libertos do Rio distribuía-se, quanto à nacionalidade, em 120.372 nacionais e 64.917 estrangeiros, a maioria esmagadora constituída de homens, com

apenas 16.479 mulheres.

Confrontando-se o Censo de 1870 com o mapa da população organizado pela Secretaria de Polícia da Corte em 1856, Eulália Lobo verifica que a afluência de estrangeiros não foi muito significativa nesse período, uma vez que a média anual de imigrantes estrangeiros que permaneceram na cidade foi de 840,6. Entretanto, era grande a população estrangeira flutuante, isto é, de imigrantes que permaneciam por tempo limitado no Rio. Isso tem enorme importância, não tanto para o estudo da estrutura ocupacional da cidade, mas para a problemática da "coabitação numerosa", um dos pontos nevrálgicos assinalados pelos médicos higienistas como responsável pela insalubridade da densa e fervilhante área central do Rio de Janeiro. A estatística de 1856 registrava uma entrada de 9.416 estrangeiros pelo porto do Rio de Janeiro. Era, portanto, extremamente elevada a percentagem de imigrantes que não permanecia na corte.

Entre os rescenseamentos de 1870 e 1872, verifica-se um aumento considerável de estrangeiros residentes no Rio: 2.601 por ano, em média. Entre 1873 e 1876 - anos em que a febre amarela causou grande número de vítimas - o movimento da população estrangeira foi ainda maior, conforme registra José Pereira do Rego⁶.

MAPA DO MOVIMENTO DA POPULAÇÃO ESTRANGEIRA DE 1873 A 1876

ANOS	ENTRARAM	SAÍRAM	FIÇARAM
1873	18.916	14.330	4.616
1874	24.335	16.356	7.979
1875	34.319	22.878	11.441
1876	27.905	24.645	3.260
SOMA	105.475	78.209	27.296

O Censo de 1870 distribuía a população ativa entre as seguintes ocupações⁷:

OCUPAÇÕES	POPULAÇÃO
Eclesiásticas	424
Militares	7.646
Empregados públicos	3.066
Profissionais liberais	2.806
Comerciantes	21.583
Capitalistas	245
Proprietários	1.562
Lavradores	13.560
Pescadores	1.383
Marítimos	1.603
Manufaturas, artes e ofícios	44.381
Agências	3.275
Serviços domésticos	53.160
Sem profissão conhecida	80.717
TOTAL	235.421

No setor primário, figuravam entre os 13.560 lavradores 5.695 escravos. O Censo de 1872 acusava 17.021 lavradores, sendo ainda de 5695 o número de escravos. Dos 11.326 lavradores livres, apenas 1.333 eram estrangeiros. A categoria dos pescadores reunia 1.042 homens livres e só 174 escravos.

O setor secundário abarcaria os 44.381 artífices e operários das "manufaturas, artes e ofícios" indicados pelo Censo de 1870 ou o contingente menor de 39.139 trabalhadores, registrado pelo Censo de 1872. Em ambos os casos, observa-se um aumento considerável em relação ao levantamento de 1856, que indicava apenas 14 mil.

Discriminando-os 18.119 trabalhadores engajados nas dez principais profissões manuais ou mecânicas arroladas pelo Censo de 1872, obtém-se o seguinte quadro:

. metais	2.987 trabalhadores, sendo 2.711 livres, (1.112 brasileiros e 1.599 estrangeiros), e apenas 276 escravos.
. madeiras	5.920 trabalhadores, 5.230 livres (brasileiros e estrangeiros em proporção quase igual: 2.276 e 2.954) e 690 escravos.
. vestuário	2.519 trabalhadores, sendo 2.287 livres e 232 escravos.
. chapéus	498 trabalhadores, com apenas 34 escravos.
. calçados	2.000 trabalhadores, sendo 1.812 livres (e, destes, 1.249 estrangeiros) e 188 escravos.
. couros e peles	529 trabalhadores e 54 escravos.

Nas duas categorias mais diretamente relacionadas às construções e obras públicas, constavam:

. edificações	2.738 trabalhadores, dos quais 2.142 livres (brasileiros e estrangeiros na mesma proporção) e 596 escravos.
. canteiros calceteiros mineiros e cavouqueiros	928 trabalhadores, dos quais 863 livres (620 estrangeiros) e apenas 65 escravos.

Do setor secundário faziam parte também os 9.428 artistas (498 escravos e 8.930 homens livres) e as 11.592 costureiras (10.208 livres e 1384 escravas). A estes 39.139 trabalhadores - que representam o total das categorias mencionadas - devia-se somar ainda parte dos jornaleiros que, junto com os criados, perfaziam, no Censo de 1872, 25.686 pessoas (5.785 escravos e 19.901 livres, com larga predominância de estrangeiros: 14.031).

Comparando os dados do *Almanack Laemmert* de 1857 e do Censo de 1856 - que davam 789 e 1.900 oficiais, respectivamente - com os 9.428

artífices indicados pelo Censo de 1872, Eulália Lobo chama a atenção para o grande dinamismo do setor mais tradicional do artesanato (pequena produção de base artesanal). Do exame das estatísticas do período, conclui que houve poucas modificações nas manufaturas, no que concerne à técnica, à dimensão das unidades de produção e dos ramos de produção. Continuavam a predominar bebidas, alimentos, roupas e armarinhos, metais, madeiras e couro.

O setor que mais se projetou foi o da construção civil. A maior diferença residia na grande diminuição da participação do escravo nas principais atividades manufatureiras.

Por ordem decrescente, a distribuição ocupacional dos escravos, em 1872, era: 22.842 escravos domésticos (sendo 14.184 mulheres e 8.658 homens); 9.899 escravos na categoria "sem profissão" (muito provavelmente escravos de ganho, desempenhando os mais variados serviços e ofícios, além do pequeno comércio ambulante); 5.785 criados e jornaleiros; 5.695 lavradores; 1.384 costureiras; 527 marítimos; 498 artistas e 174 pescadores.

**Censo de 1872 — Trabalhadores segundo a nacionalidade,
a condição e o sexo***

TRABALHADORES (Profissões)	HOMENS LIVRES				ESCRAVOS				Total Gera
	Brasileiros		Estrangeiros		Total	Hom.	Mul.	Total	
	Hom.	Mul.	Hom	Mul.					
1. Artistas	4792	130	3930	88	8930	494	4	498	9428
2. Marítimos	6188	—	1324	—	7512	527	—	527	8039
3. Pescadores	831	—	211	—	1042	174	—	174	1216
4. Costureiras	—	7785	—	2423	10208	—	1384	1384	11592
5. Canteiros, Calceteiros, Mineiros, Cavouqueiros	243	—	620	—	863	65	—	65	928
6. Em Metais	1112	—	1599	—	2711	276	—	276	2987
7. Em Madeiras	2276	—	2954	—	5230	690	—	690	5920
8. De Tecidos	4	—	10	—	14	—	—	—	14
9. De Edificações	1062	—	1080	—	2142	596	—	596	2738
10. Em Couros e Peles	278	—	197	—	475	54	—	54	529
11. Em Tinturarias	1	—	7	—	8	—	—	—	8
12. De Vestuários	864	1	1414	8	2287	232	—	232	2519
13. De Chapéus	144	—	318	2	464	34	—	34	498
14. De Calçados	563	—	1249	—	1812	188	—	188	2000
15. Lavradores	4889	5104	1094	239	11326	3207	2488	5695	17021
16. Criadores	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17. Criados e Jornaleiros	5348	522	13351	680	19901	4997	788	5785	25686
18. Serviços Doméstico	4118	16683	3773	7595	32169	8658	14184	22842	55011
19. Sem Profissão	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAIS	61028	73530	37296	16747	189301				238240
	Total Bras.: 134558				Total Estrang.: 54043				

No setor terciário poderiam ser incluídos, segundo os dados do Censo de 1870, 21.583 comerciantes, guarda-livros e caixeiros. O Censo de 1872 indicava 23.481, dos quais a maioria era constituída de estrangeiros (17.358), perfazendo os nacionais pouco mais de um quarto do total (6.123). Neste último Censo figuravam também 2.007 "capitalistas" e "proprietários" (viviam provavelmente das rendas de seus imóveis urbanos ou propriedades rurais e dos juros de suas ações e títulos da dívida pública), dos quais 1.492 brasileiros.

Constavam, em 1870, 17.646 militares e apenas 5.474 em 1872, diferença que Eulália Lobo atribui à desmobilização das tropas que lutaram no Paraguai. O número de empregados públicos nesta última data (2.498) também é menor que o indicado em 1870 (3.066).

A categoria dos eclesiásticos reduziu-se de 424 para 264, refletindo, segundo a mesma autora, a atitude secularizante do Império e a crescente urbanização da sociedade após a Independência.

As profissões liberais reuniam 2.196 pessoas em 1872 (médicos: 394, cirurgiões: 44, farmacêuticos: 369, parteiras: 54, advogados: 242, procuradores: 151, notários e escrivães: 85, professores e homens de letras: 897). Eulália Lobo constata um aumento insignificante em relação às categorias comparáveis, no *Almanack* de 1857, exceto os farmacêuticos. O número de médicos saltou de oito, no Censo de 1856, para 438, em 1872¹⁰.

Censo de 1872. Comerciantes, industriais e rentistas segundo a nacionalidade e o sexo¹¹

PROFISSÕES	Brasileiros			Estrangeiros			TOTAL GERAL
	Hom.	Mul.	Total	Hom.	Mul.	Total	
Comerciantes, Guarda-Livros e Caixeiros	6007	116	6123	17038	320	17358	23481
Manufatureiros e Fabricantes	233	-	233	589	-	589	822
Capitalistas e Proprietários	580	912	1492	404	111	515	2007
TOTAIS	6820	1028	7848	18031	431	18462	26310

Convém não esquecer um outro terciário, formado pela grande massa plebéia, livre e escrava, que totalizava mais de 90.000 pessoas sem profissão definida - em que, certamente, figuravam os vendedores ambulantes, os carregadores, os prestadores de serviços variados, os artesãos que exerciam seu ofício nas calçadas, a céu aberto, os mendigos e desocupados que sobreviviam à custa da caridade pública e da sopa servida à porta dos mosteiros.

Havia, em seguida, o numeroso contingente arrolado sob "serviço doméstico": 55.011 pessoas, das quais 22.842 escravos, o maior reduto do trabalho compulsório na cidade.

No terciário caberia, ainda, parte dos 25886 "criados e jornaleiros",

pelo menos a que toca aos criados, assim como os 8039 marítimos.

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS CATEGORIAS OCUPACIONAIS

Com base em extensa e minuciosa pesquisa realizada por Eulália Lobo, vejamos como se distribuíam pelo espaço urbano carioca essas "categorias ocupacionais" e o conjunto de atividades às quais estavam associadas.

Parece-nos conveniente começar pelas paróquias mais afastadas da malha urbana, predominantemente rurais, com povoações às vezes populosas, mas dependentes, sobretudo, do comércio ou do trânsito de gêneros destinados ao abastecimento da cidade. Em vários pontos mais próximos da zona urbana, já estava em curso o fracionamento de fazendas - onde haviam florescido culturas de exportação (cana-de-açúcar e café) - ou o retalhamento de chácaras, sítios, propriedades aristocráticas, metabolismo característico da constituição dos primeiros arrabaldes e subúrbios cariocas, à margem das linhas de carris e ramais ferroviários.

No final do século XIX, a paróquia de Santa Cruz estava decadente, o comércio era insignificante e a lavoura em acentuado declínio. Toda a paróquia pertenceu no período colonial aos padres jesuítas que aí possuíam extensa criação de gado, olarias, armazéns, oficinas e engenhos de açúcar, além de grande número e escravos. A Fazenda de Santa Cruz, desapropriada quando da expulsão dos jesuítas, foi incorporada à Coroa com a denominação de Imperial e Nacional Fazenda de Santa Cruz¹².

Nesta paróquia havia, em 1870, um edifício público, 403 prédios particulares, uma igreja, uma prisão, 2 quartéis, um hospital e 417 fogos. A participação de sua população no total do Rio de Janeiro reduziu-se entre 1840 e 1870, quando constituía 1,5% da população da cidade.

Analisando os registros de batizados, Eulália Lobo verifica que os efeitos da abolição do tráfico só se fizeram sentir 15 anos depois. A agricultura era a principal atividade a que se dedicavam homens livres e escravos, havendo também grande número de negros engajados em serviços domésticos.

A paróquia de Guaratiba foi uma das mais prósperas da cidade do Rio de Janeiro, sofrendo sensível decadência no decorrer do século XIX, atribuída, por Noronha Santos, às secas que consumiam plantações e cafezais; por essa razão, sua lavoura, no final do século, era inexpressiva. Possuía extensos planaltos onde era criado o gado. Explorava essencialmente madeiras de lei, abundantes na região, destinadas sobretudo às construções na cidade e às construções navais e obras públicas em geral.

Sua atividade comercial se desenvolvia principalmente através dos portos de Sepetiba, Guaratiba e Sernambetiba. (p. 252-3)

Havia, nessa paróquia, 3 edifícios públicos, 1.106 particulares, 4 igrejas, uma prisão e 1.145 fogos em 1870. A participação de sua população no total da cidade decaiu ao longo do século (2,9% em 1870). Antes mesmo da abolição do tráfico, houve rápida contração de sua população escrava.

As camadas dominantes locais eram constituídas por 32 proprietários, 59 comerciantes, 1 eclesiástico, 2 militares, 8 empregados públicos, 10 agentes e 2 indivíduos de "profissão literária".

As camadas subalternas compunham-se, em primeiro lugar, de 3.794 lavradores, dos quais 1.078 escravos; 1.695 indivíduos "sem profissão conhecida" (443 escravos); 555 pessoas empregadas no serviço doméstico, sendo 255 escravos; 164 pescadores (13 escravos apenas); 18 marítimos (2 escravos); 578 pessoas em "manufatura, artes e ofícios" - o setor secundário local, ligado provavelmente ao beneficiamento de gêneros agrícolas (apenas 42 escravos).

No final do século, a terra era trabalhada principalmente pela população livre, apesar de parte significativa da população escrava estar concentrada na lavoura.

A população da paróquia de Campo Grande era constituída, principalmente, pelos habitantes das grandes fazendas de gado e engenhos, além de lavradores pobres e pequenos comerciantes. A região, em grande parte montanhosa, possuía clima saudável, exceto nos trechos pantanosos onde eram comuns as febres em consequência da insalubridade. Muitos rios banhavam suas terras montanhosas sendo os mais importantes comercialmente - como vias de escoamento de gêneros destinados ao abastecimento da cidade - o Irajá e o Meriti. Este último, que limitava o município neutro com o de Iguaçu, na província do Rio de Janeiro, era conhecido, conforme o lugar, pelos nomes dos antigos fazendeiros e possuidores de escravos. (p. 248-9)

Havia nessa paróquia um edifício público, 1.305 edifícios particulares, 3 igrejas, 2 prisões e 1.739 fogos em 1870. O Senado da Câmara possuía ali uma sesmaria para o descanso e pastagem do gado importado para o consumo do Rio de Janeiro.

Segundo o Censo de 1870, detinha 4% da população global da cidade. Embora fosse rural, talvez pela importância da pecuária, nunca teve um índice majoritário de escravos no século XIX. A proporção manteve-se por longo período após a extinção do tráfico.

A população livre e escrava dedicava-se principalmente à atividade agrícola. Havia 5.561 lavradores - a categoria, de longe mais numerosa - sendo 3.521 livres e 2.040 escravos. Vinham, a seguir, os "sem profissão conhecida": 2.412 pessoas, das quais 560 escravos. O serviço doméstico reunia 1.057 pessoas (281 escravos). O setor de manufatura, artes e ofícios congregava 138 trabalhadores, com apenas 24 escravos.

A camada dirigente - e seus agentes locais - era constituída de 35 proprietários, 106 comerciantes, uma quantidade muito expressiva de militares - 270 - 3 eclesiásticos, 4 empregados públicos e 3 agentes.

A paróquia de Jacarepaguá se notabilizava pela produção de aguardente, carvão, milho, frutas e hortaliças. Treze grandes proprietários possuíam a maior parte de suas

terras (figuravam no Censo 5 proprietários e 800 lavradores, todos livres). (p. 250)

Havia em Jacarepaguá um edifício público, 905 particulares, 3 igrejas e 985 fogos em 1870. Sua população representava 3,2% do total e tendeu a declinar até o fim do século.

Os registros de batizados indicam que, antes da extinção do tráfico, a maioria da população era escrava. Sobressaíam, de longe, os trabalhadores "sem profissão conhecida": 5.162 homens, dos quais 2.422 escravos. Vinha, a seguir, o item "serviço doméstico", com 1.324 pessoas (588 escravos).

Vejam as paróquias da Ilha do Governador e da Ilha de Paquetá, antes de prosseguirmos o trajeto em direção ao centro da cidade.

A ocupação econômica da Ilha do Governador remonta à fundação da cidade do Rio de Janeiro. Salvador Correia de Sá estabeleceu um engenho na ilha, conhecida, até 1822, como a Ilha dos Sete Engenhos por sediar sete estabelecimentos de moagem de cana-de-açúcar.

Em 1870, possuía atividades artesanais importantes para a indústria de construção da capital, como a produção de tijolos, telhas, cerâmica e cal.

A categoria "manufatura, artes e ofícios" compreendia 84 pessoas, sendo 28 escravos. Havia, em compensação, uma quantidade muito grande de marítimos: 143, dos quais apenas 7 eram livres e 136 escravos, empregados, de certo, no embarque e desembarque de materiais de construção, assim como das hortaliças destinadas ao abastecimento da corte, a cujo cultivo se dedicavam 116 lavradores (57 escravos).

A pesca absorvia a maior parte da mão-de-obra - 500 pescadores, sendo 94 escravos - e constituía atividade da população pobre, assim como a exploração da lenha e madeira, produtos extrativos igualmente importantes para o crescimento da cidade.

Figuravam, ainda, no Censo de 1870, 806 pessoas sem profissão definida. Um total de 239 escravos prestavam serviços domésticos. Constavam, por outro lado, 59 comerciantes e 8 proprietários.

Havia em toda a paróquia somente 410 edifícios particulares, 4 igrejas, 1 prisão e 414 fogos em 1870. Sua população representava 1,1% do total da cidade, percentagem que se manteve estável até o fim do século. (p. 255)

A paróquia da Ilha de Paquetá possuía um comércio regular com a cidade, à qual fornecia cal, cocos, hortaliças e grande quantidade de peixes. A pesca era um dos recursos principais da maior parte da população composta de lavradores e embarcadiços. A ilha possuía numerosas chácaras desde o Primeiro Reinado, servindo de estação balneária para a aristocracia.

Havia nela um edifício público, 218 edifícios particulares, 3 igrejas, 1 prisão, 1 quartel e 190 fogos. Sua população perfazia 0,5% do total do Rio de Janeiro.

Em 1870, a maior parte dos escravos figuravam na categoria lavradores (1.078 face a 2.716 lavradores livres), sem profissão definida (443

escravos e 1.252 homens livres) e, finalmente, 255 em serviços domésticos.

O Censo acusava a existência de 59 comerciantes e 32 proprietários. Retomemos, agora, o curso de aproximação em relação ao centro do Rio de Janeiro, penetrando naquelas freguesias que constituíam arrabaldes, já alcançados pelas mais longínquas ondas de choque do processo de expansão da malha urbana: as freguesias onde se situavam as zonas que já estavam na alça de mira das companhias de bondes, aliadas aos especuladores com a terra urbana, as companhias de serviços públicos e os próprios poderes públicos.

A lavoura da paróquia de Irajá era a mais importante da cidade, e produzia frutas, batatas e hortaliças. Sobreviveram durante o século XIX grandes proprietários, existindo, no final do século, pelo menos seis grandes latifúndios. O comércio varejista era bastante desenvolvido. (p. 253-4)

O Censo de 1870 registrava - na camada dominante local - 79 comerciantes, 2 capitalistas, 31 proprietários. A seu lado, 2 eclesiásticos, 11 militares, 15 pessoas de "profissão literária" e 49 empregados públicos.

A agricultura e o artesanato constituíam as principais atividades a que se dedicava a mão-de-obra livre, concentrando-se a escrava nos serviços domésticos (1.182 escravos). No conjunto das categorias relacionadas ao trabalho, destacavam-se 565 lavradores, todos livres, 472 artífices, ou jornalheiros na categoria "manufatura, artes e ofícios", sendo 62 escravos. O item "sem profissão conhecida" reunia 2.399 pessoas: 467 escravos e 1.932 livres. Havia, por fim, 35 pescadores.

Erguiam-se, nessa paróquia, um edifício público, 924 edifícios particulares, três igrejas, duas prisões, dois quartéis, um hospital e 984 fogos, em 1870.

A participação da população de Irajá no conjunto da cidade (2,4% em 1870) tendeu a aumentar durante o século. Quanto à população escrava, somente após 1855 o número de batizados se reduziu, refletindo, assim, os efeitos da abolição do tráfico.

Inhaúma era a mais importante paróquia rural ou suburbana, com comércio regular e manufaturas de couro e barro, principalmente. A atividade agrícola envolvia a lavoura de arroz, milho, feijão, batata, legumes e frutas variadas.

No início do século XVII, eram proprietários das terras de Inhaúma os padres jesuítas que cultivavam cana-de-açúcar na área do Engenho Novo. O vale de Inhaúma abrangia uma área extensa e fértil, lavrada por escravos e rendeiros. Estendia-se para o sertão, abrangendo também o Andaraí e o Engenho Novo. A produção de açúcar continuou sendo importante no século XIX. (p. 251-2)

Nesta paróquia havia, em 1870, cinco edifícios públicos, 957 edifícios particulares, duas igrejas e 935 fogos. Sua população constituía 3% da população global da cidade. No último quartel do século, transcorreu intenso processo de urbanização em seu território, formando-se, ao longo dos vários eixos ferroviários que o atravessavam, alguns dos mais impor-

tantes subúrbios do Rio de Janeiro.

O reflexo da extinção do tráfico só se fez sentir cinco anos depois - constata Eulália Lobo - pela redução dos nascimentos entre escravos, que em período anterior deviam constituir mais da metade da população.

O Censo de 1870 indicava a presença de 1.827 militares aquartelados na freguesia. Tinha também um contingente de 52 funcionários públicos, relativamente numeroso comparado às paróquias suburbanas anteriormente analisadas. Havia ainda oito eclesiásticos, 18 pessoas ligadas à "profissão literária", 15 em agências.

As camadas dominantes locais eram constituídas por 147 comerciantes, um capitalista, 74 proprietários. Na esfera da produção preponderavam 1.200 lavradores (735 livres e 435 escravos), empregando as manufaturas, artes e ofícios 315 pessoas (apenas seis escravos). Havia 79 pescadores e 13 marítimos.

Um contingente de 1.463 pessoas - das quais 235 escravos - eram arrolados como "sem profissão conhecida". Mais 469 escravos prestavam "serviços domésticos".

A paróquia do Engenho Velho - de cujo território foram destacadas as paróquias de S. Cristóvão e Espírito Santo, em 1856 e 1865, respectivamente - constituía uma zona de fazendas, sítios e casas de campo em 1870/1872.

Possuía alguma lavoura de mandioca, arroz, cacau, café e milho nas terras dos engenhos que haviam pertencido aos jesuítas, convertidas, posteriormente, em sítios, uma parte dos quais incluída na jurisdição da paróquia do Espírito Santo.

A atividade manufatureira estava vinculada à transformação da cana-de-açúcar.

A região era banhada pelo Maracanã e outros rios que desciam das vertentes da serra do Andaraí. Na Tijuca - que limitava essa paróquia com Jacarepaguá, no Alto da Boa Vista - ficava um dos reservatórios que abasteciam a cidade. A grande caixa destinada a receber as águas trazidas do Rio D'Ouro foi construída também em seu território, alcançado na década de 70 pela rede domiciliar de esgotos e as linhas de carris.

Segundo o Censo de 1870, havia no Engenho Velho cinco edifícios públicos e 1.416 particulares, três igrejas, uma prisão, três quartéis, um hospital e 2.143 fogos. Sua população representava 5,6% da população do Rio de Janeiro (percentual baixo relativamente ao crescimento vegetativo de sua população pelo fato de que, por duas vezes, seu território foi desmembrado).

Superado o passado agrícola, sua população passou a se dedicar a serviços domésticos e, secundariamente, à produção artesanal e manufatureira. A população escrava foi majoritária até 1855, quando começaram a se fazer sentir os efeitos da extinção do tráfico.

O matadouro municipal foi transferido da praia de Santa Luzia para essa paróquia. Permaneceu na Praça do Matadouro (atual Praça da Bandeira) de 1853 até 1881, quando foi novamente deslocado para Santa Cruz. Em área que passou depois a pertencer à paróquia do Engenho Novo

(1873), ficava o prado de corridas do Jockey Club.

O quadro de profissões da paróquia do Engenho Velho, em 1870, indicava a presença de 78 lavradores, todos livres, 1.528 pessoas empregadas nas manufaturas, artes e ofícios (306 escravos), 4.701 pessoas em serviços domésticos (2.629 escravos) e 1.076 criados livres, do sexo masculino.

A categoria sem profissão conhecida totaliza 5.504 pessoas, sendo 863 escravos. O item "agências" reunia 327 pessoas (3 escravos). Constavam do Censo 185 empregados públicos, 14 eclesiásticos, 171 militares e 127 pessoas de profissão literária, além de 425 comerciantes, 16 capitalistas e 106 proprietários.

A paróquia de São Cristóvão, desmembrada do Engenho Velho em 1856, era ainda essencialmente residencial, com ativo comércio local.

Na Quinta da Boa Vista erguia-se o palácio da família imperial, que nucleava centenas de casarões suntuosos pertencentes aos membros da corte, a altos funcionários, a comerciantes enriquecidos e nobilitados etc.

Em 1870, constavam 4 edifícios públicos, 1.354 particulares, uma prisão, seis igrejas, um quartel, um hospital e 1.574 fogos. O fornecimento de água era o mais aperfeiçoado do Rio de Janeiro, sobretudo desde a instalação do grande reservatório no Morro do Telégrafo que recolhia as águas provenientes do Rio Douro.

Por ser essencialmente residencial, grande parte da população estava engajada em serviço doméstico, sobretudo a escrava: 2.716 pessoas (1.419 escravos). Eram declarados "sem profissão conhecida" 3.805 pessoas, das quais apenas 358 escravas.

"Manufatura, artes e ofícios" reunia 945 oficiais e jornaleiros (132 escravos). Havia 135 pescadores (dez escravos), 34 marítimos (quatro escravos) e 58 lavradores (seis escravos).

O Censo acusava a existência de 605 comerciantes na paróquia, 125 proprietários, 3 capitalistas, 107 pessoas ligadas à "profissão literária", além de um contingente de 167 funcionários públicos, 34 militares e 9 eclesiásticos. (p. 246-7)

O desmembramento da paróquia do Espírito Santo, em 1865, foi, também, consequência da presença ativa do processo de urbanização, ocupando lotes retalhados em antigas chácaras como a de Mata-Porcos e Coqueiros. Outros pontos do vasto território do Engenho Velho já haviam sido alcançados por esse processo e estavam em vias de se transformarem em bairros residenciais populosos ou em zonas fabris nucleadas pelas fábricas de tecidos. É o caso da Tijuca, Vila Isabel e Andaraí.

A ocupação da paróquia do Espírito Santo requereu o aterro dos mangues que cercavam o morro de Santa Teresa. Ao se constituir, já contava com um importante comércio varejista e alguma atividade manufatureira. A população escrava era insignificante. A atividade doméstica envolvia grande parte da população local.

Em 1870, a participação da população da paróquia no total do Rio de Janeiro era de 4,5%. Tendeu a aumentar daí por diante, com a intensificação da urbanização. Constavam, nesse ano, 15 edifícios públicos e 1.301 particulares, duas igrejas, três prisões, dois quartéis e 1.972 fogos.

Nessa paróquia ficava o importante cemitério do Catumbi da Venerável Ordem Terceira de São Francisco, inaugurado em 1850, onde foram construídas capelas com jazigos de famílias abastadas da cidade.

Segundo o quadro de profissões, sobressaía, em primeiro lugar, "serviço doméstico", com 4.048 pessoas (1.071 escravos) vindo, a seguir, manufaturas, artes e ofícios, com 3.083 trabalhadores (391 escravos). O item "sem profissão conhecida" arregimentava 2.222 pessoas (248 escravos). Figuravam, ainda, 38 lavradores (quatro escravos), 62 marítimos (cinco escravos) e sete pescadores (três escravos).

Nas categorias superestruturais, aultavam os empregados públicos (324), "profissão literária" (220), além de 52 militares e seis eclesiásticos.

O Censo apontava 526 comerciantes, 105 proprietários e quatro capitalistas.

Indo além, mergulhamos nas populosas zonas adjacentes à Cidade Velha, que se haviam formado nas primeiras décadas do século XIX. Ultrapassamos a zona dos arrabaldes, em vias de serem incorporadas como bairros à malha urbana, com traços ainda vivos de atividades rurais, para ingressarmos nos bairros e quarteirões a um só tempo residenciais, manufatureiros, comerciais e portuários da cidade do Rio de Janeiro.

A freguesia de São José (criada em 1753 com o desmembramento de parte do antigo curato da Sé) abrangia já uma fração da Cidade Velha. Em 1809 e 1834, parte de seu território - projetando-se em direção ao vetor sul de expansão da cidade - foi desanexado e incorporado às paróquias da Lagoa e Glória, respectivamente.

Erguiam-se, nessa freguesia, 21 edifícios públicos - entre os quais, a Câmara dos Deputados, o Arsenal de Guerra - 1.883 edifícios particulares, dez igrejas, oito quartéis, quatro hospitais (incluindo o importante hospital da Santa Casa da Misericórdia) e 3.773 fogos, ao todo.

A população de São José representava 8,5% do total da cidade. Manteve-se estável no período de 1840 a 1869, com leve tendência ao declínio. A participação dos escravos decresceu rapidamente depois de 1850.

Seu perfil ocupacional, em 1870, assemelhava-se ao das freguesias de Santo Antônio e Santana: grande número de casas comerciais, numerosas oficinas e manufaturas e um vasto contingente de pessoas sem profissão definida.

As manufaturas, artes e ofícios mobilizavam 6.343 pessoas (951 escravos) - quase o mesmo número de Santana e com uma vantagem de 2 mil trabalhadores, nesse ramo, em relação a Santo Antônio.

O segundo contingente mais numeroso - "sem profissão conhecida" - reunia 6.045 pessoas (319 escravos), inferior ao de Santo Antônio e muito inferior ao de Santana (mais do dobro).

Nos serviços domésticos concentrava-se a maioria da população escrava, perfazendo mais da metade do total (1.822 escravos, predominantemente mulheres, num total de 3.032). (p. 240)

A paróquia de Santana concentrava as atividades manufatureiras e artesanais da cidade, além de possuir ativo comércio varejista. A população majoritariamente pobre, aglomerava-se nos cortiços. Era muito

grande o número de artesãos e também muito expressivo o número de pessoas engajadas no serviço doméstico.

Em 1856, a antiga igreja de Santana, sede da paróquia, foi demolida para dar lugar à estação terminal da E. F. D. Pedro II. De seu território, portanto, partiam os carroções e os carris, carregados de café e outros gêneros de exportação. Mergulhavam nas ruas da Cidade Nova, em busca do porto e da Alfândega, ou delas emergiam trazendo produtos para serem embarcados nos trens, com destino ao interior.

Nessa paróquia estavam sediados vários órgãos do governo: Ministério da Guerra, Casa da Moeda, Inspetoria das Obras Públicas, Quartel Central do Corpo de Bombeiros, Senado etc., ao todo quinze edifícios públicos, 3.339 particulares, 5.461 fogos (o que revela uma elevada densidade populacional). Possuía uma igreja, uma prisão, quatro quartéis, dois hospitais e uma casa de saúde.

O quadro de profissões em 1870 acusava a presença de 6.611 trabalhadores nas manufaturas, artes e ofícios (apenas 448 escravos). O item serviço doméstico reunia o contingente de trabalhadores escravos mais numeroso (2.476 escravos para um total de 6.604 pessoas).

Sobressaía uma multidão de indivíduos "sem profissão conhecida" - ao todo 14.327, dos quais 1.791 eram escravos. Nessa categoria, incluíam-se, sem dúvida, numerosos carregadores, pequenos artesãos, vendedores ambulantes - e os escravos, muito provavelmente, dedicavam-se ao ganho, em proveito dos seus proprietários.

Os comerciantes eram numerosos: 2.144. Figuravam 190 proprietários e 22 capitalistas. Nas funções superestruturais sobressaíam 1.284 militares, 684 empregados públicos, 361 pessoas em "profissão literária" e 22 eclesiásticos.

Constavam do Censo 28 lavradores (quatro escravos), 98 pescadores (12 escravos) e 87 marítimos, todos livres. (p. 238)

A paróquia de Santo Antônio foi criada em 1856 em terrenos desmembrados das freguesias de Santana, São José e Sacramento. Sua estrutura ocupacional tinha perfil semelhante ao de sua vizinha: forte presença da atividade artesanal e manufatureira, seguida da comercial, e grande contingente de pessoas "sem profissão conhecida".

Criada após a abolição do tráfico, a participação da população escrava era reduzida, concentrando-se, sobretudo, na prestação de serviços domésticos. Detinha 7,4% da população total do Rio de Janeiro.

No quadro das profissões, em 1870, o item "sem profissão conhecida" era, de longe, o mais numeroso: 7.368 pessoas (862 escravos). "Manufatura, artes e ofícios" congregava 4.113 trabalhadores, dos quais 582 escravos. Curiosamente, 269 escravos trabalhavam em "agências" e 1.655, em serviços domésticos.

Constavam do Censo apenas 10 lavradores, três pescadores e oito marítimos, todos livres.

Havia 1.311 comerciantes, 39 capitalistas e 114 proprietários, além de 356 empregados públicos, 423 em profissão literária, 68 militares e 15 eclesiásticos.

Havia um número relativamente grande de marítimos (387) sendo 150 escravos, figurando ainda 41 pescadores (um escravo) e 12 lavradores (um escravo).

O Censo registrava a existência de 2.497 comerciantes - incluindo, pela primeira vez até aqui, quatro escravos: três mulheres e um homem - 66 capitalistas e 104 proprietários.

Nas categorias superestruturais, 630 militares, 294 empregados públicos, 195 eclesiásticos e 363 em profissão literária". (p. 241-2)

Entramos, agora, em pleno domínio da Cidade Velha e da zona portuária do Rio de Janeiro.

A freguesia de Sacramento, criada em 1826, era formada por ruas tortuosas e estreitas, em sua maioria anteriores à transferência da capital de Salvador para o Rio de Janeiro. Em 1840 era ainda a mais populosa da cidade (9,6% do total), mas sua participação tendia a declinar.

Fazia limite com a de Candelária e tinha as mesmas características desta. O comércio importador e exportador era a atividade principal. Ali também ficavam o Tesouro Nacional, o Tribunal de Contas, A Escola de Belas Artes, além da maior parte dos teatros da cidade.

Havia, ao todo, 7 edifícios públicos, 3.274 edifícios particulares, 11 igrejas, 6 quartéis, 5 hospitais e casas de saúde e 5.788 fogos.

Utilizando o recenseamento de 1870, verificamos que a paróquia de Sacramento reunia 8,8% da população livre masculina, 9,8% da feminina, compondo-se de 9,2% da população livre, e que, apesar de a população escrava se haver reduzido em termos relativos, a paróquia ainda concentrava 13,3% em ambos os sexos da população escrava. (p. 238)

A população escrava predominava nos serviços domésticos e a livre, nas atividades comerciais, artesanais e manufatureiras.

Por sua vez, a paróquia da Candelária era habitada por muitos estrangeiros, em sua maioria portugueses. Ali se aglomeravam casas importadoras e exportadoras, grande número de casas comerciais, oficinas artesanais e serviços de maneira geral. Em 1870, a atividade comercial ultrapassava qualquer outra. Concentravam-se, ainda, na Candelária os consulados, bancos nacionais e estrangeiros, escritórios de companhias de navegação, de estradas de ferro, de seguros e grande parte das sociedades anônimas que floresceram após a extinção do tráfico de escravos.

A freguesia abrigava nove edifícios públicos e 1.160 particulares, sete igrejas (entre as quais a da Candelária, matriz da paróquia) e 1.460 fogos. Um dos edifícios públicos era o Paço Imperial, defronte ao Largo do Paço, ou Largo do Palácio ou, ainda, Praça D. Pedro II, última denominação que teve antes de chamar-se Praça XV de Novembro.

O chafariz construído pelo mestre Valentim, no governo do vice-rei D. Luís de Vasconcelos, abastecia as embarcações que enxameavam naquela orla, trazendo passageiros dos vapores para o cais, aguardando fretes para as ilhas ou Niterói, sem falar nas canoas e faluas que ancoravam defronte às barracas e bancas de legumes e peixes do Mercado do

Peixe, na outra extremidade da praça. Mais adiante ficavam a Alfândega e o Arsenal da Marinha. Contígua ao Paço, estava a Praça do Comércio.

No decorrer do século XIX, a paróquia da Candelária reduziu sensivelmente sua participação na população total da cidade (3,9% em 1870).

A população escrava, bem maior que a livre até a abolição do tráfico, dedicava-se sobretudo aos serviços domésticos (1.243 escravos para um total de 1.454 pessoas arroladas nesse item). O segundo maior contingente figurava em "manufatura, artes e ofícios", com um total de 1.413 trabalhadores - 649 escravos e 764 homens livres - proporção bem mais equilibrada que a das paróquias periféricas.

O setor dos "sem profissão conhecida" tinha quase o mesmo peso numérico que os dois anteriores: 1.576 pessoas, sendo apenas 215 escravos. Constavam do Censo ainda 18 marítimos (quatro escravos) e, surpreendentemente, quatro lavradores livres.

A categoria "comerciantes" (4.512 pessoas) - englobando os proprietários e seus caixeiros e guarda-livros - era quase tão numerosa quanto as demais categorias mencionadas. Além de 14 capitalistas e 15 proprietários, figuravam 170 indivíduos em "profissão literária", 12 empregados públicos e quatro eclesiásticos.

Mostramos que, nessa época, o "sistema portuário" carioca avançava da orla da Candelária para a da Paróquia de Santa Rita, recortada por vários sacos e enseadas, até a orla de Santana, tendendo a se projetar em direção a São Cristóvão. Essas três freguesias eram atravessadas pelos morros que isolavam o litoral da planície por onde a Cidade Velha se desdobrava na Cidade Nova.

Em 1870, a paróquia de Santa Rita possuía as mais importantes casas comerciais de café, dezenas de trapiches e pequenos cais de madeira, muitos estaleiros, oficinas artesanais e manufaturas. Constavam no Censo oito edifícios públicos, 2.595 particulares, sete igrejas, duas prisões, seis quartéis, um hospital e 4.351 fogos. Na Praça da Harmonia fora construído, por uma companhia organizada por Lázaro Gonçalves, o segundo mercado público da cidade (o primeiro era o do Largo do Paço), o que refletia a concentração populacional na área.

No quadro de profissões, destacava-se a categoria "sem profissão conhecida", com 7.298 pessoas, sendo 2.033 escravos e 5.265 livres. Vinha, a seguir, "serviço doméstico", com 5.668 pessoas, concentrando o segundo maior contingente de escravos: 1.794.

As manufaturas, artes e ofícios congregavam 5.244 trabalhadores, dos quais apenas 601 eram escravos. Havia um número muito grande de marítimos - 739 (65 escravos), além de 64 pescadores e oito lavradores.

O Censo registrava 2.838 comerciantes, oito capitalistas e 95 proprietários; nas funções superestruturais: 1.282 militares, 53 eclesiásticos, 203 empregados públicos e 117 indivíduos em "profissão literária". (p. 239)

A primeira das paróquias ao longo do vetor sul de expansão da cidade era a de N. Sra. da Glória, criada em 1834, quando foi desmembrada da de São José.

Ocupada inicialmente por 4 imensas chácaras, foi atingida pelo pro-

cesso de urbanização que alimentou o comércio e algumas atividades manufatureiras e artesanais. Procurada pela aristocracia para aí fixar residências de alto luxo, como o Palácio dos barões de Nova Friburgo, no Catete, situavam-se, na Glória, os hotéis e casas de pensão da mais alta categoria.

No Censo de 1870, constavam 18 edifícios públicos, 1.894 particulares, três igrejas, uma pensão, três quartéis, um hospital e 3.146 fogos. Em 1870 detinha 7,9% da população do Rio de Janeiro.

Os escravos dessa paróquia essencialmente residencial labutavam nos serviços domésticos principalmente, e só depois de 1860 começaram a ser substituídos por assalariados (2.670 para 833 livres). Era ponderável, também, o número de trabalhadores engajados em atividades manufatureiras e artesanais. (4.403, dos quais 815 escravos). Nas categorias subalternas, o maior contingente eram de "sem profissão conhecida": 6.992 pessoas (361 escravos). Figuravam, ainda, 44 marítimos, 21 pescadores e 13 lavradores.

No quadro de profissões observa-se a presença marcante de militares (1.296), um número grande de empregados públicos (283) e pessoas em profissão literária (334). Além de 1.390 comerciantes, havia 25 capitalistas e 245 proprietários (o maior número de todas as paróquias, em ambos os casos).

Para além da Glória, ultrapassando a enseada do Flamengo, começava a vasta freguesia da Lagoa, cuja jurisdição ia até Jacarepaguá, criada em 1809, em território desmembrado da paróquia de São José.

No decorrer do século XIX foi assumindo aspecto essencialmente residencial. O bairro de Botafogo era o mais procurado para residências das famílias de mais altas rendas do Segundo Reinado. A enseada de Botafogo, entre os morros da Viúva e da Urca, era coberta por jardins e chácaras de mansões suntuosas. Por isso mesmo o comércio local cresceu para atender ao consumo desta população. Fazia parte da paróquia o arrabalde de Copacabana, ainda praticamente desabitado, assim como Ipanema. (p. 259)

O processo especulativo iria transformar, em breve, esses arrabaldes em florescentes bairros residenciais não mais para a nobreza e sim para as famílias chics dos tempos republicanos. Copacabana e, em seguida, Ipanema, pela orla litorânea, Águas Férreas e Laranjeiras ou o distante Jardim Botânico, eram, nos anos setenta, os pontos extremos na mira das companhias que especulavam com o solo urbano, em particular, as de carris. Significativamente, em 1873, a paróquia da Lagoa foi consideravelmente reduzida, destacando-se dela a da Gávea.

Em 1870, existiam sete edifícios públicos e 1.350 particulares, três igrejas, uma prisão, dez quartéis, dois hospitais, 1.683 fogos. A população da paróquia representava 4,8% do total da cidade e os escravos concentravam-se em serviços domésticos (1.834 num total de 4.549 pessoas); 1.377 pessoas (184 escravos) estavam engajadas em manufaturas, artes e ofícios. O item "sem profissão conhecida" reunia 3.291 trabalhadores (442 escravos).

Figuravam no Censo 93 pescadores, 13 marítimos e um número expressivo de lavradores - 190 - dos quais 53 eram escravos. O quadro de profissões arrolava, ainda, 609 comerciantes, 19 capitalistas, 109 proprietários, 632 militares, 128 empregados públicos, 189 pessoas em profissão literária e 39 eclesiásticos.

NOTAS

1. LOBO, E.M.L. 1978, p. 155.
2. HOLANDA, S.B. de. 1963, p. 46.
3. SOARES, S.F. 1977, p. 25-6.
4. A ASSISTÊNCIA médica no Rio de Janeiro. 1980, p. 52.
5. Eulália Lobo considera exageradas as estimativas de Haddock Lobo: com base nas estatísticas mortuárias da Corte, calcula a população do Rio, em 1859, em 186.228 habitantes. Um Censo, muito precário também, realizado pela Secretaria de Polícia em 1853 apontava 151.776 habitantes apenas. (p. 223-5)
6. REGO, J.P. do, Barão do Lavradio. 1878, p. 52.
7. LOBO, E.M.L. 1978, p. 229.
8. Ibidem, p. 231.
9. A ASSISTÊNCIA médica no Rio de Janeiro. Primeiro relatório, quadro II, não paginado.
10. LOBO, E.M.L. 1978, p. 231.
11. A ASSISTÊNCIA médica no Rio de Janeiro. 1980. Quadro III, não paginado.
12. LOBO, E.M.L. 1978, p. 254. Todas as referências seguintes são extraídas da mesma edição.

A FORMAÇÃO DAS COMPANHIAS DE CARRIS E SUA INFLUÊNCIA SOBRE O ESPAÇO URBANO CARIOCA

CONSIDERAÇÕES GERAIS

Não resta dúvida que a “revolução” ocorrida nos meios de transporte coletivo do Rio de Janeiro, no último quartel do século passado, constituiu um marco decisivo para o processo de urbanização da cidade. As companhias de carris comandaram, em larga medida, o espraiamento da malha urbana para muito além do antigo perímetro da Cidade Velha e da ulterior Cidade Nova, contribuindo, ao mesmo tempo, para tornar cada vez mais nítida uma nova estruturação social do espaço carioca.

A cidade tendeu a se desdobrar, de um lado, em bairros predominantemente residenciais, a norte e a sul; de outro, numa “área central” febril, multiforme, superpopulosa e insalubre. Em suas ruas estreitas, sujas e congestionadas coexistiam armazéns, oficinas, fábricas, escritórios, bancos, prédios públicos, sobrados, casas térreas, cortiços e outras modalidades de habitação coletiva, como antigos casarões do Primeiro Reinado convertidos em casas de cômodos.

A esse centro vinha dar o tronco ferroviário da E. F. D. Pedro II, ao longo do qual os subúrbios iriam, progressivamente, se estruturar até o final do século, irradiando-se das principais estações ferroviárias.

Desse centro partiriam, nos anos 1870, as linhas de bonde, ramificando-se pelas zonas norte e sul (de início com tração animal e, na virada do século, com tração elétrica), assim como o tráfico regular das barcas para Niterói, que crescera como mais um apêndice suburbano da capital.

Os transportes de massa - como quase todos os serviços básicos - foram entregues a companhias particulares, operando numa área de privilégios concedidos pelo Estado. Segundo Maria Laís Pereira da Silva, na constituição dessas empresas predomina o capital estrangeiro,

(...) tanto na forma de companhias organizadas com sede fora do país, quanto nos financiamentos e empréstimos bancários e na contratação de empreiteiros e técnicos de fora para levar adiante as obras necessárias. Este processo, entretanto, não se realiza sem tensões: algumas vezes entre o Estado e as empresas, outras vezes entre as próprias companhias, disputando e contestando concessões, aliando-se a outros gru

pos e, como decorrência, configurando, em certos casos de forma decisória, o espaço social da cidade¹.

Entre 1868 - ano das primeiras concessões para linhas de bondes - e 1905 - que corresponde ao auge das reformas urbanas empreendidas pelo governo federal e pelo prefeito Francisco Pereira Passos - foram concedidas mais de 40 autorizações para a formação de companhias e exploração de linhas. Metade caducou, sem que as obras fossem iniciadas no prazo previsto pelos respectivos decretos. Como bem assinala Maria Laís, tiveram dois destinos: serviram como objeto de negociações especulativas - e muitas fortunas se fizeram graças à venda de concessões a capitalistas mais bem aquinhoados ou à especulação na bolsa com ações de companhias fantasmas - ou deram, efetivamente, origem a companhias, quase sempre depois de transferidas as concessões a sindicatos de capitalistas estrangeiros.

O ano de 1905 delimita o início de uma nova etapa na história dos transportes de massa da cidade. Coroando o processo de fusões de companhias de carris, ocorrido nos anos oitenta e noventa, uma grande empresa estrangeira, a Light and Power, adquiriu o monopólio do fornecimento de energia elétrica à cidade e, ao mesmo tempo, o controle exclusivo de todos os seus meios de transporte coletivo.

A COMPANHIA JARDIM BOTÂNICO E A URBANIZAÇÃO DA ZONA SUL

Em 1859, foi inaugurada a primeira linha de bondes a tração animal, ligando a Praça da Constituição (atual Praça Tiradentes) ao alto da Tijuca². Contudo, seu concessionário, Thomas Cockrane (o mesmo que, em 1840, obtivera concessão para a construção de uma ferrovia ligando a Corte a Resende) declarou falência em 1866, arrastado pela crise financeira que irrompeu naquele ano.

Os serviços de carris urbanos começaram, efetivamente, em 1868, quando a Botanical Garden Company inaugurou sua primeira linha, ligando a Rua Gonçalves Dias ao Largo do Machado.

Desde então, a história da urbanização da zona sul esteve indissoluvelmente ligada à atuação desta empresa, em conjunto com grandes incorporadores, com outras companhias de serviços públicos (gás e esgotos, sobretudo), sob patrocínio do próprio Estado.

Em março de 1856, o governo imperial autorizou o conselheiro Cândido Baptista de Oliveira e seu filho, Luiz Plínio de Oliveira, a organizarem uma companhia para o transporte e condução de cargas, por meio de carris de ferro, da Corte até o distante arrabalde da Gávea.

Os carris "tirados por animais" percorreriam o seguinte trajeto: Largo da Mãe do Bispo (correspondente ao cruzamento da atual Evaristo da Veiga com 13 de Maio) pela Rua da Ajuda, Rua da Lapa, cais da Glória, Rua do Catete - e já em zona predominantemente rural - Caminho Novo de Botafogo, praia desse mesmo nome, Rua de S. Joaquim, até encontrar, em linha reta, a de São Clemente, na proximidade do lugar denominado Piaçaba, continuando pela estrada à margem da Lagoa de Rodrigo de Freitas até a Capela da Conceição, e daí pelo Caminho de Boa Vista que conduzia ao da Gávea.

Os concessionários poderiam, no prazo de 3 anos, estabelecer um ramal na direção do Caminho do Cosme Velho, partindo do Largo do Machado até a fonte das Águas Férreas; e outro ramal, do Jardim Botânico até a subida da serra da Tijuca, pelo caminho que conduzia à Fazenda dos Macacos. A diretoria da companhia deveria, porém, entrar em entendimentos com Thomas Cockrane, concessionário da linha do centro ao alto da Tijuca, para estabelecerem o ponto em que, no futuro, se encontrariam ambas as empresas.

É clara a primazia que o governo concedia, ainda, aos meios de transporte em vigor, preocupando-se em advertir o concessionário de que a superfície superior dos carris ficasse no mesmo nível do chão ou da calçada, de modo a não embarçar o livre trânsito de animais e outros veículos. Essa e outras cláusulas dos primeiros contratos contrastam com a arrogância com que, mais tarde, as companhias, apoiadas pelos poderes públicos, expulsariam de seu caminho o enxame de pequenos veículos que circulavam pelas ruas da cidade.

Transparecia, também, uma preocupação muito grande com o perigo que aquele "melhoramento" poderia representar nas ruas estreitas da cidade velha e suas adjacências, povoadas de animais e escravos¹.

O decreto de concessão autorizava a companhia a desapropriar terrenos, estabelecia o prazo de 6 anos para a construção de toda a linha, e de 2 anos para a conclusão do primeiro trecho, até o Jardim Botânico. Uma vez incorporada, a companhia desfrutaria de privilégio exclusivo por 20 anos (prazo ampliado depois para 30 anos).

Em agosto de 1859, os concessionários obtiveram, junto com as ferrovias, isenção de direitos de importação por 10 anos, além de isenção do foro de terrenos de marinha e do recrutamento de seus empregados para a Guarda Nacional.

O prazo para a incorporação da companhia e início das obras foi sucessivamente prorrogado até maio de 1862, quando, mesmo tendo caducado o último decreto, o governo imperial autorizou o conselheiro e seu filho a transferirem - por 40 contos de réis - ao barão de Mauá os privilégios e favores que lhes haviam sido outorgados (dec. 2.927, 21 de maio de 1862).

Em novembro daquele ano, foram aprovados os estatutos da Companhia de Carris de Ferro do Jardim Botânico, organizada por Mauá, cuja finalidade era:

(...) o assentamento de carris de ferro e o estabelecimento de um serviço regular de transportes nesta Corte entre o Largo do Paço e o Jardim Botânico, com um ramal para as Laranjeiras, em conformidade com as obrigações e privilégios por vinte e cinco anos contados da data da abertura da primeira parte da linha⁴.

Ficava em aberto se os veículos seriam tracionados por locomotivas ou animais.

O capital da companhia era de mil contos de réis, dividido em 5.000 ações de 200 mil réis cada. Seus estatutos declaravam que poderia

(...) desapropriar, com prévio consentimento do governo imperial, e na forma das leis, os terrenos de propriedades de que carecer para o leito do caminho, estações, armazéns e oficinas.

Contudo, vários fatores retardaram a formação da empresa; além do retraimento dos capitais nacionais, ante o recente fracasso de Cockrane, havia a hostilidade manifestada pela "elite" ao novo meio de transporte. A esse respeito, diz Noronha Santos:

(...) as próprias senhoras o combatiam, achando imperdoável deslize de polidez misturar gente do povo com pessoas de hábitos educados e tão contrários aos das classes pobres, o que, diziam elas, sucederia infalivelmente nos veículos projetados⁵.

Além disso, os concessionários tiveram de enfrentar a companhia movida pelos segeiros e pelas empresas de gôndolas e ônibus⁶.

Em setembro de 1865, o prazo para o início das obras foi prorrogado por dois anos; antes que expirasse, em agosto de 1866, o barão de Mauá vendeu, por 100 contos de réis, todos os direitos, favores e privilégios que lhe competiam ao engenheiro Charles B. Greenough (ex-gerente da Blaker Street Horse Car Company, de New York), B. W. Blanchard, H. S. Stevens, S. W. Guppy, Robert Denning, S. W. Brenham, W. B. Spanning, Jorge Darling (presidente do Club Ocidental de New York), todos representados por Greenough.

Em março de 1867, o ministro das Obras Públicas aprovou nova planta apresentada por Mauá, mas a Câmara Municipal representou contra o traçado da linha que lhe parecia cheia de perigos para o trânsito público. Mauá e Greenough requereram nova modificação no traçado finalmente aprovado em março de 1868. No mês seguinte, a Companhia Botanical Garden Rail-Road, organizada em New York por Greenough e 16 outros acionistas, com capital social de 500.000 dólares, obteve autorização para funcionar no Império (dec. 4.145 de 5 de abril de 1868).

Foram, então, iniciadas as obras, inaugurando-se ao tráfego, em outubro de 1868, a linha até o Largo do Machado; em janeiro de 1871, o prolongamento até o Largo das Três Vendas (atual Praça Santos Dumont), no Jardim Botânico, na época quase totalmente desabitado; e em dezembro de 1872, o ramal da Gávea (transformada em freguesia, em 1873).

A Botanical Garden foi estendendo progressivamente seu domínio sobre a zona sul da cidade, desde a Glória, já caracterizada como área residencial das classes dominantes, por toda a extensão do espaço litorâneo ainda vazio, até os confins de Copacabana, Ipanema e Leblon, distantes e despovoadas praias, não obstante enquadradas na alça de mira de vários grupos capitalistas privados envolvidos na especulação com a terra urbana.

O comando dos transportes nesse "vetor de expansão" abria perspectivas extremamente promissoras, não apenas no que concerne à exploração do serviço para a população já instalada, como aos lucros imobiliários que prometia a ocupação, retalhamento e valorização das áreas em disponibilidade.

Contudo, até consolidar seu monopólio sobre a zona sul, a Botanical Garden teve de disputá-la com o conde de Lages e Francisco Teixeira Magalhães, que pleitearam, em 1872, uma linha de carris do centro a Copacabana, desafiando a "zona de privilégio" que a empresa norte-americana reivindicava para si.

O decreto nº 5.785, de 4 de novembro de 1874, que lhes concedeu o direito exclusivo de construção da linha, fixava um sinuoso trajeto, difícil de executar pelo grande número de desapropriações que requeria e as dispendiosas obras no trecho montanhoso da cidade. Nesse trajeto transparecia, nitidamente, a intenção de contornar, o quanto fosse possível, o privilégio de zona da Botanical Garden, reservando, porém, aos concessionários uma gorda fatia de Botafogo e Glória - territórios de grandes perspectivas imobiliárias a curto prazo - além do cobiçado alvo: o distante arrabalde de Copacabana⁷.

A estratégia imobiliária dos concessionários transparecia, sobretudo, nas últimas cláusulas que asseguravam à companhia, além do direito de desapropriação, o privilégio exclusivo de instalar uma estação balneária e todo um bairro na costa de Copacabana.

Assim, se comprometiam a:

(...) fundar na mesma praia (...) uma povoação, que será delineada e projetada de acordo com os planos de distribuição e arruamento; e bem assim dos edifícios e obras de proteção e segurança, que forem previamente aprovadas pela Ilma. Câmara Municipal e (...) a canalizar água potável para o mesmo povoado, a iluminá-lo a gás e a construir os necessários esgotos para o escoamento das águas pluviais e matérias fecais; podendo por estes serviços cobrar taxas que forem oportunamente aprovadas pelo Governo⁸.

Teriam 3 anos para começar as construções indicadas no plano, incluindo, às suas próprias custas, 3 edifícios públicos: uma escola para o ensino primário e secundário, um jardim zoológico e um hospital, com capacidade para 100 convalescentes, destinado à Santa Casa da Misericórdia. A estação balneária deveria ser inaugurada ao mesmo tempo que a linha de carris (prazo de 18 meses para iniciar as obras e 5 anos para concluí-las).

A disputa entre ambas as companhias prolongou-se por dois anos e teve um desfecho obscuro. A Botanical Garden impugnou a concessão,

invocando seu privilégio de zona - isto é, os direitos sobre os trechos da cidade percorridos por seus trilhos. Em 1876, os concessionários conseguiram prorrogar a concessão e, com os capitais de Alexandre Wagner, rico proprietário de terras em Copacabana e na Glória, constituíram a Empresa Copacabana.

O Conde de Lages e seus sócios chegaram a iniciar a construção da linha, e a disputa cristalizou-se num ponto: o Largo da Lapa, onde ela teria de tangenciar a linha da Botanical Garden. Divulgada pelos jornais, a briga atingiu o clímax quando a Empresa Copacabana, graças às influências do Conde de Lages, alto funcionário da Corte, conseguiu que seus operários trabalhassem à luz de archotes,

(...) em hora adiantada da noite, com o amparo da força pública, que cercou aquele trecho da cidade (Rua da Glória), num círculo de baionetas (...). No dia seguinte ao desse atentado, ao amanhecer, estava completa a tarefa, a cidade sabedora do escândalo que se consumara, e sem efeito a ordem de embargo⁹.

Entretando, a linha pretendida pela Empresa Copacabana, não foi avante, caducando a concessão em 1880. Ao que tudo indica houve um acordo entre as duas partes. Maria Laís transcreve de Noronha Santos uma notícia do jornal liberal *A Reforma*, dizendo:

Corre entretanto agora como certo que o mordomo da SSAA Imperiais arranjou-se com o presidente da Botanical Garden, de quem vai receber 16 mil contos de réis, dando-lhe em troca o dote principesco que recebeu do Gabinete¹⁰.

O fato é que, desde então, a Botanical Garden desfrutou do monopólio incontestado dos transportes coletivos entre a zona sul e o centro da cidade. Em 1882, recebeu permissão para transferir sua sede para o Rio de Janeiro, com o nome de Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico. Figuravam, então, entre seus acionistas majoritários R. C. Shannon, Hern Hayan e C. Finnie Irmãos e Cia., e também Alexandre de Castro, o Visconde de Figueiredo e o Banco Comercial do Rio de Janeiro.

O ano de 1890 caracterizou-se pela explicitação de uma séria crise de transportes na capital da recém instalada República, que lutava para firmar-se nos pés, num quadro de profunda instabilidade econômica e política. De 1870 a 1890, a população da cidade praticamente duplicara, passando de cerca de 200 mil habitantes para mais de 500 mil.

Os contratos das companhias de carris expiravam em 1890, e já há algum tempo não introduziam nenhuma melhoria em seus serviços considerados de péssima qualidade. A renovação dos contratos dependia de Ubaldino Fontoura, presidente do Conselho de Intendentes Municipais, órgão que substituiu provisoriamente a Câmara Municipal, dissolvida por decreto do governo provisório logo após a proclamação da República.

O intendente indeferiu os pedidos de renovação, declarando perante o Conselho, em julho de 1890:

(...) ameaçadas de próxima liquidação, cuja forma e resultados eram incertos, as Companhias (Jardim Botânico e São Cristóvão) esquivavam-se a renovar o seu material, recusavam abaixamento de tarifas e evitavam desenvolver as linhas de tráfego. Não era de estranhar que mais cogitassem da distribuição de seus dividendos e da recomposição de seu capital do que do interesse público¹¹.

Desencadearam-se violentas pressões contra o intendente partindo, sobretudo, de especuladores imobiliários, como Constante Ramos, e da própria companhia, interessada em lotear o novo bairro que se abria não apenas aos antigos como aos novos ricos dos tempos republicanos.

O intendente foi substituído por Félix da Cunha Menezes que, imediatamente, em 30 de agosto de 1890, assinou os contratos de renovação e autorizou a Cia. Jardim Botânico a construir o ramal para Copacabana, através do túnel que seria aberto no morro do Barroso (atual Alcor Prata). O tráfego de bondes para aquele aprazível arrabalde costeiro foi inaugurado, com o túnel, em 6 de julho de 1892.

Maria Laís mostra que o ramal de Copacabana foi objeto de divergências entre os próprios acionistas da empresa, que consideravam arriscado o investimento naquele areal quase deserto. Só as despesas com desapropriações alcançariam, em 1894, cerca de 500 contos. Segundo Noronha Santos.

(...) a 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 de vendidos os lotes de terrenos para esse fim. Já se acha organizada uma companhia com capital suficiente, para edificar um club de sport e uma grande casa balneária que, brevemente, dará começo às obras¹².

Aliada a incorporadores como a Empresa de Construções Cíveis, a Jardim Botânico armou uma grande campanha publicitária destinada a vender a imagem de Copacabana como bairro que proporcionaria a seus moradores um "estilo de vida moderno", oferecendo condução gratuita para atrair os compradores de terrenos.

Em 1900, firmou novo contrato com a Prefeitura, comprometendo-se a ampliar a rede de tráfego eletrificado até a Escola Militar, na Praia Vermelha, e o Largo dos Leões, e a abrir, no prazo de quatro anos, o túnel do Leme (atual túnel Novo), de modo a encurtar o trajeto até Copacabana. A companhia obteve também autorização para prolongar a linha de Igrejinha (atual Posto 6) até Vila Ipanema, onde o Barão de Ipanema incorporava lotes através da Empresa Vila Ipanema (as obras foram concluídas em 1901, ao mesmo tempo em que se inaugurava naquele bairro, totalmente desabitado, a iluminação elétrica).

No início do século XX, começou a ocupação do Leblon, onde havia cerca de 100 chácaras formadas pelo desmembramento da antiga Fazenda Nacional da Lagoa. (Uma das empresas imobiliárias que atuou nessa área foi a Companhia de Melhoramentos da Lagoa, que, em 1891, chegou

a iniciar a abertura de um trecho da futura avenida Niemeyer)¹².

Assim, na zona sul da cidade, antigas chácaras e fazendas foram sendo loteadas, convertendo-se em bairros residenciais de "elite", ainda no Segundo Reinado. Erigiam-se mansões suntuosas, muitas pertencentes a fazendeiros de café. É o caso, por exemplo, do atual palácio do Catete, construído em 1862 pelo Barão de Nova Friburgo, ou o atual palácio da Guanabara, vendido pelo presidente do Banco do Brasil à família imperial para a residência da herdeira do trono.

Este processo transcorreu nos anos setenta e oitenta, intensificando-se a partir de 1890, quando S. Cristóvão e o Engenho Velho perderam, definitivamente, o prestígio que lhes conferira o império e foram sobrepujados pelos bairros residenciais da vasta freguesia da Lagoa.

Convém ressaltar que as "classes dominantes" que se instalaram nessa orla da cidade, que ali implantaram o seu estilo arquitetônico, constituíam realidade estruturalmente diversa das "classes dominantes" do primeiro reinado e do início do segundo, o que decorre, naturalmente, do conjunto de transformações econômicas, sociais, políticas e ideológicas que caracterizaram a transição da sociedade escravista para a sociedade capitalista.

Seria, contudo, um erro afirmar que a zona sul foi ocupada exclusivamente pelas classes dominantes. Maurício de Abreu refere-se à instalação de populações não aristocráticas, sobretudo imigrantes portugueses engajados no comércio, em terrenos menos valorizados nas imediações do cemitério São João Batista (1852). Nos recenseamentos de cortiços, desde os anos 1870 observa-se a tendência a proliferarem habitações coletivas naquela parte da cidade, sobretudo desde que começaram a ser instituídas leis proibindo ou restringindo sua construção no centro do Rio de Janeiro. Basta lembrar, a título de ilustração, que *O Cortiço*, de Aluísio de Azevedo, era ambientado em Botafogo.

À medida que floresciam os bairros residenciais da "elite", desenvolvia-se um mercado local de trabalho relacionado ao comércio (tanto o formal como o ambulante), à prestação de serviços domésticos, ao exercício de certas profissões e pequenos ofícios, à exploração das pedreiras e outros ramos ligados à construção.

Além desse mercado local de trabalho, diretamente vinculado à residência dos ricos, ergueram-se, nos arrabaldes mais distantes da zona sul, especialmente no fim da década de oitenta e início dos anos noventa, as grandes fábricas de tecidos - em Laranjeiras, Gávea e Jardim Botânico - rodeadas de cortiços e contíguas às primeiras vilas operárias¹³.

O número de passageiros transportados pela companhia aumentou de maneira estável e constante. De 1870 a 1892 (ano em que entrou em funcionamento sua primeira linha eletrificada, do centro à Rua Dois de Dezembro, no Flamengo), o número de passageiros quadruplicou. Deu, então, um grande salto, de 1890 a 1896, que coincide com a rápida extensão e eletrificação de suas linhas, senhores absolutas de todo o tráfego da zona sul. Vejamos as estatísticas:

COMPANHIA DO JARDIM BOTÂNICO¹⁵

ANO	Nº DE PASSAGEIROS
1870	3.035.465
1872	3.966.523
1876	5.960.140
1877	5.394.461
1879	7.750.355
1881	7.970.982
1888	11.636.370
1890	12.606.990
1896	21.881.328

As principais linhas em tráfego eram: Laranjeiras - Águas Férreas, Jardim Botânico- Gávea, Largo dos Leões, Flamengo, Catete, S. Clemente - Humaitá, Copacabana, Real Grandeza, Praia Vermelha - Escola Militar e Candelária.

OS BONDES E A URBANIZAÇÃO DA ZONA NORTE

Se a história da urbanização da zona sul está intimamente ligada à Jardim Botânico, a da zona norte foi comandada por duas outras companhias de carris urbanos: a Rio de Janeiro Street Railway Company, depois chamada Companhia São Cristóvão, e a Companhia Ferro-Carril de Vila Isabel.

A trajetória da Companhia São Cristóvão é quase paralela à da Jardim Botânico, segundo se lê em Maria Láis Pereira da Silva:

A concessão que dá origem à companhia remonta, efetivamente, a 1869, quando o privilégio concedido a Charles Morsing e B. Caymani foi transferido para os capitalistas Silvester S. Battin e Albert B. Hagger que já possuíam, por sua vez, uma concessão para os bairros de São Cristóvão, Andaraí Pequeno (Tijuca), Saco do Alferes, Catumbi e Rio Comprido. As duas pequenas empresas foram, dessa forma, reunidas em uma única companhia, fundada em Nova York, autorizada a funcionar no Brasil a partir de 30 de junho de 1869 (quando já se encontrava ativada a Botanical Garden)¹⁶.

No mesmo ano, a The Rio de Janeiro Street Railway inaugurou seu primeiro trecho, do Largo de São Francisco de Paula até o Portão da Coroa, na Quinta da Boa Vista. Dois meses depois, em janeiro de 1870, inaugurou o segundo trecho, até o Caju. No mesmo ano, começaram os trabalhos do ramal da Tijuca, aberto ao tráfego, em toda a sua extensão, em janeiro de 1871.

Em 1873, a empresa transferiu sua sede de Nova York para o Rio de Janeiro, e continuou a ramificar seus trilhos pela extensa zona norte

da cidade. No começo deste século, contava com 60 km de extensão de linhas, 150 carros de diversos tipos, 2.000 animais e um total de 600 empregados¹⁶. Servia São Cristóvão, Tijuca, Saúde, Santo Cristo, Gamboa, Caju, Catumbi e Rio Comprido.

Em seus primeiros trechos, a companhia atingiu, nas freguesias de São Cristóvão e Engenho Velho, zonas de moradia aristocrática que, desde a primeira metade do século, gravitavam em torno da residência imperial. Entretanto, essas zonas, como vimos, tenderam a se transformar, no último quartel do século, em bairros fabris e proletários deteriorados.

Os antigos casarões de São Cristóvão, quando não foram convertidos em casas de cômodos, proporcionando rendas aos herdeiros de seus ilustres moradores, passaram a alojar pequenas fábricas e oficinas - seralherias, fundições, fábricas de sabão, velas etc. - voltadas para o consumo interno, em larga medida dependentes de matérias-primas e equipamentos importados. Além de desfrutarem da proximidade do porto - que avançava pela orla da Saúde e Gamboa em direção a São Cristóvão - bem como dos troncos ferroviários, podiam minimizar seus custos de capital fixo (muito importantes numa época de grande instabilidade financeira), beneficiando-se, também, com a infraestrutura de serviços já instalada em São Cristóvão, um dos bairros mais bem servidos da cidade, especialmente de água¹⁷.

Desde o início, as linhas da companhia atravessaram áreas proletárias e densamente povoadas. Já na década de 70, as freguesias do Espírito Santo e de Santana - em cujas jurisdições ficavam os bairros do Santo Cristo, Gamboa e Saúde, na orla portuária, e Catumbi - detinham os mais altos percentuais de população moradora em cortiços na cidade do Rio de Janeiro. Dos 32.686 habitantes da última freguesia, 20% moravam em cortiços. (6.458 pessoas - o que correspondia a 29% da população total de cortiços da cidade). Quanto à freguesia do Espírito Santo, de seus 10.796 habitantes, 1.918 moravam em cortiços (18% da população local e 9% da população total de cortiços).

Assim como na zona sul, o controle do tráfego entre o centro e a zona norte foi objeto de grandes disputas, como bem assinala Maria Laís Pereira da Silva:

O que constitui (...) o móvel da disputa pelas áreas mais proletarizadas da cidade é possivelmente o fato da probabilidade de um lucro imediato, na medida em que suas linhas atravessam áreas já consolidadas e densamente povoadas, atendendo a uma população numerosa que necessita, cada vez mais, deslocar-se para mais longe, em busca do emprego. De um lado, para a zona sul da cidade e, de outro, para a zona norte e às vezes para além desta, acompanhando o trilhar das indústrias que começam, no início do século, a se deslocar¹⁸.

O número de passageiros transportados pela São Cristóvão cresceu ininterruptamente, desde o início do tráfego até o ano de 1906, quando começou a eletrificação de suas linhas, já em fase de incorporação pela Light and Power. Vejamos as estatísticas:

COMPANHIA DE SÃO CRISTÓVÃO¹⁹

ANO	Nº DE PASSAGEIROS
1870	3.167.574
1872	5.816.388
1876	8.113.033
1877	8.470.446
1879	9.448.620
1888	11.779.963
1897	9.324.828
906	25.114.602

Em 1894, suas principais linhas de tráfego eram: Alegria, Caju, Pedregulho, Campo de São Cristóvão, Coronel Figueira de Melo, Bispo, Estrela, Santa Alexandrina, Itapagipe, Estácio de Sá, Catumbi, Tijuca, Muda da Tijuca, Itapiru e São Francisco Xavier.

Por sua vez, a formação da Companhia Ferro Carril de Vila Isabel confunde-se com o próprio empreendimento imobiliário do qual resultou o bairro desse nome. Em 1872, foi concedido a João Batista Drummond (Barão de Drummond), Joaquim Rodrigues de Oliveira e Carlos Frederico Taylor o privilégio para a construção de uma linha do centro aos bairros que iriam florescer no Engenho Novo e Andaraí Grande (Andaraí, Vila Isabel, Maracanã e Grajaú). Parte dessas terras pertencia à vasta Fazenda dos Macacos, de propriedade da segunda Imperatriz D. Amélia, Duquesa de Bragança. Quase na mesma ocasião da solicitação do privilégio para a linha de bondes, em janeiro de 1872, o barão e seus sócios, através da Companhia Arquitetônica, adquiriram uma área desmembrada da Fazenda. Levantaram sua planta e organizaram um projeto de loteamento, tendo como eixo uma larga avenida em perspectiva, segundo o modelo urbanístico francês. Em 1873, a Companhia Arquitetônica, tendo como sócios o barão de S. Francisco Filho, Temístocles Petrocochino, o Dr. Adolfo Bezerra de Menezes e o Visconde Silva, inaugurou o bairro de Vila Isabel, com o Boulevard 28 de Setembro e várias outras ruas.

Em novembro do mesmo ano, a Cia. Ferro Carril de Vila Isabel colocou em tráfego a primeira linha (depois de muitos trabalhos de aterro e, inclusive, a construção de uma ponte na área do Mangue, junto à foz do rio Comprido). Ia da Praça da Constituição (atual Tiradentes) ao portão da referida Fazenda, passando pelo Largo do Matadouro (Praça da Bandeira), com ramais para o Andaraí e o Engenho Novo. No ano seguinte, a Cia. Arquitetônica vendeu os primeiros 27 lotes; começaram as edificações e fundaram-se algumas casas de comércio²⁰.

COMPANHIA DE VILA ISABEL²¹

ANO	Nº DE PASSAGEIROS
1876	717.702
1877	2.503.752 (formação do bairro)

1879	3.396.642
1881	3.221.454
1884	4.025.743
1888	5.434.570
1906	50.592.474
(incluídos passageiros das Cias Vila Guarani e Cachambi)	

Em 1886, a Vila Isabel incorporou a Empresa Ferro Carril Guarani, que servia a zona industrial e portuária situada entre a antiga praia Formosa e a estação ferroviária de São Cristóvão. Em 1899 foi a vez da Cia. Ferro Carril de Cachambi, que fazia o tráfego entre as estações do Engenho Novo e Engenho de Dentro.

Nesse período, a própria Vila Isabel mudou de mãos: em 1889, foi adquirida pelos capitalistas ingleses Charles Henry Sanford e Francis Arthur Borwen. Pouco depois da anexação da Cia de Cachambi, teve de entregar seu acervo ao credor hipotecário, o Banco da República, que repassou a concessão ao consórcio alemão *Brasilianische Electricitäts Gesellschaft*.

Assim, só em 1899 consolidou-se a fusão das três companhias que, segundo Dunlop, possuíam 67 carros de passageiros, nove de cargas, 37km de linhas, 800 animais, sete estações, cinco oficinas e 259 empregados²².

Apesar de atravessar áreas controladas pela Cia. São Cristóvão, a Vila Isabel não entrou em conflito direto com essa empresa; surgiram algumas questões referentes a privilégios de zona (como Vila Guarani, área de domínio da São Cristóvão), resolvidas por acordos através dos quais as duas empresas repartiram o controle sobre aquele espaço. Mesmo com a incorporação de mais duas companhias de carris, a Vila Isabel não chegou a ter a importância da São Cristóvão e Jardim Botânico. A partir de 1890, inaugurou algumas linhas de grande importância - como as de Cachambi e Jacaré, até a Estação de Engenho Novo, ligando a estação ferroviária a áreas suburbanas adjacentes onde, mais tarde, se desenvolveriam atividades industriais de peso. A linha da Boca do Mato propiciaria, por sua vez, a formação do bairro do Méier.

A tração elétrica foi implantada em 1905 na linha do Matoso, quando já se discutia a unificação dos serviços de carris sob a égide da *Light and Power*.

OS TRANSPORTES NO CENTRO DA CIDADE

O centro do Rio de Janeiro, de onde se irradiaram as linhas das principais companhias de carris, coube, como zona de privilégio, a um conglome-

rado de quatro empresas menores que se fundiram, em 1878, para formar a Companhia de Carris Urbanos. As linhas da Locomotora, Santa Teresa, Ferro Carril Fluminense e Carioca-Riachuelo entrelaçaram-se, cobrindo a área central e articulando seus terminais de transportes marítimos e ferroviários.

Já nos referimos à Locomotora, cronologicamente a segunda concessão obtida por uma empresa de carris no Rio de Janeiro para o transporte de cargas - em especial o café - entre a estação ferroviária e a orla portuária. Disputou esse serviço com os carroções de tração animal que congestionavam as ruas com seus volumosos fardos e, pouco a pouco, ampliou o tráfego de passageiros, que se tornou mais lucrativo que o transporte de cargas, sobretudo depois que a E.F. D. Pedro II construiu, na década de 1880, quando era presidida pelo engenheiro Francisco Pereira Passos, um ramal ferroviário até a estação marítima da Gamboa.

As linhas da Locomotora ligavam o trecho central da cidade à Estação D. Pedro II, no Campo de Santana, servindo os populosos quarteirões marítimos da Gamboa e Saúde, onde fervilhava o grosso do movimento portuário do Rio de Janeiro.

As linhas da Cia. Ferro Carril de Santa Teresa, fundada em 1872, ligavam o Largo do Paço (atual Praça XV), ao Largo da Lapa e à Rua do Riachuelo, de onde subia o ramal para Santa Teresa, até o Largo dos Guimarães e Almirante Alexandrino. Dessa companhia, a Carris Urbanos só incorporou as linhas da planície. O ramal do morro de Santa Teresa continuou a existir, independentemente, com o nome de Santa Teresa-Paula Matos.

As linhas da Cia. Ferro Carril Fluminense, organizada em 1874, percorriam a Cidade Nova e o Estácio de Sá, até a praia Formosa. Por sua vez, a Cia. Carioca Riachuelo, concedida em 1874 a Pandiá Calógeras e Carlos Kraus, partia da Estação das Barcas e, seguindo as principais ruas da cidade (Largo da Carioca, Primeiro de Março etc.), chegavam à Praça Onze de Junho.

Em 1894, as principais linhas em tráfego da Carris Urbanos eram: Hospício - Estrada de Ferro, Praça XI - Barcas, São Francisco - Plano Inclinado, Estrada de Ferro - Lapa, Saúde - Barcas e São Diogo - Carceller. Possuía 16 linhas ao ser incorporada pela Light and Power, em 1907. Sua estação principal, na Rua Larga de S. Joaquim (trecho da atual Marechal Floriano), transformou-se na sede da companhia canadense.

NOTAS

1. SILVA, M.L.P. da. 1979, p. 18-9.
2. Segundo Charles Dunlop:

A linha deveria seguir do referido Largo do Rocio pela Rua dos Ciganos (Rua da Constituição) em frente ao Campo da Aclamação (Praça da

República) até a Rua do Sabão (depois General Câmara, presentemente lado ímpar da Avenida Presidente Vargas, entre as Praças da República e Onze de Junho), em toda a sua extensão, até a de São Cristóvão (Rua Joaquim Palhares) e daí pela Rua Nova do Imperador (Rua Mariz e Barros) ou pela do Engenho Velho (Rua Haddock Lobo), seguindo pela que então se abria com a denominação de Rua do Cabido (Rua Pereira de Almeida), como fosse mais conveniente, e pela do Andaraí (Rua Conde de Bonfim) até o lugar denominado Boa Vista, na Tijuca.

DUNLOP, C.J. 1973, p. 32.

3. Lê-se em *Questão da aprovação dos planos das obras dos carris de ferro urbanos para Copacabana*:

Haverá um número necessário de cantoneiros ou guardas dos carris, os quais serão estabelecidos nos pontos, ou em distâncias convenientes, não só para conservarem constantemente limpos os mesmos carris, como e principalmente para avisarem as pessoas que transitam a pé e a cavalo, da aproximação dos trens, a fim de evitarem sinistros e desastres. (p. 8)

4. *Ibidem*, p. 15.
5. SANTOS, F.A. de N. 1934, p. 245-50.
6. Lê-se em 'A evolução dos transportes':

As segas foram os primeiros veículos dotados de rodas, destinados exclusivamente ao transporte de pessoas (...). Os ônibus a tração animal, bastante parecidos com os bondes, chegaram a ter serviços regulares para Botafogo, Engenho Velho e São Cristóvão, mas desapareceram totalmente em 1882. As gôndolas, por sua vez, eram também veículos espaçosos, que comportavam nove passageiros. Em 1865, encontravam-se em tráfego linhas que serviam ao Catumbi, Jardim Botânico e Laranjeiras. Desapareceram em 1873 em razão da concorrência dos bondes.

OLIVEIRA NETO, N. de. 1965, p. 348-9.

7. Retomando *Questão da aprovação ...*:

A linha partirá da Rua do Ourives, esquina da do Ouvidor, e seguindo aquela rua até a de São José e daí pelas da Ajuda, Evaristo da Veiga e Santa Teresa, prolongar-se-á por meio de um túnel, ou a céu aberto, até a Rua do Cassiano, e desta em linha reta a encontrar a de D. Luísa.

Deste ponto, seguirá, por onde for mais conveniente, até a Rua de Santo Amaro, ou em procura do Beco do Guarda-Mor que, neste caso, será alargado a expensas dos concessionários; continuando pelas Ruas da Pedreira da Glória e Pedreira da Candelária, até a Praça do Duque de Caxias (Largo do Machado); em frente da igreja matriz da Glória; e daí por uma rua que os mesmos concessionários abrirão, paralelamente às do Catete e Marquês de Abrantes, até a altura da continuação da Rua Bambina, ou somente até a de Paissandu, que percorrerá atingindo o ponto mais conveniente para, por meio de um túnel, comunicar com a mesma rua, por onde seguirá a encontrar a de São Clemente. Neste ponto dividir-se-á a linha em duas seções: uma que seguirá pelas Ruas de D. Mariana, General Polidoro, até a de Real Grandeza, vá encontrar a seção da Rua de D. Mariana.

Da Rua Real Grandeza continuará a linha através de um túnel até a praia de Copacabana.

Poderão igualmente as concessionárias estabelecer uma segunda linha de comunicação com a praia de Copacabana que, partindo do morro do Leme, percorra a Rua da Passagem até encontrar-se na linha principal, no ponto do cruzamento das Ruas do General Polidoro e D. Mariana. (p. 13-4)

8. Ibidem, p. 19.
9. SILVA, M.L.P. da. 1979, p. 25.
10. Ibidem.
11. SANTOS, F.A.N. 1934, p. 318.
12. Ibidem, p. 313.
13. Consultar, a esse respeito: ABREU, M. de & BRONSTEIN, O. 1978, especialmente páginas 69 e 55.
14. Para atender ao número cada vez maior de passageiros de menor poder aquisitivo (distinção só cabível no universo já dominado pela relação capital - trabalho assalariado livre), a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico introduziu, em 1884, bondes destinados a passageiros e cargas, pela metade do preço (um tostão). Eram os 'bagageiros', apelidados de 'caradura' e 'taioaba', que iniciaram o tráfego entre o Largo da Carioca e a Praia de Botafogo:

Neles podiam viajar passageiros descalços e sem colarinho, de cambulhada com trouxas de roupa, tabuleiros de verduras, frutas e doces dos mercadores ambulantes, jacis de galinhas, patos e perus, e outras mercadorias de pequeno porte.

- DUNLOP, C.J. 1963, p. 35. Apud SILVA, M.L.P. da. 1979, p. 32.
15. SANTOS, F.A.N. 1934, p. 348-9.
16. SILVA, M.L.P. da. 1979, p. 31.
17. Consultar, a esse respeito: ABREU, M. de & BRONSTEIN, O. 1978.
18. Maria Lais Pereira da Silva cita duas disputas por privilégios de zona, análogas àquela que envolveu a Companhia Jardim Botânico e o Conde de Lages. De 1873 a 1876, a São Cristóvão lutou contra José Antônio Guimarães que, em 1872, obtivera a concessão de uma linha do Pedregulho para a Penha. Em outubro de 1876, apesar das reclamações de Guimarães, a São Cristóvão obteve autorização para construir uma linha até a Rua Bela de São João e outra da Rua da Alegria ao Largo do Benfica. A outra questão, com a Empresa Ferro Carril Túnel do Rio Comprido, envolveu a área do Rio Comprido e foi vencido também pela São Cristóvão nos tribunais. (op. cit., p. 34)
19. SANTOS, F.A.N. 1934, p. 361-2.
20. Por contrato lavrado em 5 de dezembro de 1884 com a Câmara Municipal, o Barão de Drumond fundou também a Companhia do Jardim Zoológico, com capital de 236:000\$000.

Inaugurado em janeiro de 1888, ocupava o jardim uma área de 230.000 m², pertencente à Cia. Arquitetônica, entre as Ruas Visconde de Santa Isabel, Costa Pereira e Barão do Bom Retiro. Ali permaneceu até 1941, quando foi transferido para a Quinta da Boa Vista.

O estabelecimento chegou a possuir uma coleção zoológica valiosa e por muitos anos gozou de bastante prosperidade. Num *Guia de visitante do Jardim Zoológico de Vila Isabel*, publicado em 1894, ao lado do catálogo e descrição dos animais, era apresentado um roteiro de lazer para o visitante:

Cercado de floresta secular, acha-se dividido em sóbrias alamedas e poéticas atalhos que vão ter ao alto de uma montanha, de onde se descortina o esplendoroso panorama da cidade, seus subúrbios e a baía. Daí, descendo-se por suave caminho em zigue-zague, coberta de espessa folhagem, chega-se a uma elegante vivenda construída para restaurant e que tem confortáveis acomodações mobiliadas para habitação de verão e próprias para pessoas convalescentes. Tendo o Jardim uma rua circular de 1.488 metros de extensão, por onde podem transitar diversos veículos, servindo igualmente para corridas e apostas; possui um pitoresco salão campestre adequado às reuniões familiares e piqueniques; grupos de árvores frutíferas e de flores tropicais circundam os imensos cercados, onde se vêem representantes da fauna indígena; diversas casas de ferro e de alvenaria acomodam as feras asiáticas e africanas; gaiolas e

jaulas provisórias servem de morada aos animais cuja coleção não foi possível prover e, finalmente, grandes lagos destinam-se à criação de aves aquáticas e à piscicultura.

Ainda hoje, corre a lenda de que o Barão de Drumond foi o fundador do jogo do bicho. E, de fato, o foi. Morreu o barão, faliu o jardim, mas o jogo do bicho sobreviveu como uma das mais sólidas e duradouras instituições dessa cidade, cuja história ainda está por ser escrita. Podemos localizar a origem dessa lenda num relatório extremamente interessante, de maio de 1903, escrito por Aureliano de Souza Portugal, diretor-geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística, depois de uma visita ao Jardim Zoológico de Vila Isabel, naquela época reduzido a ruínas:

Nos primeiros anos de sua existência teve o Jardim uma subvenção de 10:000\$000 anuais por parte do governo da União, auxílio esse que em breve cessou, ficando o seu estabelecimento entregue aos seus próprios recursos, que todos vinham da renda de bilhetes de entrada, ainda por esse tempo bastante escassa.

Agravando-se então a situação pecuniária do Jardim, a Companhia imaginou um meio de aumentar a sua receita, e, para isso, estabeleceu, mediante acordo com a Municipalidade, em 1892, prêmios para os visitantes, que recebiam vinte vezes o valor da entrada sempre que lhes tocassem por sorteio os bilhetes em que viesse a estampa do animal em cada dia escolhido para prêmio.

Semelhante combinação, de certo engenhosa, deu lugar a que por toda parte se desenvolvesse uma forma de jogo - denominado dos bichos - o qual, pelo evidentiíssimo prejuízo moral e social que acarretava, foi desde logo proibido pela polícia.

O Jardim, que, ao influxo dessa sedução ao jogo, atingira um certo estado de prosperidade (...) de novo caiu em quase abandono por parte do público. Para levantá-lo, teve o seu diretor de obter nova concessão para o restabelecimento das entradas premiadas, o que degenerou na mais infrene jogatina, sob todos os aspectos deplorável, até que a polícia proibiu outra vez a sua continuação.

Fadado para o vício, ao invés de marchar no caminho da sua missão educadora e recreativa, o Jardim, exposto a lamentável decadência, foi arrendado depois a Luís Galvez, que prontamente ali estabeleceu o jogo da pela, fazendo para isso construir um frontão quase na fachada do Jardim. Transferido o contrato respectivo a uma empresa, continuou por algum tempo a triste exploração do jogo, até que, por se terem aberto os frontões da cidade, mais ao alcance dos viciosos, foi encerrado, pela falta de concorrência, o que existia do malsinado Jardim.

*Relatório do diretor interino da Diretoria Geral de Polícia Administrativa Arquivo e Estatística, Dr. Aureliano de Souza Portugal, sobre o Jardim Zoológico de Vila Isabel', in *Boletim da Intendência*, abril-junho de 1903, pp. 97 a 103.

21. SANTOS, F.A.N. 1934, p. 367.
22. DUNLOP, C.J. 1973, p. 38.

Capítulo 6

A CIDADE PESTILENTE: A MEDICINA SOCIAL E O ESPAÇO URBANO

A PROMISCUIDADE URBANA

Vimos que a passagem da primeira à segunda metade do século XIX caracterizou-se pela emergência de várias forças transformadoras na cidade do Rio de Janeiro, que consolidava sua hegemonia como a sede política e o grande empório comercial do império.

No lapso decorrido entre a extinção do tráfico negreiro e os anos setenta, avançou muito rapidamente a transição do trabalho escravo para o trabalho livre. O capital, sobretudo o estrangeiro, à sombra dos privilégios concedidos pelo Estado imperial, apossou-se de grandes fatias do urbano, penetrou em muitas esferas básicas para a existência cotidiana de uma população cada vez mais numerosa, concentrada nos limites exíguos da área central do Rio de Janeiro.

Apesar de toda a "modernização" introduzida na cidade, reproduziam-se, em escala ampliada, como realidades espacialmente contíguas, as atividades ligadas à circulação, dependentes do trabalho braçal desqualificado, e, secundariamente, a estrutura produtiva tradicional, de base artesanal ou manufatureira.

Um contingente multiforme e flutuante de livres e libertos, cada vez mais numeroso, trabalhava, residia e perambulava nos limites dessa mesma área central. Ali prevalecia a mais completa e caótica contiguidade entre o mercado onde a força de trabalho era posta à venda, cotidianamente, e o mercado - formal e ambulante - onde as "diárias" incertas se convertiam em gêneros e elementos indispensáveis à sobrevivência e reprodução dessa heteróclita plebe urbana. As diárias eram consumidas no armazém que fornecia alimentos caros, muitas vezes a crédito, no pagamento de um quarto de cortiço (geralmente nos fundos do mesmo armazém), contíguo à oficina, próximo ao porto, vizinho a um sobrado de um comerciante opulento, da moradia de um empregado público ou, quem sabe, de uma viúva que, a duras penas, sobrevivia com a renda proporcionada por um ou dois escravos postos ao ganho.

Nos quarteirões centrais do Rio de Janeiro, recortados por um dado de ruas estreitas e congestionadas, erguiam-se, indiferenciadamente, pequenas oficinas e fábricas - uma ou outra mecanizada; casas de cômo-

dos, cortiços, estalagens e hospedarias, onde se alojava a maioria da população trabalhadora da cidade e o contingente numeroso e flutuante dos estrangeiros que nela se detinham por tempo limitado; armazéns e os mais variados estabelecimentos varejistas; moradias particulares; edifícios públicos; escritórios de grandes companhias e bancos.

Entre as forças que mais profundamente revolveram as entranhas desse próspero e populoso empório não se pode deixar de incluir as mortíferas epidemias que irrompiam, quase todos os anos, nos quarteirões insalubres do centro.

Desde o tempo dos vice-reis, e mais ainda na primeira metade do século XIX, o Rio de Janeiro foi uma cidade insalubre, assolada por frequentes epidemias. Mas, ao que tudo indica, a primeira grande epidemia de febre amarela fustigou a cidade, com enorme virulência, no período compreendido entre dezembro de 1849 e setembro de 1850.

Numa população de 166.000 habitantes, a doença causou, segundo as estimativas do médico Pereira Rego, 90.658 amareletos e 4.160 mortos. No auge, que coincidiu com os meses "calmosos" de janeiro, fevereiro e março, fez mais de 80.90 vítimas por dia.

Desde então, durante 59 anos a febre assolou a capital, assumindo, em certos momentos, dimensões de verdadeira hecatombe¹.

A PRIMEIRA GRANDE EPIDEMIA DE FEBRE AMARELA

Em 3 de dezembro de 1849, atracou no Rio de Janeiro a barca norte-americana Navarro, que vinha de Salvador.

Nada constando sobre surto de febre-amarela que estava grassando naquela cidade, teve o navio livre prática no porto. A notícia da epidemia chegou ao Rio somente a 13 de dezembro, pelo navio D. Afonso. Alguns dias depois, o consignatário da barca Navarro vendeu-a, amedrontado com a enfermidade que grassava a bordo. A tripulação dispersou-se, sendo que alguns foram morar na hospedaria de um americano chamado Frank, na rua da Misericórdia².

Essa hospedaria foi o ponto de partida da epidemia. Adoeceram quase todos os seus inquilinos e os moradores de duas estalagens próximas. Quando em fevereiro de 1850, a Academia Imperial de Medicina, depois de alguma relutância, admitiu a existência da febre amarela na capital, ela já se havia instalado na Rua da Misericórdia, nas vizinhanças das praias dos Mineiros e do Peixe, e para as bandas da Prainha e da Saúde. Desses três pontos, propagou-se rapidamente por toda a cidade, infundindo terror à população, apesar de o governo proibir, desde os primeiros dias, a publicação do obituario.

De acordo com o relato do médico alemão Bertoldo Lallement, que

diagnosticou as primeiras vítimas do navio norte-americano, a febre amarela, a princípio,

(...) caminhava muito devagar, porém caminhava com passo certo, quase de uma casa para outra, de uma travessa para outra, e nas casas e travessas, atacando uma pessoa após outra. De repente, a sua marcha torna-se mais rápida. Sem cerimônia ataca tudo, prostra tudo sobre o leito dos sofrimentos (...).

Quando os marinheiros estavam carregando os seus navios, quando os negociantes iam à Praça do Comércio, quando os oficiais seguiam seu trabalho e os pretos puxavam suas carroças e levavam o café, pelas ruas, neste instante mesmo, de repente, aparecia uma horripilação mais ou menos forte, um frio e a febre se manifestava. A doença, para ferir, não fazia discriminação social, exercendo assim o socialismo mais genuíno, enquanto que sua companheira formidável, a morte, é muito mais eclética, muito mais caprichosa¹.

Segundo este médico, a doença poupava os escravos, fazia algumas vítimas na 'raça mista' e dizimava os brasileiros de origem europeia, sobretudo os estrangeiros.

Ante a inoperância da Câmara Municipal e a ineficiência dos métodos tradicionais de combate às pestes, o Ministério do Império constituiu, em 5 de fevereiro, uma Comissão Central de Saúde Pública, composta de oito membros da Academia Imperial de Medicina, um professor da Faculdade de Medicina e o presidente da Câmara Municipal, médico também.

Através das "Providências para Prevenir e Atalhar o Progresso da Febre Amarela", publicadas nos jornais mais lidos da capital em 14 de fevereiro, seguidas pelo "Regulamento Sanitário" (4 de março), a Comissão elaborou um plano detalhado de combate à epidemia, estabelecendo rígidas medidas de controle sobre os indivíduos e a vida da cidade, armando, pela primeira vez, todo um dispositivo de esquadramento e disciplina do espaço urbano².

Em setembro de 1850, quando se considerou extinta a epidemia, a Assembléia Geral, reconhecendo a necessidade de organizar, em caráter permanente, a defesa sanitária da capital do Império, aprovou a criação de uma Comissão de Engenheiros (extinta em 1859), para se ocupar dos melhoramentos urbanos indispensáveis ao saneamento da cidade, e uma Junta de Higiene Pública, encarregada de propor e executar as medidas necessárias à preservação da saúde pública na Corte e nas províncias. Regulamentada em setembro de 1851, passou a chamar-se Junta Central de Higiene Pública.

Com pouco pessoal, extensas funções, falta de unidade e recursos, a Junta não resolveu os problemas de saúde pública, mas assinalou uma nova etapa na organização da medicina no Brasil. Em 1886, uma reforma nos serviços de saúde transformou a Junta em Inspetoria Geral de Higiene, dela separando, como órgão autônomo, a Inspetoria Geral de Saúde dos Portos.

O PLANEJAMENTO DO ESPAÇO À LUZ DA MEDICINA SOCIAL

Segundo os autores do belíssimo estudo que é *Danação da norma*, a criação da Junta e as medidas postas em prática no contexto da terrível epidemia de 1850 demarcam a institucionalização de um novo tipo de medicina que se vinha constituindo desde os anos 30/40 no Brasil. Medicina nova, tanto no que se refere às suas formas de conhecimento - objeto, métodos e conceitos básicos - como a seu modo de intervenção na sociedade, particularmente no contexto urbano.

A caracterização mais geral dessa transformação é o fato de a medicina se tornar social.

A medicina social é basicamente uma medicina preventiva.

No momento em que, pela primeira vez, se pensa em prevenção e se organiza um dispositivo para realizá-la, a medicina situa as causas da doença não no próprio corpo do doente, mas naquilo que o cerca (...) no meio ambiente.

Os médicos da época demonstram ter plena consciência da transformação que se processava, ao definirem a medicina como uma ciência social, ou como uma ciência política⁵.

Incorporando a geografia, geologia, história e economia, armando-se de estatísticas que lhe proporcionam dados sobre o movimento da população e os fatores que nela influem (a Junta foi dotada, em 1851, de um Serviço de Estatísticas Demográfica, o primeiro, ao que parece, da América do Sul), a medicina social observa, inventaria e analisa o espaço em busca da preventiva localização do perigo para a saúde de seus habitantes.

Além de diagnosticar a doença presente no espaço insalubre, propõe um novo tipo de prática, organiza-se como poder político, torna-se um braço a serviço da prosperidade e segurança do Estado, na medida em que a preservação da saúde coletiva

(...) requer providências que não nascem espontaneamente, mas precisam ser impostas e conquistadas através de uma série de lutas que são - os médicos o sabem e o enunciam claramente - políticas. (p. 253)

Por isso, reivindicam com insistência, ao longo do século XIX, o exercício da chamada polícia médica, isto é, a autoridade para

(...) intervir na sociedade e policiar tudo aquilo que pudesse causar doença; destruir componentes do espaço social perigosos, porque causadores de desordem médica; transformar a desordem em ordem, através de um trabalho contínuo e planejado de vigilância e controle da vida social. (p. 258)

Essa estratégia implicava não só a higienização da sociedade, como também a normalização do próprio saber e da prática médica, de um lado pela institucionalização das faculdades de Medicina e das provas de com-

petência que tornavam legítimo o poder do médico sobre a saúde; de outro, pelo combate intransigente às práticas populares ou arcaicas englobadas sob o rótulo depreciativo do charlatanismo.

Escrevem os autores de *Danação da norma*:

Quando se procura delimitar o raio de ação da medicina social no século XIX, nota-se um perfeito recobrimento entre os termos sociedade e cidade". (p. 259)

Se o projeto de polícia médica estava intrinsecamente ligado a um perigo identificado à "coabitação numerosa", este perigo materializava-se no meio urbano, caracterizado como um meio hostil devido à grande concentração de indivíduos e a seu relacionamento aparentemente irracional e desordenado.

Ao tematizar o campo, a medicina social contrapunha a pureza de suas condições atmosféricas à insalubridade do ar confinado nas cidades para ressaltar o seu alto grau de periculosidade.

Operando com as coordenadas de espaço e tempo, a reflexão médica decompunha o todo urbano, tratando-o como sistema de intercomunicação ou contato desordenado entre elementos que circulam; sua estratégia consistia em produzir uma comunicação controlada, harmonizando as relações entre a população e os vários componentes materiais da cidade.

Ao responsabilizar a desordem urbana pela degeneração da saúde não só física como "moral" da população, a medicina social diagnosticava causas naturais, relacionadas às peculiaridades geográficas do Rio de Janeiro, e, sobretudo, causas sociais, tanto no nível do funcionamento geral da cidade como de suas instituições.

A primeira causa de doença era, então, a geografia do meio ambiente, em particular as condições climáticas, que diziam respeito:

(...) ao calórico, à umidade, à eletricidade, à elevação dos terrenos acima do nível do mar, à oposição de suas montanhas relativamente aos pontos cardeais, à vizinhança dos mares, à natureza geológica, finalmente aos ventos aí reinantes, às emanações e produtos miasmáticos (...). (p. 265)

Situada em zona tropical, numa planície baixa e pantanosa, rodeada pelo mar e pelas montanhas, a cidade reunia, segundo os higienistas, duas características adversas: o calor e a umidade proveniente da evaporação das águas do mar, dos pântanos e das chuvas, que não escoavam devido à pouca declividade do solo. Os pântanos eram particularmente temidos por constituírem focos de exalação de miasmas, os pestíferos gases que veiculavam os agentes causadores das doenças e da morte. Os morros da cidade também eram tematizados como fatores de insalubridade, porque impediam a circulação dos ventos purificadores e porque deles escoavam as águas dos rios e das chuvas, que se imobilizavam na vasta planície sobre a qual se estendia a maior parte construída do Rio, tornando-a pan-

tonosa, úmida e calorosa. Assim, desde muito cedo, os médicos defenderam, além do aterro dos pântanos, o arrasamento dos morros.

Um segundo objeto da reflexão eram os aspectos propriamente urbanísticos da cidade. O alvo principal de suas críticas eram as habitações, sobretudo as "coletivas", onde se aglomerava a heteroclita multidão de "pobres" na área central do Rio de Janeiro. Os médicos condenavam sistematicamente os proprietários que não obedeciam a regras higiênicas na construção das casas, não instalavam canos, escoadouros e latrinas, deixavam acumular monturos e imundícies nos quintais e estrebarias. Acusavam-nos de especularem com a vida humana, por alugarem habitações sem as menores condições de salubridade, pequenas, úmidas, desprovidas de ar e luz.

As interdições por eles formuladas estendiam-se a outros aspectos da estrutura material urbana e dos costumes e práticas tradicionais da cidade. Visavam tanto aos proprietários como ao próprio governo.

Corpos são enterrados nas igrejas localizadas no centro da cidade; animais mortos são encontrados nas ruas; por todos os lados existem monturos, cloacas, vasilhas de despejo de urina, currais.

Matadouros, açougues, mercado de peixes, armazéns de carne seca, toucinho, queijos, depósitos de azeite de peixe são perigosos tanto do ponto de vista da integridade dos alimentos como por serem potenciais corruptores do ar.

Fábricas, hospitais e prisões se igualam na ausência de regras higiênicas e disciplinares (...) as ruas são estreitas e tortuosas, dificultando a renovação do ar e a circulação dos veículos, além de serem utilizadas como lugares de despejo de lixo. As praias são imundos depósitos de fezes e lixo. As praças são poucas e mal cuidadas, sem árvores, cheias de poças, lama, imundícies, atestando o desconhecimento de que a relação entre uma praça e uma cidade devia ser idêntica à relação do pulmão com o corpo.

Esse amplo leque de críticas fundamentava propostas de remodelação do Rio de Janeiro. A cidade "edificada sem método", segundo um gosto "mediocre", entregue a especuladores preocupados muito mais com seus interesses econômicos do que com os da salubridade pública devia ser submetida a um plano geral de funcionamento e evolução: expansão urbana por bairros considerados mais salubres para desafogar o centro; imposição de normas para a construção de casas higiênicas; alargamento e abertura de ruas e praças; arborização; instalação de uma rede de esgotos e de água; manutenção do asseio em mercados e matadouros; criação de lugares próprios para despejos etc.

Os médicos higienistas tematizaram a maior parte das questões ou "nós górdios" concernentes ao urbano, enfeixados depois nos primeiros planos urbanísticos que os engenheiros conceberam para o Rio de Janeiro.

Através de diversas instituições com poder de influir nas decisões do Estado (numa relação contraditória com suas diversas instâncias, é preciso não esquecer), a medicina social contribuiu decisivamente para que fossem promulgados os primeiros corpos de leis submetendo a normas e interdições o crescimento "espontâneo" da cidade. Tais leis revelaram-

se quase sempre ineficazes, e mesmo quando redundaram em algumas melhorias nas condições de vida da população - sobretudo no que tange à moradia - constituíram meros paliativos, logo suplantados pela dinâmica implacável, "caótica", da exploração do trabalho pelo capital, em todas as suas modalidades urbanas.

A medicina social mostrou-se, contudo, muito eficaz ao formular um discurso sobre o urbano, cujos argumentos principais e conceitos chaves repetem-se, até o início do século atual, com notável regularidade, em tudo o que disseram ou escreveram os engenheiros, políticos, governantes, jornais e capitalistas sobre a cidade, antes que Pereira Passos e o governo federal a submetessem à grande cirurgia reclamada pelos médicos desde 1850.

Esse discurso infiltrou-se no senso comum das camadas dominantes e das camadas médias, culturalmente subalternas, que nos anos setenta já constituíam uma influente "opinião pública", favorável a todo tipo de melhoramento que transformasse a capital do Império numa metrópole salubre e moderna.

Dessa maneira, a tematização do urbano, elaborada e difundida pela medicina social, serviu como importante cunha para que o capital privado se apoderasse do urbano, em particular daquelas esferas que diziam respeito ao "sistema de intercomunicação ou contato entre elementos circulantes". Revestido do papel de autêntico agente regenerador da cidade, ao lado do Estado, ao qual cabia essencialmente patrocinar, fiscalizar e coibir, o grande capital era convocado para diluir os perigosos nódulos de coabitação numerosa e para expurgar as frações mais "mesquinhas" do capital mercantil - sob essa ótica os principais agentes da desordem da mistura urbana.

A CASA HIGIÊNICA E SEU REVERSO. A HABITAÇÃO COLETIVA

Em *Ordem médica e norma familiar*⁶, outro estudo de grande valor, Jurandir Freire Costa apresenta um quadro impressionante da enorme ingerência que tiveram os médicos em todos os poros da vida pública e privada do Rio de Janeiro. Mostra como a medicina social atuou, também, como poderosa cunha na criação das novas formas e relações da sociabilidade requeridas pela cidade capitalista que emergia das entranhas da cidade escravista colonial.

A moradia, espaço por excelência da reprodução física e moral dos indivíduos, tornou-se o alvo principal da reflexão médica. Vale a pena transcrever algumas passagens do capítulo em que o autor aborda "A casa higiênica":

A residência colonial tinha sua morfologia e funcionamento determinados pe-

las relações entre família e ambiente social. A casa, através de sua dimensão, localização, disposição interna das peças, ventilação, iluminação, ornamentação dos interiores, número e movimentação de seus ocupantes etc., respeitava e perenizava o modo de convivência entre os membros da família e o contato com o mundo. Da mesma forma, a rusticidade do material e técnicas de construção; a precariedade das instalações de água e esgoto; a pobreza de móveis e outros utensílios domésticos; a presença de escravos e a auto-suficiência econômica eram indícios do parco desenvolvimento urbano, econômico e social da Colônia. A casa retratava a maneira como cidade e coletividade reagiam ao interesse familiar privado e vice-versa.

Sua arquitetura, impermeável ao exterior, elaborada para responder ao medo dos "maus ares", ventos e miasmas, foi duramente atacada pelos médicos - a princípio, em nome dos mesmos "miasmas" - como insalubre e doentia. A crítica feita pelo Dr. Correia de Azevedo, em discurso na Imperial Academia de Medicina, sintetizava a opinião dominante entre seus pares com relação às construções coloniais:

Ao examiná-las supõe-se serem construções para o Esquimó ou Groenlândia: pequenas e estreitas janelas, portas e não largas, nenhuma condição de ventilação, salas quentes e abafadas, alcovas úmidas, escuras e sufocantes, corredores estreitíssimos e sempre esse esgoto na cozinha, essa sujidade bem junto à preparação dos alimentos cotidianos, tendo ao lado uma área, lugar infecto, nauseabundo, onde os despejos aglomerados produzem toda sorte de miasmas. (p. 111)

Jurandir atribui as deficiências das casas, em parte, ao fato de que parcela substancial dos capitais empregados na sua construção provinha de antigos traficantes de escravos, que utilizavam material de pior qualidade e a mão-de-obra mais desqualificada para obterem os maiores lucros possíveis.

Investindo contra o especulador e também contra os mestres-de-obras, em geral portugueses, os médicos pontificaram sobre o lugar mais adequado para a construção das casas, seus materiais e equipamentos, a disposição interna apropriada para os cômodos, fixando minuciosamente a quantidade de ar e luz que o indivíduo necessitava respirar.

Antes mesmo dos arquitetos, urbanistas, demógrafos, pedagogos, psicólogos, sociólogos e assistentes sociais, eles impuseram à casa e à família, desequilibradas pelo desenvolvimento urbano, seu modelo de organização social. (p. 114)

Ao definirem as normas que deveriam presidir a construção e a ocupação das casas, os médicos induziram as famílias burguesas e pequeno-burguesas a consumirem aqueles serviços e bens que constituíam as evidências materiais da "modernização". Nesse sentido, a higiene alimentou a prosperidade da indústria européia, engrossou a pressão da aculturação, fazendo com que a casa brasileira consumisse vidraças, louças, instalações sanitárias e toda a massa de acessórios e ornamentos que compunham o ambiente interno de uma casa européia - objetos de metal, tapetes, cortinas, estuques etc. - aquisições que nem sempre favoreciam a

salubridade propugnada pelos médicos, uma vez que convertiam as habitações em verdadeiras estufas.

Através das minuciosas formulações técnicas acerca da disposição interna das habitações, a medicina social feriu o cerne da estrutura familiar patriarcal escravista, redefinindo relações entre seus membros e atribuindo nova conotação à presença do escravo nas unidades residenciais urbanas. A organização higiênica da casa implicou o remanejamento do papel da mulher e a conseqüente metamorfose da família.

A mulher de alcova foi uma peça fundamental no dispositivo médico-higiênico. Encerrada nestes locais escuros, úmidos, mal ventilados, a mulher representava o elo mais fraco da cadeia anti-higiênica visada pelos médicos. Arrancando-a da alcova, a medicina social, de um só golpe, integrava a família à cidade, enfraquecia o poder paterno e surgia como aliada da esposa contra o marido. (p. 115)

Os médicos chegaram, assim, a produzir uma verdadeira "síndrome de alcova", responsável por numerosíssimos males que acometiam mulheres e crianças.

Na cidade colonial, a rua e os espaços públicos eram reservados aos homens, quer fossem os donos da propriedade e do mando ou simples vagabundos, ciganos e quadrilheiros - e também aos escravos de ambos os sexos, sobre cujos ombros recaía o pesado fardo do trabalho. Confinada nos limites da casa, a mulher da classe dominante administrava o conjunto de atividades que lhe conferiam grande margem de auto-suficiência no contexto urbano. Quando eventualmente saía às ruas, para comparecer a festas e eventos religiosos, recobria-se com mantilhas para se proteger da indiscrição pública e resguardar seu pudor senhorial.

O processo de urbanização e o conjunto de transformações desencadeadas em meados do século passado tornaram a mulher colonial um anacronismo. A Corte e os negócios retiraram-na da alcova e a atraíram para os salões e as ruas.

As mulheres começaram a desprezar as mantilhas, a descobrir os rostos, a revestir-se com artigos franceses e ingleses. As ruas que concentravam o comércio feminino começaram a encher-se. Os vendedores e mascates de portas perdiam a utilidade. A casa perdia sua auto-suficiência. A cidade dominava a família.

Diante da grande e pequena burguesia européias, não bastava ser branco, católico ou proprietário de terras. Estas qualidades diluíam-se, agora, em meio a uma população que desprezava em bloco o atraso e o primitivismo locais. (...) A semelhança física de costumes com os europeus, já higienizados e domesticados em seus países de origem, era indispensável ao reconhecimento social e ao sucesso econômico da família. Os estigmas do brasileiro colonial e senhorial passaram a funcionar como o sinal negativo. E tudo que pudesse favorecer a persistência ou a reprodução destes estigmas passou a ser renegado, como o foi a habitação tradicional. (p. 119-20)

A contrapartida às novas relações, papéis e indumentárias atribuídas aos membros da família, foi a redefinição do papel do escravo doméstico, em cuja capacidade de trabalho repousavam a auto-suficiência e

a economia natural da casa senhorial no contexto urbano.

Jurandir Freire Costa revela o dilema que a escravidão impôs à higiene, uma vez que o controle médico dos indivíduos pressupunha a existência de um cidadão livre, para que se pudesse realizar a articulação entre o sujeito do contrato social e o sujeito da disciplina. O escravo era um empecilho a esse projeto, pois estava à margem do direito burguês, submetido a uma relação coercitiva e disciplinar privada.

A felicidade física e racial, a riqueza econômica e espiritual, prometidas pela higiene à família branca não podiam estender-se ao escravo. Ele deveria continuar na posição em que sempre estivera. No entanto, sua função tinha que ser transformada. Cúmplice no funcionamento da casa antiga, deveria tornar-se agente de mudança familiar. (...) Os médicos (...) então, (...) inverteram o valor do escravo. De "animal" útil ao patrimônio e à propriedade, ele tornou-se "animal" nocivo à saúde. Seu lugar disciplinar foi, deste modo, garantido.

A virulência na condenação ao escravo ocupou uma posição extremamente importante nas manobras do poder médico. Ela foi ponto de apoio para a normalização da família, em vários sentidos. A escrava foi usada contra a mulher, com o objetivo de culpá-la e torná-la responsável pela infelicidade, doença e morte dos filhos. Foi também usada como lente deformadora da conduta sexual dos homens, que passaram a ver em seu corpo o perigo das doenças venéreas e da degeneração da prole. Enfim, os escravos em geral, homens e mulheres, foram manipulados de modo a criar na família repulsa a sua própria casa que, de lugar de abrigo e proteção, tornou-se, com a higiene, local de medo e suspeição.

Essa versão médico-política do escravo coincidia com o movimento econômico que tendia a suprimi-lo da cena social. Com efeito, o hábito de ter escravos no serviço doméstico foi sendo dificultado pelas mudanças econômicas e culturais por que passava o Brasil. Desde a extinção do tráfico negreiro, os escravos tornaram-se mais caros e mais difíceis de obter. A família adaptava-se mal a esta situação (...). A higiene, apontando o escravo como um mal, reforçava a ordem econômica, ensinando a família a prescindir dele. Transformando a necessidade em virtude, os médicos tornavam o inevitável, desejado. (p. 123-5)

Essa é uma das faces da questão da habitação, que diz respeito às camadas dominantes da sociedade urbana, aquelas que puderam, efetivamente, desfrutar da "modernização". Nesse terreno, a medicina social cumpriu muito bem seu papel, foi uma alavanca ideológica das mais eficazes.

As novas gerações de casas burguesas ou aristocráticas que floresceram nos bairros residenciais ao norte e, principalmente, ao sul da cidade, incorporaram em sua estrutura a feição arquitetônica as normas e os preceitos estatuídos pelos higienistas. Ali, distante do centro, transcorreriam as novas relações burguesas de sociabilidade.

Mas havia o reverso da medalha: desde que a mulher dos novos tempos substitua sua escravaria doméstica por criados assalariados, seus antigos escravos incorporavam-se à numerosa, multiforme plebe proletarizada que residia na área central. Mesmo que fosse para ir e voltar, cotidianamente, e prestar serviços que antes estavam incorporados à economia natural doméstica do senhor.

Assim, a contrapartida das novas habitações burguesas da orla da

Glória, Botafogo e Flamengo eram mais cortiços, estalagens e casas de cômodos, as superlotadas e insalubres habitações coletivas onde, invariavelmente, irrompiam as mortíferas epidemias, antes de iniciarem sua caminhada em direção aos bairros mais salubres das classes dominantes.

NOTAS

1. Eulália Lobo traça o seguinte perfil da evolução da mortalidade entre 1850-1870:

Chama logo a atenção a mortalidade em 1850, comparada à dos anos anteriores. O brusco aumento deveu-se à epidemia da febre amarela (...). O aumento rápido da entrada de escravos às vésperas da extinção do tráfico, portadores de moléstias como bexigas e disenterias pútridas (das quais morriam às dezenas) contribuiu também para aumentar a mortalidade daquele ano. A oscilação da mortalidade entre 1851 e 1854 pode ser atribuída ainda à febre amarela, que nunca deixou de agir (...).

Em 1855, o Rio de Janeiro foi assolado, pela primeira vez, pela epidemia de cólera-morbo, com 4.828 vítimas (...). Tornou a cair o número de óbitos em 1856 (...). A mortalidade manteve sua tendência ascendente entre 1857 e 1860, oscilando anualmente em função da violência da febre amarela. Em 1861 e 1864, a proporção sofreu uma queda, tornando a elevar-se em 1865, em virtude de uma imensa epidemia de varíola e de outras moléstias decorrentes da aglomeração das tropas com destino ao Paraguai. Depois decresceu até 1869, apesar de, em 1867 e 1868, a cólera-morbo haver grassado novamente.

A mortalidade dos escravos, que regula em mais de um terço a dos libertos e livres, tendeu a decrescer sensivelmente nos últimos anos, o que demonstra a forte redução dessa população após a extinção do tráfico, visto que era muito reduzido o número de nascimentos.

A proporção de mortalidade entre os dois sexos é maior nos homens que nas mulheres, em função da maior imigração de população masculina e da população flutuante típica dos portos comerciais (...).

A mortalidade era proporcionalmente maior nas paróquias onde a população vivia aglomerada em habitações coletivas, como os cortiços. Entre as paróquias em que preponderavam as moléstias dependentes de causas permanentes de insalubridade, vinha em primeiro lugar a de Santana, seguida, em ordem decrescente, por Santa Rita, Santo Antônio, Glória, São José e Espírito Santo.

- LOBO, E.M.L. 1978, p. 257-8.
- FRANCO, O. 1969, p. 35.
- Ibidem, p. 39.
- Foram criadas oito Comissões Paroquiais, uma para cada freguesia da cidade, a cargo de 25 médicos incumbidos de dar assistência gratuita aos pobres, inclusive remédios, de recolher mendigos, fazer inspeções sanitárias periódicas nos navios, mercados, habitações coletivas, prisões, hospitais, conventos, colégios, oficinas, quartéis, teatros, matadouros etc., fiscalizar o asseio das casas particulares, ruas, valas e esgotos, bem como o exercício da medicina, cirurgia e farmácia na cidade.
- MACHADO, R. et alii. 1978, p. 248-9.
- As citações seguintes são extraídas da mesma obra.
- Em tese apresentada à Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro em 1852, Domingos Martins Guerra justificava a necessidade do arrasamento dos morros do Castelo e Santo Antônio com os seguintes argumentos:

1.^a) Porque impediam a entrada dos ventos frescos e saudáveis e a saída dos

do continente que são pestíferos, determinando desta sorte a estagnação de uma atmosfera viciada por miasmas paludosos e pela putrefação de matérias orgânicas e a respiração de uma infinidade de animais que aqui vivem;

2º) Porque embarçando a renovação do ar e refletindo os raios calóricos, promovem uma grande elevação de temperatura.

3º) Porque concorrem para a grande umidade desta atmosfera, estando no interior da cidade, as ruas que os cercam se acham continuamente úmidas pelas águas que eles dessoram em suas bases, e seus quintais entulhados de imundícies em putrefação que as águas da chuva para aí levam, principalmente do morro do Castelo, que é muito povoado, e onde fazem despejos em quintais;

4º) Porque fazem sombra em muitas ruas;

5º) Porque se converterão esses morros tão prejudiciais em uma bela planície, que se juntará com a outra formada pelo aterro do mar, e que serão de muito apreço, pela posição que ocupam, para as edificações de novos prédios, segundo as regras da higiene e do bom gosto, vindo a permitir a dispersão do povo, com o que diminuirão também os males do acúmulo.

GUERRA, D.M. Apud MACHADO, R. et alii. 1978, p. 269.

7. Ibidem, p. 272-3.

8. COSTA, J.F. 1979.

As citações seguintes são extraídas da mesma obra.

Capítulo 7

A CRISE HABITACIONAL NA PASSAGEM PARA O CAPITALISMO E O TRABALHO ASSALARIADO

PRESSUPOSTOS GERAIS

No período compreendido entre 1850-1870, a crise habitacional, entendida como escassez e carestia das habitações para gente pobre, emergiu como um dos traços mais característicos e recorrentes da vida urbana do Rio de Janeiro, avolumando-se ou arrefecendo em quase perfeita sincronia com o perfil de incidência das epidemias. O epicentro da crise habitacional era a área central, onde a coabitação numerosa e desordenada reproduzia-se em escala cada vez mais ampla e concentrada. Vejamos, de início, quais eram os pressupostos básicos dessa crise. Apoiando-nos em Engels¹, começaríamos por afirmar: a crise da habitação é produto da forma social burguesa; sua história está, portanto, indissoluvelmente subordinada ao desenvolvimento das relações capitalistas de produção no espaço urbano carioca (e à conseqüente apropriação capitalista desse espaço).

Metodologicamente, a habitação pode ser encarada de dois ângulos complementares: como valor de uso e como valor de troca; produção e consumo da casa.

Na cidade capitalista, a habitação é o lugar, por excelência, da reprodução da força de trabalho. Ela pressupõe a concentração espacial de uma grande massa de trabalhadores livres, que dispõe apenas de sua força de trabalho. Esses trabalhadores comparecem ao mercado onde vendem sua força de trabalho e, com o dinheiro resultante dessa venda (salário), retornam ao mercado para adquirir a soma dos meios / valores / mercadorias indispensáveis à sua subsistência e reprodução. Na cidade capitalista, a habitação é uma mercadoria que possui um valor de uso para o trabalhador (a satisfação de uma necessidade vital) e um valor de troca. A habitação é um produto - que supõe um determinado processo de produção - vendido ou arrendado como mercadoria por um conjunto de proprietários, para os quais ela representa uma fonte de acumulação de natureza mercantil ou comercial.

A manifestação da crise habitacional supõe: a concentração nas cidades de uma massa proletarizada em ritmo muito superior à construção de habitações, isto é, à oferta dessa mercadoria específica; uma população

não apenas separada dos meios de produção, como excluída da propriedade do solo urbano. Supõe, ainda, que, por um conjunto de razões econômicas, especificamente urbanas, essa massa proletária seja compelida a residir numa área determinada da cidade.

Na cidade escravista, a habitação destinada ao escravo é um dos itens necessários à manutenção de sua capacidade de trabalho. O escravo é propriedade do senhor. Não possui uma casa, nem no sentido de propriedade, nem de arrendamento ou posse. Para o escravo, a habitação existe como propriedade do senhor. No interior da casa ou da propriedade territorial urbana do senhor, ao escravo é destinado um espaço onde dorme e recompõe suas forças, e que figura ao lado de outras condições materiais proporcionadas para a manutenção de sua capacidade de trabalho: a carne seca e a farinha de mandioca para a alimentação; o tecido de algodão grosso para a vestimenta. Além de cumprir essa função econômica, o alojamento do escravo é também um espaço de reclusão, de coação física (a forma de obtenção do trabalho excedente no modo de produção escravista depende de relações coercitivas, extra-econômicas).

Em tese, na cidade escravista, o escravo não gere sua vida; não trabalha para a sua existência, que não lhe pertence. Sua existência é propriedade do senhor e por ele é assegurada, mesmo que num nível precário. O escravo recebe em espécie os meios necessários para a sua manutenção, e esta forma natural está fixada - tanto pelo gênero como pelo volume - em valores de uso.

A habitação constitui um desses meios de subsistência. Nem no sentido mais imediatamente biológico, é um espaço de reprodução: a reprodução biológica do escravo também é gerida pelo senhor, da mesma forma que gere a reprodução de um boi ou qualquer outro animal de trabalho. Na cidade escravista, o escravo trabalha compulsoriamente; a continuidade da relação senhor/escravo depende da coação física direta, e a habitação inclui-se entre as formas de coação exercidas sobre o escravo.

Na cidade capitalista, o trabalhador assalariado - duplamente livre (econômica e juridicamente) - trabalha para satisfazer suas necessidades. O trabalhador livre é, por assim dizer, "escravo" de suas necessidades. Para isso, necessita reiterar, cotidianamente, a venda de sua força de trabalho. Esse é o mecanismo econômico básico que o coage a trabalhar, que assegura a continuidade da relação capitalista de produção e a intensidade de trabalho requerida pelo capital. Nessa medida, o trabalho assalariado é "voluntário".

Fundamentada numa coação de natureza econômica, essa relação tem como expressão ideológica a consciência ou a ilusão de uma determinação pessoal livre (liberdade = disponibilidade para o capital).

Num capítulo inédito de *O Capital*, intitulado "Subsunção formal do trabalho ao capital", Marx estabelece nitidamente a diferença entre a manutenção da capacidade de trabalho do escravo e a reprodução da força de trabalho do assalariado:

O trabalhador livre recebe os meios de subsistência necessários à reprodução

de sua força de trabalho em forma de dinheiro, de valor de troca (forma social abstrata de riqueza). Ainda que o salário nada mais seja, de fato, que a forma argentada ou áurea ou cúprica ou papélica adotada pelos meios de subsistência necessários na qual necessariamente tem que se resolver - e o dinheiro opera aqui unicamente como forma evanescente do valor de troca, como simples meio de circulação, na imaginação do operário o objetivo e o resultado de seu trabalho continuam sendo a riqueza abstrata, o valor de troca, não um valor de uso determinado, tradicional e localmente limitado. É o próprio operário que converte o dinheiro em valores de uso quaisquer, compra com ele tais ou quais mercadorias, e como possuidor de dinheiro, como adquirente de mercadorias estabelece com os vendedores de mercadorias exatamente a mesma relação que todos os demais compradores. As condições de sua existência - assim como a quantia que tem o dinheiro ganho por ele - o obrigam a resolver este dinheiro num círculo bastante restrito de meios de subsistência. Mesmo assim, existe a possibilidade de alguma variação, como por exemplo, os jornais que se incluem entre os meios de subsistência necessários para o trabalhador urbano inglês. O operário pode imaginar que economiza alguma coisa, que entesoura. Pode, da mesma maneira, esbanjar o dinheiro em aguardente etc. Fazendo-o, entretanto, atua como agente livre que deve "pagar os pratos que quebra"; ele é o responsável pelo modo como gasta seu salário. Aprende a autodominar-se ao contrário do escravo que necessita de um senhor².

ABORDAGEM HISTÓRICA

Nas formações sociais capitalistas européias, a penúria de habitações manifestou-se no contexto da transição do artesanato e da manufatura para a grande indústria. Foi engendrada pelas revoluções industriais, inicialmente na Inglaterra, na primeira metade do século passado, em seguida na Alemanha e em outros países europeus, a partir de 1860-1870. O *locus* da crise eram as cidades que se transformavam em grandes centros industriais, concentrando uma enorme massa proletarizada, em ritmo muito superior ao da construção de habitações.

Essa população "disponível" para o capital provinha, em parte, da proletarianização dos trabalhadores rurais, mais ou menos bruscamente compelidos a abandonar suas terras e a migrarem para os centros urbanos - o que supunha, portanto, a criação de uma agricultura capitalista (mercado de consumo para os produtos industriais e produtora de alimentos e matérias-primas).

Ela se expandiu, também, à custa da dissolução das formas artesanais e manufatureiras de produção: as relações entre mestres de ofício / oficiais ou aprendizes deram lugar à relação entre capitalistas / operários assalariados.

A grande indústria revolucionou a própria estrutura física das velhas cidades, inadequadas às novas necessidades criadas pelo aumento da população e do tráfego. A mecanização da produção, articulada às violentas crises cíclicas da indústria, resultaram na formação de um grande exército industrial de reserva, realimentando, assim, a crise habitacional.

Contudo, a transição para o capitalismo teve na formação social bra-

sileira outras características estruturais, a começar pelo fato de que foi a transição de um modo de produção escravista para o modo de produção capitalista.

Como situar a problemática da habitação no processo histórico concreto de formação das relações capitalistas na cidade do Rio de Janeiro?

As atividades ligadas à circulação permaneceram dominantes, não obstante se tenham transformado as relações sociais que configuravam o universo do trabalho urbano. O sistema de circulação compreendia duas partes mediadas pela cidade: o transporte da produção agrícola para o porto e das mercadorias importadas (produtos manufaturados, peças de reposição, ferramentas, alimentos e trabalhadores) para as grandes propriedades rurais.

Esse "modo de circulação" exigia, como sabemos, a mobilização de parcela ponderável do contingente escravo da grande plantagem. No Rio de Janeiro, *locus* da intermediação, a força de trabalho escrava movimentava o complexo portuário (carga e descarga de navios, armazenagens), assim como a circulação de homens e mercadorias no âmbito da própria cidade.

Mesmo sem ir muito fundo na análise das distintas formas de escravidão urbana, cabe destacar algumas implicações da distinção entre o escravo doméstico e o escravo de ganho e de aluguel.

O escravo doméstico estava fisicamente incluído na propriedade urbana do senhor, onde habitava e trabalhava. Sua capacidade de trabalho era indispensável à manutenção da unidade doméstica de seu senhor no contexto urbano. Nas chácaras, a execução dos serviços ligados à economia natural doméstica - cozinhar, tecer etc. - combinava-se com a produção agrícola de subsistência que podia ser comercializada, entrando assim, no circuito do abastecimento de gêneros alimentares à cidade. No sobrado urbano, entre os trabalhos domésticos incluíam-se os serviços de esgotos e água, ainda de caráter privado.

Os escravos de ganho configuravam uma situação distinta. Milhares de homens livres, mais ou menos pobres ou remediados, viviam à custa da rentilização de seu trabalho. Embora fossem propriedade de um senhor (ou de uma camada de "pequenos senhores"), dispunham de relativa autonomia. Circulavam e trabalhavam no coração econômico do Rio de Janeiro, onde se concentravam as atividades comerciais e portuárias, as oficinas e manufaturas. Os negros de ganho dominavam a paisagem das ruas e dos lugares de circulação mais intensa, como vendedores ambulantes (prática muitas vezes articulada a uma produção artesanal), ou alugando o uso de sua força de trabalho no mercado de serviços urbanos: engajavam-se nas turmas de carregadores de café, faziam o embarque e desembarque de mercadorias, operavam as pequenas embarcações que enxameavam entre os navios e os inumeráveis trapiches e cais da orla portuária; acorriam ao chamado dos mestres-de-obras, transportavam cadeirinhas e todo tipo de carga pelas ruas da cidade.

O preço de seu trabalho era, em última análise, determinado pela oferta e procura desses serviços. O escravo precisava alugar o uso de sua

capacidade de trabalho para obter a soma de dinheiro exigida por seu proprietário e mais a quantia necessária para adquirir mercadorias destinadas a seu próprio consumo. Tinha, portanto, certa autonomia no que se refere à gestão ou manutenção de sua capacidade de trabalho; podia adquirir alimentos, embebedar-se e, muitas vezes, pagava o aluguel de um quarto de cortiço.

A penúria e carestia das habitações para a grande massa dos "pobres" irrompeu no Rio de Janeiro no momento em que se desarticulou a escravidão urbana, com a extinção do tráfico. Permaneceu como crise latente na história da cidade, confundida com os surtos epidêmicos, assumindo dramáticas proporções quando a abolição da escravidão e a queda da monarquia desataram o volumoso fluxo de imigrantes estrangeiros que veio engrossar a população - permanente ou em trânsito - da capital da República.

Até as reformas urbanas executadas no início do século XX, a crise habitacional esteve sempre radicada nos limites da Cidade Velha e suas imediações - ou a área central do Rio de Janeiro - onde habitava e residia grande parte da população trabalhadora.

OS PODERES PÚBLICOS E A CRISE HABITACIONAL

Em agosto de 1855 - ano em que irrompeu na Corte a primeira grande epidemia de cólera-morbo, com mais de 4 mil vítimas - o fiscal da freguesia de Santa Rita, alarmado com o aumento do número de cortiços em sua jurisdição, fato que atribuía aos "preços elevadíssimos das moradias na Capital", apresentou à Câmara Municipal da Corte um projeto de postura estabelecendo normas destinadas a preservar a salubridade, a moralidade pública e a "faculdade de existência dos pobres".

A postura exigia que os proprietários dos cortiços cumprissem os melhoramentos ordenados pela Junta de Higiene, entre os quais a proibição de que os moradores coabitasse com animais e carroças, a limpeza regular do cortiço, a instalação de bicos de gás para iluminação, cloacas e depósitos para recolher o lixo e as águas servidas. Propunha que a Câmara fornecesse vasilhames apropriados para o recolhimento das águas servidas e matérias feçais, e se incumbisse diariamente de sua remoção para lugares apropriados. Havendo, porém, animais e carroças nos cortiços, a remoção ficaria a cargo dos proprietários das carroças.

O projeto deixava transparecer, ainda, a preocupação com a ordem pública: exigia que os cortiços tivessem portões de ferro que deviam permanecer fechados a partir de certa hora. Determinava, por fim, que não fosse tolerada a construção de novos cortiços sem licença da Câmara e da Junta de Higiene Pública, o que mostra quão pouco controle tinham as autoridades sobre a proliferação desse tipo de moradia e das edificações em geral na cidade.

Outro testemunho interessante acerca do problema da moradia popular no Rio de Janeiro é o ofício enviado em 13 de março de 1860 pelo secretário de Polícia da Corte ao ministro do Império, tratando também da proliferação dos cortiços. Nesse ano, a febre amarela recrudesceu e deixaria, ao fim da "estação calmosa", um saldo de 1.249 mortos.

Tal como o fiscal da freguesia de Santa Rita, o secretário de Polícia atribuía o problema aos alugueis das casas:

(...) de tal modo exagerados que a classe do povo menos favorecida da fortuna, não podendo suportá-los, vê-se por isso obrigada a tomar aposentos nestas casas, que por aí existem, a que se dá muito apropriadamente o nome de "Cortiços" visto a eles se assemelharem.

Essas casas são construídas extravagantemente, sem observância dos preceitos higiênicos, tendo-se apenas em vista o maior número possível de aposentos, a fim de produzirem maior renda ao proprietário.

Os cortiços eram um perigo para a saúde pública, pois causavam "excessiva mortalidade, sempre por febre e tísica, o que é devido à umidade que neles reina; e à falta de ar puro para se respirar".

Como solução provisória, propunha que a Câmara construísse habitações por sua conta para alugar a "artistas e pessoas pobres por quantias módicas". Além de "melhorar a sorte do povo" e proteger a salubridade pública, a Câmara obteria mais uma fonte de renda segura.

A solução era provisória porque, naquele momento, já se deliberava acerca da incorporação de companhias que tomassem a si, "mediante adiantamento pecuniário (...) e isenção de impostos por tempo certo, a edificação de habitações para o povo, com aluguel fixo", projeto que só veio a se concretizar em 1882.

Tanto o diagnóstico do fiscal como o do secretário de Polícia obedecem a uma mesma lógica: um desequilíbrio entre a oferta e a procura de casas resulta no alarmante aumento dos alugueis e preços. Essas casas se tornam inacessíveis para a "classe do povo menos favorecida da fortuna". Portanto, ao lado das casas que escasseiam, proliferam os tenebrosos cortiços, superlotados, úmidos, imundos, feitos com sobras de materiais de construção, por especuladores interessados em tirar o maior proveito do menor espaço.

Os poderes públicos são chamados a intervir, geralmente nas conjunturas de crise sanitária, mas a esfera do "público" é ainda limitada. O Estado é chamado a fiscalizar a execução de normas ditadas pelas recém constituídas autoridades sanitárias. É chamado a prestar certos serviços - como a retirada e despejo de esgotos - mas em caráter emergencial, e apenas para complementar o sistema já existente de execução privada desses serviços. O Estado é chamado a construir casas, mas excepcionalmente, até que se equilibrassem as leis naturais que regiam a existência da população urbana.

Observa-se, nitidamente, a rápida configuração de um vazio entre um Estado com atribuições ainda limitadas sobre o espaço "público" da

cidade e as exigências dramáticas colocadas pelo crescimento urbano, no contexto da transição do trabalho escravo para o trabalho assalariado. Nesse vazio, instalou-se o grande capital.

Em 1860, Ferreira Soares escrevia que o Rio de Janeiro era, sob todos os aspectos, a mais importante cidade da América Meridional. Seu comércio não teria rival em todo o continente; as instituições científicas, as associações literárias e a imigração constante de estrangeiros davam à Corte uma "ilustração" muito superior à das demais províncias. Seus 17.533 prédios constituíam uma evidência de que já era tão desenvolvida quanto as capitais européias (não obstante a maior parte fosse de casas térreas dos tempos coloniais):

EDIFÍCIOS EXISTENTES NO RIO DE JANEIRO EM 1859

DESIGNAÇÃO DOS EDIFÍCIOS	TOTAL	EDIFÍCIOS DE	
		Sobrado	Térreo
Sujeitos à décima			
Particulares	16.139	4.836	11.303
Sociedades	30	15	15
Corporações de mão morta	874	403	471
	17.043	5.254	11.789
Isentos da décima			
Domínio da coroa	12	7	5
Idem do estado	107	36	71
Idem da municipalidade	9	1	8
Idem da misericórdia	301	164	137
Idem do Col. Pedro II	4	3	1
Paço episcopal	1	1	-
Hospital dos lázaros	1	1	-
	435	213	222
Templos sagrados	55	-	-
Recapitulação - Soma	17.533	5.407	12.011

Além da estatística predial, outros indicadores confirmavam a aceleração do crescimento da cidade desde que ela se tornara o empório do café e que os capitais oriundos do tráfico negreiro se haviam voltado para outras atividades urbanas; mais de 5.000 veículos de transporte circulavam na Corte, sem contar os dos particulares, e os estabelecimentos comerciais ou manufatureiras já totalizavam 7.062 unidades:

CASAS DE COMÉRCIO E INDÚSTRIAS DO RIO DE JANEIRO EM 1859
TIPOS DE ESTABELECIMENTOS — UNIDADES

Negócios em grosso:	
Importação	211
Exportação	192
Companhias	51
	481
Negócios a varejo:	
Fazendas	241
Armarinhos	260
Ferragens	82
Diversos	868
	1.421
Fábricas diversas	462
Oficinas diversas	3.395
Tabernas	1.290
	7.052
Bancos e banqueiros	10
Soma	7.062

Apesar de considerar admirável o crescimento do Rio de Janeiro nos últimos anos, Ferreira Soares lamentava a ausência de um “plano sistemático” que presidisse sua edificação, sobretudo na Cidade Velha, cujas ruas eram “muito estreitas, e por isso incomodativas para os viandantes de pé, porque a quantidade de carros que cruzam em todos os sentidos, salpicam de lama os transeuntes”⁵.

Ao que tudo indica, uma das primeiras iniciativas mais drásticas no sentido de submeter a edificação da cidade, não ainda a um plano sistemático, mas a um corpo de normas legais bem definidas, data de 1866. Nesse ano, o médico vereador José Pereira Rego⁶ apresentou à Câmara um projeto de postura visando impedir a proliferação de cortiços no perímetro da Cidade Velha e em suas adjacências, e submeter a um rigoroso controle e padronização sua fisionomia arquitetônica, “corrigindo” a irregularidade das edificações.

Em seu projeto, entrelaçavam-se duas estratégias complementares: uma referida, especificamente, à questão da higiene e salubridade; a outra, relacionada ao “embelezamento”, expressão que adquiria, naqueles anos, grande ressonância devido às obras de remodelação de Paris, empreendidas pelo Barão de Haussmann, a quem Pereira Passos seria comparado meio século depois.

O “embelezamento da capital” tornou-se, daí por diante, um estribilho constante nos memoriais, discursos, projetos e decretos relacionados aos grandes empreendimentos modernizadores, sobretudo imobiliários, que cobijavam as áreas mais valorizadas da cidade.

Na Exposição de Motivos do projeto, Pereira Rego criticava

(...) os defeitos e irregularidades de nossas edificações que, ao mesmo tempo que contribuem para destruir todo embelezamento da principal e talvez primeira cidade da América Meridional, concorrem igualmente para empiorar o seu estado higiênico não só por sua má disposição, como pela péssima idéia hoje em voga da construção de cortiços e estalagens no seu interior e em lugares já muito populosos, fazendo assim aglomerar grande número de pessoas em cubículos estreitos, úmidos, mal arejados por condição alguma habitáveis, aumentando por essa forma as causas de insalubridade existentes...

A frase retórica que inicia o documento denota a intenção modernizadora e também moralizadora do projeto:

O aperfeiçoamento e progresso da higiene pública em qualquer país simboliza o aperfeiçoamento moral e material do povo que o habita: é o espelho onde se refletem as conquistas que tem ele alcançado no caminho da civilização.

Há uma razão de Estado na fala do higienista que reclama a intervenção do poder público para reformar a cidade à luz de um conhecimento "científico", que só a medicina podia proporcionar. Pereira Rego estava consciente de que suas propostas tinham "forçosamente de encontrar oposição no espírito daqueles que só curam do seu interesse com preterição do interesse geral".

Nenhum melhoramento no campo da higiene pública seria viável "deixando-se ao livre arbítrio de cada um fazer o que quiser...". Criticava a ambiguidade da legislação municipal, "a qual se presta às interpretações que o patronato pode mover contra reclamações da Câmara na representação desses abusos...".

Seu projeto proibia a construção de casas térreas ou assobradadas numa área delimitada por uma linha que partia do Museu Nacional, no campo da Aclamação, dirigia-se, de um lado, pelas ruas de S. Lourenço, Princesa, Imperatriz e Saúde, até alcançar a Rua da Prainha; descia, então, pelas de São Bento e Bragança até a Rua Direita. De outro lado, a linha percorria as Ruas dos Inválidos, Matacavalos, Mangueiras, Largo da Lapa, Ruas do Passeio, Boqueirão, Santa Luzia e o Largo do Moura, fechando-se o circuito na Rua do Mercado.

Era basicamente o perímetro da Cidade Velha.

Na segunda cláusula abria, porém, algumas exceções; indicava ruas e morros na área demarcada onde poderiam ser construídas casas assobradadas: Ruas do Senado, do Espírito Santo, Travessa do Barreira, Becos do Piolho e do Fiasco, Ruas do Núncio, do Regente, do Costa, São Jorge, Senhor dos Passos, Estreita de São Joaquim, Lampadosa e Beco da Moeda.

Na área delimitada, o projeto proibia terminantemente a construção de novos cortiços, "mesmo dentro de quintais e chácaras", ou a reconstrução dos já existentes. Para os cortiços construídos fora dessa área, estabelecia várias exigências, concernentes, sobretudo, às dimensões mínimas,

lotação dos cômodos, área livre arborizada, rua calçada, água para consumo dos moradores, portão de ferro na entrada, etc.

Aliás, o projeto proibia a reconstrução em geral tanto nas ruas e praças da área demarcada, como na Praça 11 de Junho e no Largo do Machado, especificando que reconstruir significava levantar de novo ou executar qualquer obra que alterasse a antiga perspectiva das casas assobradadas. Era uma forma de condená-las ao desaparecimento, pela ação infalível do tempo.

É interessante lembrar que estas duas praças assinalavam, na época, os pontos já alcançados pela malha urbana. Em 1868, dois anos após a apresentação do projeto, a Cia. Jardim Botânico inaugurou sua primeira linha de carris ligando a Rua Gonçalves Dias ao Largo do Machado. O projeto proibia a construção ou reconstrução de casas térreas ou assobradadas ao longo de ambos os vetores: por um lado, em toda a extensão da Rua da Lapa, Glória e Catete, até a ponte do Catete; por outro, nas ruas novas de São Pedro, Sabão, Aterrado e Miguel de Frias, até os limites da Rua de S. Cristóvão (grosso modo, correspondiam à Cidade Nova).

Pereira Rego pretendia uniformizar a arquitetura da cidade. Diz, textualmente, que lhe repugnavam "as alturas do primeiro pavimento promiscuamente nas diferentes ruas e praças...". Determinava que as casas construídas nas Praças de Santa Rita, Prainha, Machado, S. Francisco de Paulo, Carioca, Constituição, Capim, S. Domingos, Imperatriz, Lapa e Passeio deveriam ter pelo menos dois andares e obedecer a modelos designados previamente pela Câmara Municipal (três andares nas Praças do Mouro, Paço, Campo da Aclamação e 11 de Junho). Chega, inclusive, a especificar as dimensões obrigatórias para as construções.

Seu projeto foi arquivado. Dois anos depois, em janeiro de 1868, como presidente da Junta Central de Higiene Pública, ele foi solicitado a dar seu parecer sobre um ofício que o chefe de polícia da Corte submetera ao ministro dos Negócios do Império. O ofício transmitia as medidas urgentes reclamadas pelo médico-verificador do 1º distrito da freguesia de Santana, que, por meio de um mapa estatístico, demonstrava "quanto é em desproporção e avultado o número de óbitos havidos nas estalagens daquele que se deu nas casas particulares...". Em seu parecer, Pereira Rego critica a Câmara por ter engavetado o seu projeto, limitando-se a manter algumas resoluções "todos os dias sofismadas por aqueles que se ocupam destas construções".

A população residente em cortiços na freguesia de Santana era a mais elevada da cidade em 1868: 6.458 pessoas, 20% da população total da freguesia (32.683 habs.), a mais populosa do centro. A população total dos cortiços nas freguesias centrais - Candelária, Santa Rita, S. José, Sacramento e Santana - alcançava, em 1862, 11.526 pessoas (58% de toda a população carioca moradora em cortiços e 54% da população das 5 paróquias).

Só em junho de 1878, a Câmara deliberou não conceder mais licença para a construção ou reconstrução de cortiços no centro do Rio de Janeiro e, mesmo assim, nunca foi capaz de executar essa determinação.

ARRENDATÁRIOS E PROPRIETÁRIOS

Em abril de 1876, o presidente da Câmara, Adolfo Bezerra de Meneses, pediu aos fiscais das freguesias a relação dos cortiços existentes em suas jurisdições¹⁰. Desses documentos podem ser tiradas algumas conclusões interessantes. Em primeiro lugar, distinguíam-se os proprietários e os arrendatários de cortiços. Existia, portanto, uma dupla mediação na exploração dessa mercadoria vital para a sobrevivência e reprodução das classes populares na cidade.

O arrendatário explorava diretamente o cortiço e, na maioria das vezes, era um comerciante. Nesse sentido, o cortiço constituía uma fonte de "acumulação primitiva" para o pequeno capital mercantil; além da cobrança do aluguel, o comerciante impunha aos moradores a obrigatoriedade de consumir os gêneros vendidos em seu armazém, como bem ilustra Aluísio de Azevedo em seu livro *O Cortiço*.

Em sua crônica sobre o Rio antigo, Luís Edmundo mostrou bem como se reproduziam essas unidades - a venda articulada ao cortiço - em proveito do comerciante, pequeno patrão, que podia ser um proprietário ou arrendatário. O fio condutor é a chegada à proa de um vapor do jovem imigrante português, consignado como caixeiro a uma firma comercial qualquer, como um barril de sebo, uma tina de bacalhau:

Que o pobre imigrante ingressa na sórdida venda onde há de perder cedo ou tarde, com as cores do rosto, a inocência e o caráter (...), o prato que ele encontra, se não é ótimo, é pelo menos cheio e farto (...). Na casa em que vai morar o pobre escravo branco, já mora há muito a negra escrava (...).

Dorme o escravo branco, recém chegado à terra, sobre uma tábua nua posta sobre dois caixotes. Sem travesseiros, nem cobertor. Não tem escova de dentes, nem sabe o que é um naco de sabão, uma toalha, ou um pente...

Com a idade vai aprendendo a conhecer o mundo pela filosofia do patrão (...).

Com esse patrão instrui-se, aprende a burlar e a mentir. Vende o podre por bom. Carne seca ardida por fresca. Café com mistura de milho (...).

Aprende a subornar o fiscal da Prefeitura, que lhe aplica a multa, aprende a sonegar o imposto (...).

Interessado aos 30 anos, aos 35 já fazendo parte da firma, dorme ainda numa tábua nua, porém possui vasta cadeia de relógio, em ouro.

Apenas meio rico, mas cheio ainda de ambição e coragem, propõe ao sócio uma separação da sociedade. Recebe um clinheirinho e sai. Juntando o que recebe às libras do baú, monta outra venda, só dele. Estabelece-se.

E (...) pensando no que foi, manda buscar à terra novos escravos brancos (...) para explorar e corromper. E pensa no cortiço.

Porque cortiço e venda andam, geral mente, conjugados. O homem que mora, come...

E é assim que um dia surge a "Vila Nossa Senhora da Lapa dos Navegantes", que é a estalagem, ao lado do armazém de secos e molhados de sua propriedade - "O leão da fuma". O leão é ele mesmo, leão do comércio...

É por esse tempo que ele recebe do Reino, por serviços prestados à pátria, a Comenda de Cristo¹¹.

Quando não explorava diretamente o cortiço, o proprietário desfrutava de uma renda e da possibilidade de obter ganhos especulativos importantes com o terreno, sobretudo quando localizado em áreas que tendiam a se valorizar, como o centro e a zona sul. Caso o imóvel fosse desapropriado - como na época de Pereira Passos - podia obter uma indenização vantajosa, sob a forma de dinheiro ou então de títulos que lhe asseguravam a permanência de sua renda.

Na relação de 1876, constam entre os proprietários de cortiços muitas personalidades e instituições ilustres do Império. Na freguesia da Glória, por exemplo, figuram, às vezes com mais de um cortiço, o Banco Predial, a Santa Casa da Misericórdia, os conselheiros José Feliciano de Castilho e Simões da Silva, um procurador, um juiz de órfãos... até mesmo o cônsul da Argentina, Manuel de Frias, era proprietário de um cortiço na Rua da Carlota, com quatro quartos¹².

NOTAS

1. ENGELS, F. 1979.
2. MARX, K. 1972, livro 1, p. 70.
3. ARQUIVO Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Códice 44-2-7, f. 1-4.
4. Idem, códice 41-3-36, 2 folhas.
5. SOARES, S.F. 1977, p. 198-9.
6. ARQUIVO Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Códice 44-2-7, f. 9-14.
José Pereira Rego, Barão do Lavradio, era um dos mais renomados representantes do corpo médico ligado à institucionalização da medicina social. Doutorou-se em 1837, pela Academia Médico-Cirúrgica do Rio de Janeiro, onde fundou a cadeira de patologia geral; foi presidente perpétuo da Academia Imperial de Medicina; fez parte da Comissão Central de Saúde Pública, nomeada pelo governo no auge da epidemia de 1850, e da Junta Central de Higiene Pública, que presidiu em 1864. Ocupou os cargos de inspetor de Saúde dos Portos, de vereador da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, pertenceu ao Conselho do Imperador e ocupou o alto posto de médico efetivo da Imperial Câmara. Foi membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, tendo sido investido do título de barão por decreto de 23 de setembro de 1874, e de barão com grandeza pelo decreto de 19 de dezembro de 1877.
7. Jurandir Freire Costa transcreve um "conselho higiênico" da época, advertindo os visitantes europeus do perigo que as casas térreas representavam:

A habitação em casas térreas é sempre uma das piores, principalmente no Brasil, cuja temperatura é respeitável, porque o ar carregado de miasmas que se desprendem das matérias animais e vegetais em putrefação ocupa por seu peso específico camadas inferiores da atmosfera e exerce sua ação deletéria. Entretanto, que a altura de um primeiro andar é quanto basta para pôr ao abrigo o homem destes efeitos nocivos (...).

COSTA, J.F. 1979, p. 111.

8. Por que eram liberadas? Por serem ruas menos valorizadas? Suponho que, dadas as dificuldades de transporte e as relações de produção vigentes, fosse impossível impedir drasticamente a concentração de residências e negócios no centro. Teria que ser um processo gradual. Com relação aos morros, a tolerância poderia ser atribuída a duas razões: eram mais ventilados, o que os tornava mais salubres; eram menos valorizados do que as planícies por onde se expandia a malha urbana, inclusive pelas dificuldades técnicas de construção em encostas.

9. ARQUIVO Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Códice 44-2-7, f. 15.
As medidas de urgência solicitadas eram: que o interior dos cortiços fosse caiado de três em três meses, em vez de uma vez por ano, como exigiam as posturas municipais; e que as áreas internas fossem arborizadas e calçadas a pedra, com declive para o esgoto das águas pluviais e da lavagem de roupas.
Já não existia nessa época a multidão buliçosa de lavadeiras escravas que deslumbrava Ewbank no chafariz do campo de Santana, de "contornos incertos". A condensação da malha urbana naquela zona, sobretudo desde a inauguração da estação central da E.F. D. Pedro II (1858), restringira o campo de Santana aos limites bem mais restritos do campo da Aclamação. As lavadeiras agora povoavam os pátios internos dos cortiços edificadas em toda a zona circundante.
10. A documentação está incompleta, pois constam apenas os levantamentos realizados nas freguesias:
. Da Lapa: 85 cortiços com um total de 679 quartos distribuídos pelas Ruas General Polidoro (6), Bambina (7), Praia de Botafogo (7), São Clemente (8), Real Grandeza (7), da Passagem (8), do Hospício de Pedro II (10) e da Assunção (10);
. Da Glória: 110 cortiços aglomerados sobretudo nas Ruas Santa Cristina (29), Pedreira da Glória (7), Pedreira da Candelária (14), Dois de Dezembro (8), Senador Vergueiro (6), Marquês de Abrantes (5), Paissandu (7), Laranjeiras (12) e Catete (6);
. De Santo Antônio: 114 cortiços, a maioria localizada nas Ruas Visconde de Rio Branco (7), Lavradio (12), Inválidos (13), Relação (12), Resende (9), Riachuelo (16), Conde d'Eu (14), Senado (17) e Silva Manuel (6);
. Do Espírito Santo: 85 cortiços, principalmente nas Ruas Conde d'Eu (11), Alcântara (8), São Leopoldo (9), Catumbi (6), D. Feliciano (12) e Sapucaí (15).
O tamanho dos cortiços variava; os maiores possuíam de 20 a 40 quartos.
ARQUIVO Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Códice 44-2-8, f. 2-16.
11. EDMUNDO, L. 1957, v. 2, p. 357.
12. Outro documento que desvenda as origens ilustres de proprietários de cortiços é a denúncia dirigida à Câmara, em 3 de setembro de 1890, pelo Barão do Lavradio, presidente da Junta Central de Higiene Pública, de que se construíam, às escondidas, um grande cortiço com cavalariças, nos fundos de um prédio situado na Praça 11 de Junho, pertencente ao Visconde de Aljizur. A Câmara enviou ao local cinco peritos, que encontraram quartos de construção antiga, em reconstrução, os quais, embora ventilados, não tinham as dimensões legais. Existiam baias e também casinhas que podiam ser consideradas como cortiços. Trata-se de um bom exemplo da metamorfose que ocorria nas áreas de ocupação mais antiga, à medida que a cidade se expandia: as residências aristocráticas iam, pouco a pouco, se transformando em habitações coletivas, em fonte de renda para seus ilustres proprietários, radicados agora em bairros periféricos.
ARQUIVO Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Códice 44-2-8, f. 19-22.

Capítulo 8

O PRIMEIRO PLANO DE MELHORAMENTOS PARA A CIDADE DO RIO DE JANEIRO

CONSIDERAÇÕES GERAIS

Em 1870, a febre amarela voltou a fustigar o Rio de Janeiro, causando 1.118 óbitos. Em 1873 e 1876, ocorreram duas epidemias excepcionalmente violentas, com 3.659 e 3.476 mortes, respectivamente. Reacenderam-se as discussões em torno do saneamento da capital. A sessão extraordinária da Academia Imperial de Medicina, presidida por Pereira Rego, em 27 de janeiro de 1873, caracterizou a epidemia reinante como a "mais grave e mortífera das que já no país tem havido". Os médicos eram chamados a sugerir medidas para combatê-la, relacionando-se, na ocasião, aquelas já oficialmente adotadas, em caráter de emergência: a irrigação e asseio das ruas e praças públicas; disseminação de navios estacionados no porto, retirada dos imigrantes para fora da cidade e do município; nomeação de comissões paroquiais para socorrerem as vítimas do flagelo; abertura do Hospital de Santa Isabel; inspeção dos cortiços visando a sua remoção ou a diminuição do número de moradores; conselhos ao povo quanto ao seu regime ordinário.

O Dr. Costa Ferraz criticou o governo por só consultar a Academia em momentos de crise, e condenou a ineficácia de algumas medidas anunciadas, como a irrigação da cidade:

O povo não tem água para beber, como nos mostram em reclamações diárias, e chegam a pagar 1\$000 por barril, sobretudo para os bairros onde a febre amarela tem feito estragos.

Segundo o Dr. Atalipa de Gomengoro, o maior número de doentes ocorria nas "praias infectas" da Gamboa, Saco do Alferes e Saúde. Sendo a aglomeração um dos principais fatores de propagação da epidemia, propunha:

(...) disseminar os moradores do bairro infectado; entrar nesses imundos cortiços (...) em que habitam dúzias de indivíduos quando a cubagem de ar é suficiente apenas para seis ou oito, e disseminá-los, espalhá-los, obrigá-los a respirar um ar suficiente.

À proposta de uma cirurgia destinada a remover os habitantes dos cortiços e esvaziar as zonas proletárias insalubres e superpopulosas do centro, Pereira Rego contrapôs uma objeção que ajuda a entender não só por que em seu projeto excluía determinadas ruas e morros da área interdita, como também por que essa cirurgia só veio a ser realizada meio século depois:

(...) seria por certo uma preocupação de suma utilidade, mas, para onde mandariam mais de vinte mil pessoas que neles habitam? Quem as sustentaria, quem as guardaria para não fugirem e voltarem aos focos de infecção? Quem pagaria os salários reclamados, uma vez que teriam saído contra a sua vontade de seus domicílios? Onde as habitações para acomodar toda essa gente nas condições em que vivemos?¹

Começava, assim, a se delinear a polêmica em torno da viabilidade e conveniência de se remover a grande massa proletária do centro para as zonas periféricas, exatamente no momento em que as companhias de serviços públicos estendiam suas linhas e canalizações em direção à zona norte e sul da cidade. Continha ela, em germe, o projeto que só viria a ser executado no início do século XX, já no contexto da República, da difusão da energia elétrica, da consolidação da indústria capitalista associada à expansão do porto e dos subúrbios².

As grandes obras urbanísticas empreendidas no governo de Rodrigues Alves implicaram, de fato, a demolição de milhares de cortiços e outros prédios deteriorados e insalubres do centro para que a capital da República fosse transformada numa cidade "moderna, higiênica e civilizada", à altura das metrópoles européias e norte-americanas e da grande rival, Buenos Aires, e definitivamente expurgada da má fama de cidade empestada que tantos prejuízos trazia às suas relações comerciais com o mercado internacional. Foi, enfim, a primeira intervenção sistemática e direta do Estado sobre o espaço urbano carioca, com base num plano que atendia a estratégias de natureza variada, mas claramente definidas.

Contudo, o primeiro plano urbanístico que teve o Rio de Janeiro remonta justamente à década de 1870. Coincide com os anos mais prósperos - e mais epidêmicos - do Segundo Reinado, quando a lavoura escravista do café no vale do Paraíba alcançava o auge das suas possibilidades de expansão e o Rio de Janeiro impunha-se como o grande empório comercial do país.

Trata-se do plano elaborado pela Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro³, nomeada pelo imperador em 27 de maio de 1874, da qual faziam parte Jerônimo R.M. Jardim, Marcelino Ramos da Silva e outro engenheiro que começava a se notabilizar: Francisco Pereira Passos. No mesmo ano, fora nomeado engenheiro do Ministério do Império, no gabinete do liberal João Alfredo. Cabi-lhe, nessa função, fiscalizar todas as obras projetadas para a Corte.

Constituída no momento do recrudescimento das epidemias, a Comissão de Melhoramentos desincumbiu-se de sua missão ao mesmo tempo que a comissão das águas, integrada por Paula Freitas e Buarque de Ma-

cedo, aquela que fixou as diretrizes para a controvertida questão do abastecimento de água, fazendo prevalecer a decisão de manter esse serviço na esfera da administração pública.

Em 31 de dezembro de 1875, o imperador inaugurou, solenemente, a Primeira Exposição de Obras Públicas, que fazia parte da quarta Exposição Nacional, realizada no prédio do Ministério da Agricultura, como ensaio preparatório à Exposição Universal que se realizaria, no ano seguinte, em Filadélfia. Eram "as primeiras páginas da história da engenharia nacional", segundo o engenheiro Ewbank da Câmara, autor do catálogo da exposição. "Os planos expostos foram organizados, em quase sua totalidade, desde 1870 até 1875; alguns, porém, são datados de 1863 e 1868...", como explicava ele.

Sobressaíam 22 projetos de melhoramentos de portos nas principais províncias do Nordeste e Sul, destacando-se o do engenheiro inglês J. Hawkshaw. Contratado pelo governo imperial em Londres, ele visitara os portos de Pernambuco, Maranhão, Ceará, Alagoas, Rio Grande do Sul e barra do Paraíba do Sul. Regressando a Londres, elaborou um projeto geral, emitindo "juízo definitivo" sobre dezenas de projetos apresentados por grupos que disputavam o controle dos sistemas portuários provinciais.

Constavam também do catálogo dois projetos de canais (Sergipe e Rio Grande do Sul), um de melhoramento de rios (vales do Paraíba e Pomba); três cartas hidrográficas; dois projetos de pontes; 16 estudos para construção de ferrovias em quase todas as províncias do Império (uma delas era a Madeira-Mamoré, no Amazonas).

O catálogo referia-se, ainda, a projetos de estradas de rodagem, linhas de telégrafos, à Carta Geral do Império destinada à Exposição de Filadélfia, a cartas geográficas, corográficas e topográficas da zona fronteira do Brasil com Peru, Bolívia e Paraguai, assim como a várias cartas de províncias. Em explorações científicas, mencionava uma "comissão geológica" e outra "para estudar a flora do Amazonas". Encerrava o catálogo uma lista de memórias e relatórios sobre temas variados de engenharia, publicados pela Diretoria de Obras Públicas.

Boa parte desses projetos, como sabemos, nunca saiu dos arquivos empoeirados do Ministério da Agricultura. Mesmo assim, proporcionam uma geografia do que era a modernização na época: portos, ferrovias, pontes, etc. - financiados, construídos e, em sua maioria, explorados em proveito de bancos e companhias estrangeiras. Condutos destinados a ampliar e agilizar os canais que faziam convergir para os portos as riquezas agrícolas do país e, no caminho de volta, a disseminar os produtos industriais da Inglaterra e de outras grandes metrópoles capitalistas. Cartas geográficas para mapear o terreno onde seriam assentados os trilhos, as pontes, os canais de navegação, recobrimdo não só áreas agrícolas tradicionais, algumas em decadência, como as zonas que despontavam, quando não por sua significação estratégica, como promissoras fontes de novas riquezas primárias (a Amazônia e a borracha, por exemplo).

O Catálogo da Exposição enumerava também um elenco de obras

públicas para a capital do Império. Além do próprio projeto da Comissão de Melhoramentos, figuravam:

Três túneis: os dos morros do Livramento e de São Bento, já mencionados, e um fantástico túnel ferroviário submarino, ligando a praça de D. Pedro II (atual Praça XV) ao Largo de São João, em Niterói (o autor do projeto, Hamilton Lindsay Bucknall, já obtivera, inclusive, a concessão para a construção e exploração do túnel e da ferrovia por 50 anos).

Projeto de abastecimento de água à cidade, dos engenheiros Jerônimo Rodrigues de Moraes Jardim e L.F. Monteiro de Barros, que serviu de base às já referidas obras executadas pelo empreiteiro Gabrielli.

Quatro projetos de edifícios públicos: um para a própria Inspeção de Obras Públicas, no Campo da Aclamação ("entre as Ruas de S. Pedro e Larga de S. Joaquim, onde atualmente conclui-se o edifício da Escola Pública de Santana, construído pelo engenheiro Francisco Pereira Passos"); outro para a Repartição dos Telégrafos, também no Campo da Aclamação, de autoria do arquiteto vienense Roëlig; o projeto do Quartel para o Corpo de Bombeiros, já realizado pela Inspeção Geral de Obras Públicas, e o de reconstrução do antigo Club Fluminense, na Praça da Constituição (atual Tiradentes), comprado pelo governo imperial para abrigar sociedades científicas e literárias e aulas noturnas (este também foi desenvolvido por Pereira Passos, e as obras estavam sendo executadas pelo construtor Francisco Justin).

O PLANO DOS ENGENHEIROS PARA A REFORMA DA CIDADE

O plano dos engenheiros para a reforma da cidade ficou pronto oito meses após sua nomeação, em 12 de janeiro de 1875⁴.

Diz o relator:

Cumpria-nos designar a largura das calçadas e passeios laterais nas novas ruas e praças, e a altura das arcadas ou pórticos contínuos no caso de haver vantagem em cobrir os passeios com estas construções, indicar quais as ruas que devem ser desde já abertas ou alargadas e retificadas, e aquelas cujo alargamento e retificação devem ser feitos à medida que se reedificam os prédios existentes, a fim de que tais reedificações fiquem subordinadas aos novos alinhamentos adotados; propor, finalmente, todos os melhoramentos que possam interessar à salubridade pública (...) ocupando-nos especialmente do dessecamento dos terrenos e aterro dos pântanos, e indicando as regras essenciais que devem ser observadas na construção das habitações⁵.

As praças e ruas novas ou retificadas deviam facilitar a ventilação das casas e o escoamento das águas pluviais.

A planta geral da cidade organizada pela Comissão abrangia a parte central e os bairros do Engenho Velho, Andaraí, São Cristóvão, de um

lado, e Catete e Botafogo, de outro (faltavam, Laranjeiras e São Clemente). O primeiro relatório apresentava os planos referentes aos bairros da Cidade Nova, Engenho Velho, Andaraí e São Cristóvão - ou seja, àquela planície que se estendia do Campo da Aclamação até a raiz da serra do Andaraí, vetor norte de expansão da cidade. A comissão omitira a área que constituía o foco dos problemas mais graves do Rio de Janeiro - o velho centro colonial - alegando a impossibilidade de concluir os orçamentos, que "dependiam de longas e demoradas investigações sobre o preço do grande número de prédios que teriam de ser desapropriados". O próprio Ministério do Império instruíra-a para que evitasse ao máximo a demolição das propriedades públicas e particulares mais importantes.

Justificando a prioridade concedida à área que ia do Campo da Aclamação (ex-Campo de Santana) à Raiz da Serra, declarava a comissão:

Os bairros a que nos referimos, sendo os que melhores condições oferecem para o desenvolvimento da cidade, são também os que atualmente mais importantes melhoramentos reclamam e onde tais obras podem ser realizadas com menos dispêndios e menos dificuldades, por serem aqueles em que a propriedade tem relativamente menos valor e as construções não se acham tão unidas umas às outras, como acontece na parte mais antiga da cidade. Sua grande extensão em planície, apenas interrompida por poucos e insignificantes acidentes de terreno, permite dar às ruas que ali se abrirem toda a expansão necessária, e proporciona à população da cidade amplo espaço para edificação de casas rodeadas de jardins, que tanto convém à salubridade das habitações em nosso país. A circunstância mesma de achar-se aquela localidade rodeada de montanhas cobertas de vegetação, de onde descem perenes mananciais de águas puras, muito concorrerá para amenizar o rigor da estação calmosa, e para a purificação do ar por tantas causas viciado numa grande cidade⁶.

O eixo dos melhoramentos projetados era o canal do Mangue, "que no estado incompleto e de abandono em que se acha, é um foco permanente de infecções miasmáticas". Propunha a comissão a desobstrução do trecho já existente e o prolongamento do canal, de um lado, até perto da raiz da serra do Andaraí, de outro, até o mar. Nas proximidades da serra, recolheria a grande massa de águas provenientes das montanhas circunvizinhas, que se derramavam em diferentes direções, formando rios de pouca correnteza e enormes charcos. Devidamente canalizadas, essas águas seriam reunidas em uma grande bacia ou lago, do qual partiria o canal. O local escolhido para a bacia de recepção ficava entre a Rua do Andaraí Grande (atual Barão de Mesquita) e o Bulevar 28 de Setembro, já inaugurado pela Cia. Vila Isabel (na época, já se pensava em construir ali a Universidade do Rio de Janeiro, propondo a comissão também um horto botânico e um jardim zoológico).

O canal destinava-se principalmente ao dessecamento dos pântanos e terrenos alagadiços existentes naqueles bairros, mediante a concentração, num leito regular, dos rios que se ramificavam em diferentes direções, transbordando por ocasião das cheias. A instalação de comportas dividindo o leito do canal em tabuleiros de níveis diferentes permitiria, também, sua utilização para "uma navegação barata e até ao recreio em grande parte

de sua extensão" (a comissão tinha em vista o transporte de passageiros e cargas, em particular de materiais de construção).

Nas imediações da atual Praça da Bandeira, os dois braços do canal se juntariam num tronco comum, que seria prolongado mar adentro, até as ilhas dos Melões e das Moças. No local de junção, haveria outra bacia. Daí até sua foz, o canal percorreria a superfície, a ser aterrada, do Saco de São Diogo,

(...) fazendo desaparecer aqueles pântanos tão prejudiciais à saúde pública e de tão repugnante aspecto, e convertendo-se assim os alagadiços em terrenos úteis de sabido valor pela posição que ocupam em relação ao mar².

O Canal do Mangue constituía o eixo em torno do qual se alinhavam as extensas e largas avenidas projetadas, conforme as novas concepções urbanísticas postas em prática nas cidades européias, a partir de Haussmann. Mas ao invés de serem rasgadas no centro densamente povoado, para desalojar os quarteirões operários, eram traçadas na periferia da cidade, para induzir a sua ocupação, à semelhança do Bulevar 28 de Setembro, aberto pelo Barão de Drumond. É que a construção de avenidas na área central implicava, naquele momento, um custo financeiro e político excessivamente elevado.

A esse respeito, diziam os engenheiros:

Um dos maiores defeitos que se notam na parte antiga da cidade é a estreiteza e a grande sinuosidade de suas ruas do que resultam não só dificuldades à circulação dos veículos e das pessoas a pé, mas ainda impedimento sensível à renovação do ar viciado por tantas causas no interior das habitações.

No traçado das ruas dos novos bairros, a comissão teve muito em vista evitar esse inconveniente, dando às que projetou, e que devem servir de base às subdivisões de quarteirões, larguras muito acima do comum no Rio de Janeiro³.

Foram as seguintes as obras projetadas:

A primeira grande avenida ligaria o Campo da Aclamação (atual Praça da República) à raiz da Serra do Andaraí. A comissão pensou, de início, em alargar e retificar as Ruas Conde d'Eu, Engenho Velho (atual Haddock Lobo) e Andaraí (Conde de Bonfim), que formavam a principal artéria de comunicação com aquele "arrabalde", mas desistiu porque, mais uma vez, envolveria a destruição de numerosas propriedades, de elevado custo.

Traçou, então, uma avenida que, partindo do Campo da Aclamação, onde começava a Rua do Areal (atual Moncorvo Filho), junto ao Senado, estendia-se em linha reta até a Rua do Portão Vermelho (atual Pinto Figueiredo), passando por detrás da caixa d'água do Barro Vermelho, sobre os terrenos baldios situados entre a Rua Conde d'Eu e Sabão do Mangue. Da Rua do Portão Vermelho em diante, infletia para a direita, acompanhando, por certa extensão, a Rua do Andaraí Grande e limitando, deste lado, o terreno destinado ao zoológico e ao horto. Teria 40m. de largura,

18m. para a calçada e 11m. para cada um dos passeios laterais, ornados com duas filas de árvores. Até a Rua do Portão Vermelho teria 4.780m. de extensão; daí por diante, poderia ultrapassar 1.500m.

Perto da Travessa da Babilônia, seria cortada, quase em ângulo reto, por outra avenida que se estenderia, de um lado, até a Rua do Andaraí Pequeno (Conde de Bonfim), onde vinha dar a Rua Fábrica das Chitas ou Desembargador Isidro Borges. Fazia a comunicação com os bairros do Trapicheiro e da Fábrica das Chitas e através da Rua do Andaraí Pequeno, com a subida da serra da Tijuca. Do outro lado, esta avenida iria além do prolongamento do Bulevar 28 de Setembro, limitando as frentes dos terrenos destinados ao zoológico; ao horto e à Universidade. Nessa avenida transversal iriam terminar as ruas marginais ao prolongamento do Canal do Mangue, formando-se, no ponto de junção, uma praça circular com duas entradas para o zoológico e o horto.

O Bulevar 28 de Setembro seria prolongado do portão da Vila Isabel, onde terminava na época, até a Rua de São Cristóvão, obra considerada indispensável para o beneficiamento dos terrenos da Cia. Vila Isabel e dos que ficavam à sua direita.

Do portão da Coroa, em São Cristóvão, partiria outra avenida de 40m. de largura, em linha reta, até a Rua do Engenho Velho, cortando o canal e as duas avenidas longitudinais. Pelo outro lado, alcançaria a Praça D. Pedro I (Campo de São Cristóvão), pondo, assim, o Bairro de São Cristóvão em comunicação com os de Andaraí, Engenho Velho e Rio Comprido.

Atravessando a grande avenida paralela ao canal, entre este e a Rua Conde d'Eu, a comissão projetou diversas ruas de 20 a 25m., em sua maioria nos terrenos alagadiços fronteiros à Casa de Correição, que seriam dessecados e aterrados.

No espaço ocupado pelo Matadouro, atual Praça da Bandeira, seria instalado um grande parque com edifício destinado a uma exposição permanente de máquinas e aparelhos de uso industrial, principalmente para a indústria agrícola, "que é a principal base da riqueza nacional". Com relação a essa parte do projeto, declarava a Comissão:

Já em 1872 um dos abaixo-assinados teve ocasião de chamar a atenção do Ministro da Agricultura para este assunto, cuja importância revela-se imediatamente a quem considera o estado de nossa lavoura, comparada com a de outros países onde o emprego de agentes mecânicos cada vez mais aperfeiçoados multiplica em elevada proporção a quantidade de trabalho útil produzido pelo homem, e eleva na mesma escala o bem-estar das classes agrícolas, desenvolvendo-lhes a inteligência e o gosto pela vida dos campos:

"(...) é necessário que eles (os lavradores) possam estudar o modo de usar destas máquinas e ver as que mais convêm ao seu gênero de lavoura e às condições locais. Por outro lado, os fabricantes, postos em contato com as nossas classes agrícolas, aprenderão destas quais as modificações que convém introduzir nos seus aparelhos para adaptá-los ao nosso solo e aos seus variados produtos.

(...) Não propomos um palácio monumental, como os que Paris e Londres se orgulham de possuir. O que nos convém é ter um grande edifício, o mais modesto possível, onde a luz penetre por todos os lados, e possa acomodar maquinismos em movimento, dispostos de modo que seja fácil examiná-los por todos os lados e vê-los funcionar."

O canal, como dissemos, desaguaria no mar, entre as ilhas dos Melões e das Moças. A Comissão projetou a construção de um cais da Ponta da Chichorra até a Praia dos Lázaros, estabelecendo assim, comunicação direta entre os bairros de São Cristóvão e Gamboa.

Uma vez construído o cais e aterrado todo aquele espaço triangular formado pelo Saco de São Diogo, seria instalada ali a E. F. D. Pedro II. Um ramal ferroviário acompanharia a margem esquerda do canal até o cais e prosseguiria sobre uma ponte de mais de 500m de extensão, até encontrar fundo suficiente para a atracação de navios de grande calado.

O objetivo deste ramal e do novo cais era evitar os prejuízos financeiros decorrentes do congestionamento das ruas estreitas do centro pelo trânsito de mercadorias (incluindo os pesados artefatos metálicos empregados nas obras públicas), entre a estação ferroviária e porto.

Construída a estação marítima da Estrada de Ferro D. Pedro II, os gêneros de exportação que por esta vêm podem ali ser arrumados e transferidos depois para bordo dos navios, sem necessidade de serem baldeados, como hoje se faz, através das ruas da cidade, e em carroças pesadas, que tanto dificultam a circulação de outros carros. Admitindo-se mesmo que muitos exportadores queiram embarcar seus gêneros nos trapiches da cidade, a baldeação pode se fazer por mar muito mais facilmente do que por terra¹⁰.

A estação marítima beneficiaria a própria estrada de ferro, permitindo-lhe "receber facilmente os artigos que para seu custeio e obras manda vir da Europa, e faz transportar com grande despesa e dificuldade através das ruas da cidade".

No espaço que seria aterrado de um e outro lado do canal, a comissão projetou várias ruas, umas perpendiculares, outras paralelas ao novo cais, destinadas a casas de comércio e estabelecimento industriais.

Nessa época, a região de São Cristóvão ainda era uma área de moradia valorizada, ocupada pelas chácaras e palacetes da aristocracia do Segundo Reinado, muito embora já fosse rivalizada por bairros da Zona Sul, como Glória, Catete e Botafogo. A intenção de instalar aí as atividades portuárias, comerciais e industriais prenunciava o processo de mudança de conteúdo na ocupação dessa área, que só se consumaria na década de 1890.

As duas últimas obras projetadas pela comissão eram uma capela, do lado direito da E.F. D. Pedro II, e uma grande praça de mercado junto à bacia onde o canal bifurcava; lá poderiam chegar, com facilidade, verduras e outros gêneros transportados por ferrovia, e em embarcações pelo canal.

A NORMALIZAÇÃO DAS CONSTRUÇÕES

A segunda parte do relatório da Comissão de Melhoramentos trata das regras essenciais para a construção de edifícios particulares. Os engenheiros declaram-se contrários à fixação de um tipo pré-determinando de fachada para os edifícios, como propunha o médico Pereira Rego, pois o "aspecto exterior de cada casa deve denunciar o fim a que é destinada ou a posição social dos que a habitam".

Mais do que um choque entre duas visões urbanísticas divergentes - a exteriorização da hierarquia social através das fachadas e da qualidade de construção, ou sua homogeneização numa paisagem arquitetônica padronizada por normas higiênicas e matrizes estéticas decalcadas da Paris de Haussmann, o que estava em questão era a natureza socialmente diversa ou seletiva da ocupação daquele espaço que oferecia as melhores condições para o descongestionamento do centro do Rio de Janeiro.

Ao optar pela ocupação diferenciada, a comissão abria os novos bairros às oficinas, casas de comércio e moradias operárias que acompanhariam o deslocamento portuário, e aos prestadores de serviços que viriam no rastro das residências mais abastadas.

Quanto aos demais aspectos do planejamento da expansão urbana por esse vetor, há total sintonia entre as noções "práticas" dos engenheiros e as normas instituídas pela medicina social para regular a "desordem urbana" e evitar os perigos da coabitação numerosa.

A principal causa da insalubridade das casas em nosso país reside no péssimo sistema de sua distribuição interna. Constituídas geralmente por homens práticos sem instrução alguma profissional e sem a menor idéia das condições de conforto e de higiene que devem presidir à disposição dos aposentos, são as nossas habitações desprovidas dos meios de ventilação e de renovação de ar nos quartos de dormir e de muitos outros cômodos indispensáveis em uma residência¹¹.

Engenheiros e médicos eram unânimes em condenar os "homens práticos, sem instrução profissional", responsáveis pela construção das habitações na cidade. Assim como a medicina social impôs o seu saber e declarou marginais os que até então exerciam o ofício da cura, ocorria na formação do espaço urbano processo análogo, em detrimento dos mestres-de-obras. A Comissão de Melhoramentos propunha a nomeação, para a cada distrito da cidade, de um engenheiro ou arquiteto, a exemplo dos *district surveyors* existentes na Inglaterra, para examinarem os planos de construção e fiscalizarem as obras, fazendo assim cumprir o conjunto de normas "técnicas" que deviam presidir a construção das casas particulares.

A institucionalização dessas normas implicava mais do que a imposição de novos valores arquitetônicos e novas relações sociais entre os homens no espaço. A condenação da velha forma artesanal de produção das casas legitimava a presença da indústria de construção articulada à importação de uma infinidade de aparelhos, materiais e objetos de consumo doméstico.

Alheios às mais simples noções de estética e até muitas vezes aos mais insignificantes preceitos da arquitetura, esmeram-se os nossos mestres-de-obras em sobrecarregar as fachadas dos prédios com molduras e cimbalhas sem sujeição, já não diremos, às regras da arte em que tanto primaram a Grécia e a antiga Roma, e que ainda hoje merecem tanto cuidado nos países mais cultos, mas às leis mais simples da conveniência e da harmonia; intercalam ornamentos sem gosto, nem justeza nas proporções; distribuem irregularmente as aberturas dos edifícios, empregando nelas pesadas e dispendiosas ombreiras e vigas de cantaria mal lavrada, que às vezes são mais tarde pintadas ou caiadas; decoram as vidraças com vidros de cores variadas e mal combinadas, cujos efeitos são, além de prejudiciais, desagradáveis à vista; forram frequentemente as paredes exteriores com azulejos que absorvem o calor solar e aquecem horrivelmente o interior das casas; fazem, enfim, como essas, muitas despesas inúteis, que, além de darem às nossas ruas uma aparência sem arte e sem gosto, imprópria sem dúvida de nossa civilização, tornam-se ainda nocivas ao conforto no interior do lar¹².

A EXECUÇÃO DO PLANO

Examinado o plano urbanístico concebido pelos engenheiros da Comissão de Melhoramentos para a cidade do Rio de Janeiro, cabe, agora, perguntar a quem competiria executar esse conjunto imenso de obras.

Pensa a Comissão que haveria toda conveniência em ficarem a cargo do Estado, que poderia depois vender a particulares os terrenos beneficiados ao longo das novas ruas e avenidas (...). Prevendo, porém, a oposição que muito provavelmente encontraria a idéia de despendar o governo elevado capital em obras que a muita gente parecerão de puro interesse local, embora se refiram à capital do Império, a Comissão não duvida aconselhar que se entregue a execução do projeto a uma empresa capaz de levá-lo a efeito...¹³.

Só uma empresa de grande porte seria capaz de executar as 11 obras indicadas. A abertura ou retificação de ruas, praças e avenidas complementares poderia ficar para depois: bastaria que as construções fossem subordinadas a alinhamentos prefixados, para que a cidade tomasse, gradualmente, a forma delineada no projeto.

O custo total das obras era estimado em 32.000.000\$000. Apesar do vulto dessa soma, a empresa teria, segundo a comissão, grandes vantagens. Seria dona de uma enorme e valorizada superfície, de cerca de 23.400m de testada por 40m a 100m de fundo, que se prestaria à construção de habitações ou prédios comerciais e industriais. A empresa poderia vender os terrenos a 1.000\$000 por metro de testada, e os materiais provenientes das demolições por 600.000\$000 (decerto para a construção de cortiços). O capital original, ficaria, assim, reduzido a 8.000.000\$000.

A empresa teria ainda uma renda anual de 640.000\$000 com a exploração do ramal ferroviário acoplado à estação marítima, bem como do canal, do palácio de exposições, do zoológico, do horto e da praça do

mercado. Essa renda equivalia a um juro de 8% sobre o capital restante. Poderia ter lucros maiores ainda se fizesse, ela própria, a construção de prédios nos terrenos, recebendo certos auxílios por parte do Estado, como a isenção de décima urbana e dos direitos de transmissão de propriedade, concessão gratuita de penas d'água etc.

NOTAS

1. A ASSISTÊNCIA médica no Rio de Janeiro. 1980, p. 130.
2. Em junho de 1876, José Bento da Cunha Figueiredo, o Visconde de Figueiredo, um dos mais poderosos financistas do Império e depois da República, apresentou à Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro - da qual falaremos a seguir - as suas opiniões acerca do saneamento da cidade. Defendia a adoção de medidas administrativas como as aplicadas na Europa para a abertura de ruas, destinadas a "armar os poderes públicos e dar-lhes atribuições consideráveis em relação à propriedade privada, tanto para penetrar no seio das habitações como para melhorá-las e demolí-las em caso de necessidade". Baseando-se na legislação européia, particularmente no Sanity Act (1866) e no Public Health Act (1875), adotados na Inglaterra, Figueiredo sugeria um elenco de medidas a serem executadas por comissões permanentes designadas pelas autoridades municipais: fixação do número máximo de locatários por habitação; limpeza e caiação periódica das paredes; manutenção do asseio nas partes comuns etc. A autoridade local manteria, a exemplo dos ingleses, um registro com os nomes e residências dos donos dos cortiços, a localização dessas casas e o número autorizado de inquilinos. Nenhum cortiço seria registrado antes da inspeção da autoridade local, exigindo-se de seu dono ou guarda certificado de conduta assinado por três proprietários de casas de sua paróquia. O guarda ou dono da casa frequentada por "mendigos e vagabundos" forneceria à autoridade os dados de cada pessoa que tivesse alojado no dia ou noite precedente, e notificaria imediatamente o médico da saúde pública sobre qualquer caso de febre ou moléstia contagiosa. (A questão da notificação obrigatória, como veremos, constituiria um dos pontos nevrálgicos da campanha de erradicação da febre amarela, conduzida por Osvaldo Cruz, meio século depois). Entretanto, todas essas medidas eram paliativas, admitia Figueiredo, e o único modo eficaz de resolver o problema era "fazer desaparecer os lugares insalubres".

A Bélgica acaba de tomar disposição larga a esse respeito. A lei de 15 de novembro de 1867 consagra (...) o direito de desapropriação pública de todos os imóveis suscetíveis de criar perigo para a saúde da população. O que faz a importância prática dessa lei é que se aplica não somente às casas reconhecidas individualmente insalubres ou mesmo aos terrenos exigidos para as ruas projetadas para o saneamento, mas ainda à superfície inteira abraçada pelo plano geral de reconstrução dos antigos quarteirões ou de criação de novos. As autoridades comunais podem assim fazer desaparecer de um golpe todas as casas de uma porção da cidade onde a acumulação de habitantes, a má disposição das construções ou qualquer outra causa parecia constituir um estado de coisas contrário à higiene pública.

ARQUIVO Geral da Cidade do Rio de Janeiro. (Documento solto, Caixas Pereira Passos, não catalogadas ainda quando as consultei.)

3. Idem. Códice 80-5-11.
4. Só tive acesso ao primeiro relatório, numa edição em que não constava a planta (escala 1:1000). Em 29 de fevereiro de 1876, foi publicado o *Segundo Relatório da Comissão*

de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, contendo os estudos da parte central e dos bairros do Catete, Laranjeiras e Botafogo, com a previsão da abertura, retificação ou alargamento de várias ruas, assim como da canalização do rio das Laranjeiras e dos que banhavam Botafogo.

5. ARQUIVO Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Códice 80-5-11, p. 1.

6. Ibidem, p. 2.

7. Em 1851, Mauá fundou a fábrica de gás para a iluminação pública e doméstica da cidade, num pantanoso terreno da Rua São Pedro da Cidade Nova (mais tarde Senador Eusébio, hoje coberta pelo eixo da Presidente Vargas). A febre amarela matou dez dos onze técnicos ingleses contratados para dirigir a fábrica e acionar as máquinas.

Mais do que uma simples usina, constituía ela um conjunto, no qual os empregados da companhia trabalhavam, residiam e se divertiam, com biblioteca, jardim, cozinhas, botica e tanques para a lavagem de roupas à disposição de suas famílias. Havia nela um dormitório coletivo para os acendedores de lâmpadas e outro para os escravos (...).

Plantados os primeiros alicerces de sua fábrica, tratara Mauá de transformar num verdadeiro canal a antiga vala que corria entre as duas ruas do "aterro": a de São Pedro e a do Sabão da Cidade Nova.

SANTOS, F.A.N. /s.d./ p. 175-6.

Os trabalhos foram executados pelo engenheiro Ginty, diretor técnico da fábrica, construtor, depois, da primeira estrada da Tijuca.

Surgiu, assim, o canal do Mangue, que nascia no Rocio Pequeno (Praça XI), percorria 600 braças até a Ponte dos Marinheiros, aonde chegava a praia lamacenta de São Diogo.

A fábrica de gás, seriamente danificada por um temporal em 1864, foi transferida a um grupo inglês que, por sua vez, a repassou, em 1886, à Société Anonyme du Gas, de capital belga.

As áreas pantanosas do saco de São Diogo, ao norte do canal, foram recuperadas na década de 1890 pela Empresa de Melhoramentos do Brasil e pela companhia imobiliária e de bondes do comendador Francisco Eugénio.

Os engenheiros da Comissão de Melhoramentos recomendavam a rejeição de todos os projetos referentes à recuperação e prolongamento do canal do Mangue já apresentados até aquela data (1875), ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e ao Ministério do Império por diversas empresas particulares.

8. ARQUIVO Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Códice 80-5-11, p. 6.

9. Transcorria nos anos setenta intensa polémica acerca da necessidade de introduzir melhoramentos técnicos para aumentar a produtividade da lavoura cafeeira do vale do Paraíba, que já se ressentia da exaustão das terras e da escassez e envelhecimento dos trabalhadores escravos. Propugnar por melhoramentos técnicos, quando a escravidão já tinha seus dias contados, implicava também a defesa da imigração estrangeira e do trabalho assalariado.

Por outro lado, essa parte do projeto tinha o propósito de incentivar a fabricação de máquinas e implementos agrícolas. O parque de exposições localiza-se nas proximidades da área portuária, onde tendiam a se concentrar oficinas e manufaturas.

10. ARQUIVO Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Códice 80-5-11, p. 6.

11. Vimos que a "disposição interna" das casas coloniais - aquelas que os mestres-de-obra portugueses estavam habituados a construir - obedeciam a uma lógica determinada, em última instância, pelas relações sociais escravistas, nas quais assentava a unidade doméstica e a estrutura da família patriarcal.

Agora, isso era repudiado como "defeito", "irregularidade", manifestação de "não civilização". Impunha-se, assim, uma nova lógica, referida aos problemas concretos da saúde e reprodução da população, e visando, também, a abertura de novos condutos de circulação entre a casa e o domínio público.

Os principais fatores de insalubridade das moradias eram:

- . a distribuição interna dos cômodos, especialmente os quartos de dormir, alcovas mal arejadas que só recebiam a luz do dia através de outros aposentos;
- . o lixo conservado por muito tempo nas casas;
- . os esgotos: as cozinhas não tinham receptáculos e encanamentos para as águas servidas; a própria rede domiciliar de esgotos, mal construída, sem aparelhos apropriados de ventilação e desinfecção, contaminava o subsolo da cidade, desprendia gases que corrompiam a atmosfera, poluía as praias onde os líquidos eram despejados. A comissão atribuiu o recrudescimento da febre tifóide e de outras moléstias à penetração de gases dos esgotos no interior das casas.

Nos bairros não servidos por encanamentos gerais eram comuns os "sumidouros" que consistiam, às vezes, num simples tonel semi fundo enterrado no chão.

Aconselhavam os engenheiros a proibição das fossas ou, nos locais desprovidos de esgotos de circulação contínua, a exigência de que fossem totalmente estanques e dotadas de aparelhos de desinfecção e ventilação; sugeriam o sistema Moule, utilizado na Inglaterra, que consistia num depósito de terra seca adaptado ao *closet* e que oferecia duas vantagens: dispensava a água, que era escassa, e proporcionava adubo às hortas e quintais.

Para neutralizar a umidade do subsolo das habitações, principalmente na planície, onde eram construídas sobre pântanos mal dessecados, propunham a colocação de drenos de barro, de pequeno diâmetro, ligados às sarjetas das ruas ou aos encanamentos de águas servidas.

Os demais pontos abordados pela comissão eram o suprimento precário de água, a arborização das praças e ruas, a criação de um serviço de limpeza e irrigação pública que recolhesse também os resíduos domésticos e a remoção das águas estagnadas nas depressões das ruas causadas pelos trilhos dos bondes e pelas canalizações.

Um projeto para o esgoto das águas pluviais na Cidade Velha e Cidade Nova foi apresentado, em 31 de agosto de 1875, pelos engenheiros Jerônimo Rodrigues de Moraes Jardim, Antônio Paulo de Melo Barreto e José Antônio da Fonseca Lessa.

12. ARQUIVO Geral da Cidade do Rio de Janeiro. 1875. Códice 80-5-11, p. 7-8.
13. *Ibidem*, p. 13.

Capítulo 9

ESTADO, CAPITAL PRIVADO E CRISE HABITACIONAL

CONSIDERAÇÕES GERAIS

A devastação causada pela febre amarela no Rio de Janeiro, em 1876, motivou o governo imperial a tomar as habituais medidas de emergência: em junho nomeou uma comissão médica para rever as medidas sanitárias anteriormente aconselhadas, constituída por Pereira Rego, presidente, ainda, da Junta Central de Higiene Pública, e pelos Doutores Sousa Costa, Torres Homem, Sabóia, Hilário de Gouveia e Batista dos Santos.

As habitações coletivas foram, mais uma vez, apontadas como os principais focos da epidemia. O presidente da Junta encaminhou à Câmara Municipal novo projeto de postura aconselhando a urgente construção de "domicílios econômicos para as famílias pobres e de dormitórios públicos para os celibatários", de modo a evitar a superlotação nos cortiços, que se multiplicavam na área central e em outros bairros da cidade.

A comissão advertia que qualquer medida sanitária seria ineficaz enquanto persistissem os focos geradores de doenças. Pedia também ao governo que favorecesse

"(...) 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 estas classes, construindo edifícios adequados às condições de seus poucos recursos, lhes inoculam o germe das moléstias, com lucros fabulosos dos capitais empregados nessas edificações anti-higiênicas e mortíferas¹.

O Estado era, assim, chamado a patrocinar a criação de mais uma esfera de atuação para o grande capital: a construção de moradias que atendessem às normas recomendadas pela higiene para a boa reprodução física e moral dos trabalhadores. Sob a tutela e fiscalização do Estado, a ação regeneradora do grande capital acabaria fatalmente prevalecendo sobre o mesquinho e especulativo capital mercantil que explorava os lucrativos cortiços.

Essa era, em resumo, a lógica a que obedeceriam vários memoriais publicados daí por diante, muitos assinados por médicos de renome, defendendo a concessão de privilégios e isenções fiscais a companhias construtoras de casas para operários.

É importante ressaltar que, pelo menos de início, a defesa desse projeto atendia também ao propósito de assegurar a permanência - em outras condições, é claro, - da grande massa proletarizada no centro. Como lucidamente advertira o Barão do Lavradio, era inviável expulsá-la para a periferia: pela insuficiência e carestia dos transportes; por seu poder aquisitivo não só mínimo como instável; pelas próprias características estruturais da economia urbana que gravitava em torno do porto. (É preciso não esquecer que a clientela dos cortiços, hospedarias e estalagens incluía a população flutuante e, a cada ano maior, de estrangeiros que permaneciam no Rio por curto tempo).

Na década de oitenta, recrudescceu a ação fiscalizadora e repressora das autoridades higiênicas, sobretudo depois que, por aviso do Ministério do Império de 18 de dezembro de 1879, o governo deu à Junta Central de Higiene poderes para intimar os proprietários de estalagens e cortiços a fecharem seus estabelecimentos, por intermédio das comissões existentes em cada distrito sanitário da cidade. Um decreto de 28 do mesmo mês fixou normas às quais teriam de se ajustar as habitações coletivas, sobretudo no que se refere à lotação nos cortiços.

No Arquivo Geral da Cidade encontram-se dezenas de requerimentos de proprietários ou arrendatários dessas habitações dirigidos, então, ao presidente da Junta. Intimados pelas comissões paroquiais a fecharem seus cortiços no prazo de 30 dias, solicitavam, em geral, que o presidente da Junta suspendesse a intimação e autorizasse as reformas ou melhoramentos higiênicos necessários para que continuassem a funcionar no perímetro central do Rio de Janeiro².

Ao que tudo indica, uma das principais razões que levavam as comissões paroquiais a determinarem o fechamento desses estabelecimentos era o emprego da madeira na construção dos quartos (um dos poucos materiais não importados). Não obstante a multiplicação dessas precárias habitações "favelizadas", a procura de cômodos era muito grande permanecia confinada no centro: sua lotação aumentava assustadoramente, na mesma medida em que se deterioravam as instalações desses focos de pestilência e "coabitação numerosa".

A presença constante do arrendatário, o comerciante que explorava diretamente o cortiço, e do proprietário, que obtinha parte da renda proporcionada pelo lucrativo negócio, indica um intenso processo especulativo com os terrenos ainda disponíveis na parte densamente construída da cidade. Refletia, também, o deslocamento de moradores de mais recursos para os bairros periféricos beneficiados pelas linhas de bonde, ao mesmo tempo em que se acentuava o caráter residencial "proletarizado" do centro.

As relações entre a Junta Central de Higiene Pública e a Câmara Municipal não eram muito cordiais. A Junta tinha um vasto leque de atribuições sobre a cidade que, em muitos pontos, superpunham-se às da Câmara. Ao mesmo tempo em que recrudescia a vigilância sobre as habitações coletivas, o legislativo municipal revelava-se uma trincheira de resistência dos interesses econômicos locais prejudicados pela legislação sanitária.

Vejamos um exemplo do conflito entre essas duas instâncias do poder, atuantes no Rio de Janeiro¹. O pivô do conflito foi a licença concedida pela Câmara para a construção de um cortiço na área vedada pelas disposições da postura de 24 de janeiro de 1877. Em março de 1880, João Nunes Coelho e Joaquim Rodrigues Correia de Paiva requereram à Câmara licença para construir um prédio e sete casinhas na Rua da Relação, na freguesia de Santo Antônio. Consultado a respeito, o presidente da Junta negou o pedido, advertindo:

(...) quaisquer que sejam as condições da localidade não pode ser concedida a licença (...) por estar a Rua da Relação situada no perímetro em que semelhantes edificações são proibidas, surpreendendo-se a mesma Junta de que se peça licença para obras já iniciadas, estando quase concluídos os alicerces.

Mesmo assim, a Câmara concedeu a licença, com base no parecer do vereador Evaristo da Veiga, e a construção dos prédios prosseguiu. O vereador e também o Secretário de Obras Municipais argumentavam que se os proprietários dessem aos prédios as dimensões requeridas pelas posturas, deixariam de ser cortiços. Bastaria que as autoridades fiscalizassem o número de habitantes por cômodo.

Em abril, o Barão do Lavradio enviou ao ministro dos Negócios do Império - Homem de Melo - um ofício indignado:

Ora, a sofismar-se assim a disposição do artigo 2º da Postura de 24 de janeiro de 1877, que proíbe essas construções, será inútil procurar melhorar as condições higiênicas das classes pobres desta cidade, continuando a estabelecer-se a aglomeração dos indivíduos no centro da cidade e a constituir-se habitações sem condições higiênicas regulares; e por isso recorre a Junta ao prestígio da autoridade de V.Exa. para fazer com que a Ilma. Câmara Municipal faça respeitar a sua legislação, não concedendo licença para tais edificações.

A questão foi levada ao Senado, mas os documentos não esclarecem qual o seu desfecho. O fato é que em sessão de 4 de agosto de 1881, a Câmara aprovou nova postura sobre cortiços, apresentada pelos vereadores José Ferreira Nabuco, Torquato J. Fernandes Couto, Malvino da Silva Reis (que seria um dos diretores da Cia. de Carris Jardim Botânico), Antônio Tomás Martins e Henrique Hermeto Carneiro Leão.

Essa postura proibia a edificação de cortiços - definidos como "casinhas ou quartos situados no interior de um terreno e destinados à habitação das classes operárias" - nas freguesias urbanas, sem licença especial da Câmara, e interditava-os, por completo, no centro da cidade, dentro do seguinte perímetro: de um lado, a Praça Duque de Caxias; de outro, as Ruas Conde d'Eu em frente à Catumbi, Praça 11 de Junho e o Saco do Alferes, ficando excluído o morro de Santa Teresa.

Para a concessão da licença, estabelecia várias exigências relacionadas às dimensões do pé direito, das portas e janelas, nível do assoalho, cubagem dos quartos e qualidade dos materiais de construção. Exigia que entre as casinhas ou quartos fosse aberta uma rua central ou lateral com largura mínima de 10m, calçada, com declive e provida de lampiões. Cada habitação com mais de um cômodo deveria ter uma dependência com fogão e chaminé. Todo cortiço teria uma latrina geral, lavanderia com água encanada e coradouro (era proibido guardar roupa molhada no interior das habitações).

Numa evidente concessão às autoridades sanitárias, a Câmara comprometia-se a enviar à Junta a planta do terreno e das dependências obrigatórias acima mencionadas e a consultá-la sempre antes de conceder as licenças requeridas.

Exigia, por fim, que os proprietários mantivessem um serviço de limpeza permanente; caiassem o cortiço, interna e externamente, duas vezes ao ano; inscrevessem na fachada de cada casinha a lotação autorizada e comunicassem às autoridades sanitárias o aparecimento de qualquer moléstia contagiosa, cuidando de remover o doente para o local especificado.

O combate aos cortiços parece ter sido bastante intenso em 1882 e 1883, quando, segundo Vieira Souto:

(...) por ordem da Junta de Higiene Pública foram destruídas ou fechadas as mais úmidas, escuras e imundas dessas habitações que entre nós são dedicadas às classes proletárias. A mortalidade de 1884 foi a menor dos últimos treze anos⁴.

Foi nesse contexto que o Estado concedeu, finalmente, aqueles favores reclamados pela comissão médica de 1876, destinados a estimular as grandes companhias privadas a construírem "domicílios salubres a baixo preço para as classes pobres".

Já em 30 de outubro de 1875, o incorporador Américo de Castro obtivera isenção da décima urbana por 10 anos (prazo ampliado depois para 30 anos) e outras vantagens para a construção das chamadas "Evoneas" na cidade e em seus subúrbios, tantas quantas fossem necessárias para fazer desaparecer os cortiços.

Entretanto, só a partir de 1882 constituiu-se uma indústria de construção de moradias populares subsidiada pelo Estado. Sua atuação coincide com a transição da monarquia para a república e com a explosão populacional do Rio de Janeiro subsequente à abolição da escravidão. Tais empresas iriam beneficiar-se com a política financeira inflacionária que deu origem ao Encilhamento e propiciou o primeiro surto de industrialização na capital.

AS COMPANHIAS CONSTRUTORAS DE CASAS PARA OPERÁRIOS

Em 9 de dezembro de 1882, a Câmara dos Deputados e o Senado aprovaram o Decreto Legislativo nº 3151, que isentava de impostos aduaneiros a importação de materiais de construção e concedia vários benefícios fiscais “às firmas que construíssem casas populares higiênicas, com fossas, dependências de cozinhas e de lavanderia, elevadas do solo e com boa recreação”.

Desde então, numerosos pretendentes requereram esses favores.

Uma das primeiras propostas, de março de 1884, era subscrita por Felicíssimo Vieira de Almeida (fazendeiro domiciliado em Cabo Frio), Antônio José Rodrigues de Araújo (comerciante português) e Dr. Lourenço Ferreira da Silva (médico brasileiro): um fazendeiro, um comerciante e um médico, sugestiva combinação! Prometiam construir prédios para os “menos favorecidos”, cobrando aluguel mensal não superior a 25\$000. Pediam, para isso, a posse por 50 anos de um terreno público no Mangue da Cidade Nova e a cessão de homens da Casa de Correição para os trabalhos de aterro. No fim do prazo, terreno e benfeitorias revertiriam para o Estado¹.

É uma proposta tosca comparada com as de Vieira Souto ou Arthur Sauer, por exemplo, que apresentaram projetos bem mais sofisticados, fundamentados num discurso articulado, respaldados por influências e capitais de peso.

Em 17 de outubro de 1885, três concessionários obtiveram os favores do Decreto Legislativo de 1882. Um deles era Luís Rafael Vieira Souto associado a Antônio Domingues dos Santos Silva².

Projetavam construir, em quatro anos, 60 “familistérios”, com capacidade para 100 operários cada, no centro da cidade e em seus arredores mais próximos.

Cada familistério teria, no 1º pavimento, habitações para famílias (saleta de entrada, sala, quarto, cozinha, latrina, quintal independente e água), pelas quais seriam cobrados, no máximo, 28\$000; no 2º pavimento, quartos para operários solteiros (com duas camas, lavatório, mesa, cômoda, cabide e baús, incluindo serviço de asseio e iluminação), pelos quais cobrariam 7\$800. No 2º pavimento, haveria latrinas, mictórios, pia e tubo de lixo; e no 1º, lavadouro, coradouro e banheiros comuns. A empresa faria a conservação e desinfecção dos familistérios de 15 em 15 dias.

Vieira Souto e seu sócio pretendiam facilitar a aquisição das casas pelos operários e exercer sobre eles severa e “educativa” vigilância: nos corredores, escadas e outros lugares de passagem inscreveriam “máximas econômicas e morais tendentes a educarem os operários no cumprimento de seus deveres civis”; um empregado “fiscalizaria o procedimento dos operários e inquilinos e (...) o asseio e a boa ordem”. Os que dessem exemplo de mau comportamento seriam “despedidos” (a expressão é essa) pela empresa.

Em troca, pediam isenção do pagamento da décima urbana, dos direitos de transmissão de propriedade, das taxas de arruamento e edificação, a instalação gratuita da canalização de esgotos e um último ponto extremamente importante, o domínio útil sobre terrenos públicos e o direito de desapropriação por utilidade pública dos terrenos e prédios necessários para a realização do projeto.

O Decreto de outubro de 1885, concedendo a Vieira Souto e Antonio Domingues os favores do Decreto Legislativo de 1882, estipulava, entre outras coisas, o prazo de dois meses para a apresentação dos planos dos edifícios e outros três meses para o início das construções - o que demonstra a urgência com que o governo esperava obter as novas casas salubres para a gente pobre.

Concedia isenção por 20 anos do imposto predial para os prédios construídos. Contudo, incluía uma exigência que todos os concessionários considerariam impraticável: a empresa faria à sua custa a demolição dos cortiços condenados pelas autoridades sanitárias e ainda por cima indenizaria os proprietários da importância dos materiais e da mão-de-obra (A indenização seria calculada por peritos, com recurso para arbitramento judicial).

Assim, o governo imperial pretendia matar dois coelhos - aliás, três - com uma cajadada só: por um lado, promovia uma oferta de casas salubres, a preços tabelados e, ao mesmo tempo, livrava-se do ônus de demolir os cortiços que iriam desaparecendo, progressivamente, à medida que se expandisse a indústria subvencionada. Por fim, não transgredia o sacrossanto princípio da propriedade privada - e os donos de cortiços, por mais especuladores e vis que fossem, eram proprietários.

Em dezembro de 1885, os concessionários apresentaram o plano das habitações e, um ano depois, a Inspetoria Geral de Higiene aprovava-os, recomendando que lhes fosse reservado "lugar condigno entre os planos até então apresentados". Só em fevereiro de 1887, obtiveram aprovação definitiva. Era longa e tortuosa a tramitação burocrática desses projetos. Quase um ano e meio depois, em setembro de 1888, Vieira Souto, associado agora ao arquiteto Luís Schreiner, solicitava nova concessão, assegurando que granjeara a adesão de importantes capitalistas e adquirira "vasta área de terrenos muito próxima do centro da cidade para construir".

A razão do atraso era o impasse surgido entre V. Souto e outros concessionários com o governo em torno da exigência de que as empresas demolissem os cortiços condenados pelas autoridades sanitárias, na proporção das habitações que fossem construindo.

Essa cláusula foi derogada pela Lei nº 3.349, de 20/10/1887, e só depois disso Vieira Souto adquiriu os mencionados terrenos. Entretanto, sua companhia não foi à frente, como a maioria das concessões que proliferaram, em maior número, durante o tumultuado período do Encilhamento.

A Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro, fundada por Arthur Sauer, foi uma das poucas que levaram à pátria os seus planos.

Além de engenheiro civil, Arthur Sauer era sócio-gerente e diretor da Casa Laemmert, típico exemplo das manufaturas comerciais que se originaram como apêndices da atividade de importação, tal como outras grandes casas editoras (Garnier e Leusinger). Começou editando folhinhas de calendário e outros artigos banais, tornando-se famosa ao editar o *Almanak Laemmert*. Em 1887, seu fundador, Eduardo Laemmert, retirou-se para Alemanha e faleceu no ano seguinte, deixando grande fortuna. A firma passou para H. Laemmert & C.; em 1891 possuía o capital de 1.350 contos, o que a caracterizava como manufatura de grande porte.

Em junho de 1887, Sauer requereu concessão para construir, por si ou empresa que organizasse, na cidade do Rio de Janeiro e em seus arredores, "casas para pobres e operários" (mais adiante, se referirá também a "empregados subalternos"), em substituição aos cortiços e estalagens.

Obteve a concessão pelo Decreto nº 9.859, em 8 de fevereiro de 1888. Junto com Vieira Souto e outros concessionários, empenhou-se pela supressão da cláusula que exigia das companhias a demolição dos cortiços e pela obtenção de um "privilégio" básico para a sobrevivência dessas empresas: a isenção dos direitos de importação.

Em abril de 1889, pediu a prorrogação por seis meses do prazo para a incorporação da companhia. Declarou que havia incumbido o Visconde de Figueiredo¹⁰ de levantar na Europa os capitais necessários, mas o grande financista esbarrara na crise financeira provocada pelas "catástrofes do Comptoir d'Escompte e Sindicato do Cabo", ameaçando de quebra número avultado de instituições bancárias européias.

Em junho de 1889, às vésperas da proclamação da República, foi, finalmente, organizada com o nome de Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro (o nome originalmente previsto seria Imperial Companhia...), com escritório central na Rua dos Inválidos, nº 71, e capital de 2 mil contos de réis, divididos em 10 mil ações de 200\$ cada".

A composição de sua administração revela, claramente, o predomínio do capital comercial e bancário na formação dessa "indústria". Diretoria: Arthur Sauer, industrial, e João Francisco Fróis da Cruz, negociante.

Suplentes da Diretoria: Comendador Manuel José da Fonseca, diretor da agência do Banco Aliança do Porto, e Comendador Antônio Bernardo Pinto, presidente do Banco del Credere.

Conselho Fiscal: Senador Manuel José Soares, presidente do Banco do Comércio, Antônio Gomes Vieira de Castro, negociante, e Comendador Manuel Pereira Barbosa, diretor do Banco do Comércio.

Suplentes do Conselho Fiscal: Comendador Fernando Pinto Cardoso da Gama, presidente do Banco Popular e Dr. Antônio José Rodrigues Torres Neto, advogado, e Comendador Manuel José de Carvalho, diretor do Banco Popular.

Os estatutos da companhia revelam o caráter híbrido do empreendimento, que pretendia ser ao mesmo tempo uma indústria de construção, uma agência de importação, uma empresa imobiliária, envolvida na especulação com terrenos, e também uma empresa de serviços, na medida

em que auferia rendas com o aluguel de casas. Senão, vejamos.

A Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro podia ser transferida para qualquer outra cidade ou estabelecer dentro e fora do Império filiais ou agências. Tinha como finalidade construir vilas operárias (*cités ouvrières*) em diversos pontos da Corte e seus arrabaldes, em terrenos do domínio do Estado ou adquiridos por ela. Edificaria grupos de habitações higiênicas para operários, casas separadas de aluguel módico para empregados subalternos do Estado e casas particulares para as classes médias. Aos inquilinos facultaria a aquisição das casas ante prestações mensais.

Outras cláusulas mostram que desfrutava de uma ampla margem de ação, inclusive especulativa. Estava apta a "executar quaisquer obras de saneamento da cidade do Rio de Janeiro ou de outra a que se obrigue por contrato". Uma cláusula autorizava-a a empreitar quaisquer obras ou a fazer "operações" que se ligassem aos interesses da companhia. Além disso - e esta parece ser a grande brecha para a especulação com terrenos - podia "comprar e adquirir por meio de arrendamento, troca ou qualquer outro meio lícito, bens de raiz, direitos e concessões ou privilégios que se tornem necessários ou convenientes aos fins da Companhia". Reedificar prédios para a venda ou aluguel podia ser outra forma de especular com as zonas da cidade que se tornavam degradadas ou, quem sabe, de obter e comercializar materiais de construção usados.

A companhia pretendia, ainda, fabricar ou importar materiais ou objetos destinados a edificações higiênicas, estabelecendo para esse fim agências dentro ou fora do Império. E, de fato, ela importou grande quantidade de materiais de construção e equipamentos. Beneficiada pela isenção dos direitos alfandegários, comercializou-os quase clandestinamente, para serem usados, não na construção de casas para operários, mas de habitações luxuosas. Atuou como importadora privilegiada e pirata.

O Decreto nº 9.859, de 8 de fevereiro de 1888, que renovava a concessão de Sauer, dera-lhe isenção por 20 anos dos direitos de consumo para os objetos, aparelhos e materiais de construção que importasse; isenção por 15 anos do imposto predial, direitos de desapropriação; fornecimento gratuito de água pela municipalidade. Em troca, ele se obrigava a iniciar as obras três meses após a formação de sua companhia e, em três anos, construir habitações para três mil inquilinos, estratificados em seis categorias:

CATEGORIAS

- 1 pessoa
- 3 pessoas
- famílias de até 5/6 pessoas
- famílias de até 8 pessoas
- famílias de até 10 pessoas
- famílias de até 12 pessoas

ALUGUÉIS

- 10\$000
- 15\$000
- 25\$000
- 30\$000
- 35\$000
- 40\$000

A Companhia deveria proporcionar iluminação gratuita a gás ou eletricidade nas áreas comuns, empregado para zelar pela ordem e conservação, um ou dois médicos para cuidar da saúde dos inquilinos (e enviar relatórios semestrais à Inspetoria Geral de Higiene) e, até, escolas mistas para a educação de primeiro grau.

Em dezembro de 1890, Sauer apresentou ao engenheiro fiscal da Companhia de Saneamento uma lista das obras em curso: *Vila Rui Barbosa*, parcialmente construída, a única que ficava no centro da cidade, na esquina da Rua dos Inválidos com a do Senado, num terreno de 25.000m²; *Vila Arthur Sauer*, parcialmente construída, ao lado da Fábrica de Tecidos Carioca, na Rua D. Castorina, atrás do Jardim Botânico, em terreno de 51.000m²; *Vila Senador Soares*, na Rua Gonzaga Bastos, entre a Barão de Mesquita e o Bulevar Vila Isabel (na Barão de Mesquita seria inaugurada, em 1895, a fábrica Cruzeiro, da América Fabril, e em Vila Isabel já funcionava, desde 1887, a Fiação e Tecidos Confiança Industrial); *Vila Maxwell*, ao lado da Fábrica de Tecidos Confiança, na Rua Maxwell, em terreno de 11.200m²; *Vila Sampaio*, em frente à estação de Sampaio, na Central, na Rua 24 de Maio, ocupando 24.000m²; *Vila Fróis da Cruz*, perto do Largo dos Leões, na Rua São Clemente, em terreno de 11.000m²; *Vila Mangueira*, próxima à estação da Mangueira, com 11.000m²; *Vila Carvalho*, perto da estação de S. Francisco Xavier, com 15.000m²; *Vila Rocha*, em frente à estação do Rocha, na Rua D. Ana Néri, em terreno de 45.000m²; *Vila Riachuelo*, perto da estação do Engenho Novo, na Rua 24 de Maio, em terreno de 48.000m²; *Vila Carolina*, perto da estação do Engenho Novo, com 44.000m²; *Vila Vieira de Castro*, também perto da estação do Engenho Novo, na Rua Sousa Barros, com 20.000m².

Do ponto de vista industrial, a Cia. de Saneamento constituía uma empresa de grandes proporções para a época. Num requerimento dirigido a Floriano Peixoto, em setembro de 1891, informava que mantinha cinco grandes obras, exclusivamente destinadas a operários e classes pobres, com mais de 1.500 operários¹², além de dez grandes vilas em projeto, cada uma com capacidade para alojar cerca de mil pessoas. Se todas fossem realizadas, a companhia daria alojamento a 15 mil operários - cifra ambiciosa, que correspondia a quase um terço da força de trabalho engajada no setor industrial, segundo o Censo de 1890.

Nos primeiros anos da República, que coincidem com o Encilhamento e o surto fabril, os negócios da Companhia de Saneamento parecem ter ido bem: não só a construção de vilas e o aluguel e venda de habitações, como também seus negócios "invisíveis": a especulação com terrenos e com materiais de construção importados. Aliás, os anos 1888-1890 caracterizaram-se por intenso movimento de construção predial no Rio de Janeiro.

Em novembro de 1890, os negociantes de madeira da capital dirigiram um abaixo-assinado ao Ministro da Fazenda, Rui Barbosa, com graves denúncias contra a Cia. de Saneamento e suas congêneres¹³. Pediam providências contra a permanência da isenção de direitos alfandegários a essas empresas:

De todas as formas de proteccionismo não há nenhuma tão perigosa e que mais se preste a maiores abusos, prejudicando legítimos interesses comerciais e industriais que na sua queda arrastam de volta rendimentos importantes da Fazenda Pública.

Com a continuação e desenvolvimento das concessões aludidas em pouco tempo não se despachará mais na Alfândega madeiras e materiais, pois obedecendo a uma lei natural, o gênero chegará ao consumo pelo caminho mais curto e econômico, sendo este sem dúvida o não pagamento de pesados direitos de importação.

Inútil é falar de fiscalização pois ela é tão difícil, que praticamente se pode chamar de impossível.

Em gêneros importados a granel não há marcas nem números que os distingam e uma tábua, cançoiera ou telha são aparentemente iguais a outra telha, cançoiera ou tábua.

Torna-se necessário a proibição a essas Companhias e empresas de depositarem o material que importam com esses favores em casas de negociantes destes gêneros, como atualmente acontece com a Companhia de Saneamento da Cidade; mas sim terem elas seus depósitos e cada um com um fiscal do Governo, pois que mesmo assim será difícil a fiscalização, atendendo-se a que as pequenas embarcações que trazem de bordo para a terra e mesmo dos depósitos para as obras podem ser despachadas para qualquer parte, tornando-se como já se disse difícil a fiscalização.

Na mesma época, ocorreu séria contenda entre a companhia e o governo, justamente a propósito dos direitos de importação. O pivô da questão foi o Decreto nº 947 A, de 4 de novembro de 1890, promulgado pelo Ministro da Fazenda, Rui Barbosa, que exigia o pagamento de direitos de alfândega de tudo quanto houvesse de similar no país, “e isto quer dizer de todo o material que o suplicante importa do estrangeiro porque não há material algum de construção que não tenha similar no país...” -afirmava Sauer.

Em documento dirigido a Deodoro da Fonseca, em setembro de 1891, Sauer argumentava que o decreto não podia ter efeito retroativo sobre as concessões anteriores. Acusava-o de ferir a Constituição, de trair a promessa de que os direitos adquiridos sob a monarquia seriam respeitados, e ameaçava:

Entretanto, esta benfeitora empresa, que é uma das poucas que efetivamente não se incorporara para a especulação, e que hoje ostenta grandes Vilas e moradas para o Proletariado da Capital e que fora chamada a extinguir as estalagens e cortiços, será forçada a uma liquidação desastrosa, na qual passarão as Vilas construídas para os operários em mãos de terceiros, que por certo as alugarão por preço quadruplicado...

Além de protestar contra o fim da isenção de direitos, Sauer reclamava, insistentemente, que os preços dos aluguéis fixados no decreto de concessão impossibilitavam a construção de novas vilas operárias.

Esses não foram os únicos atritos entre a companhia e o Estado. Em maio, o Diretor das Obras do Ministério do Interior, Comendador Francisco Joaquim Bethencourt da Silva (por sinal, um dos diretores do Banco Predial), entregou ao Ministro o resultado de uma

fiscalização na Vila Rui Barbosa, apontando uma série de irregularidades". Referindo-se a esta companhia e também à Evoneas Fluminenses, desculpava-as, em parte, face à elevação do preço de construção dos prédios ocasionada pela conjuntura inflacionária que o país atravessava. Mesmo assim, encaminhou a Sauer as correções que deviam ser feitas na Vila Rui Barbosa, como a instalação de caixas de lavagem e desinfecção nas latrinas, mais banheiros e ampliação dos pátios internos. Em novembro, lembrou-lhe a exigência de que instalasse, em cada grupo de habitações com mais de 30 famílias, lavanderia desinfetante a vapor e banhos frios e quentes. Pouco depois, criticou a companhia por não haver instalado em suas vilas iluminação elétrica ou a gás, usando o querosene.

Justificando o não-cumprimento dessas exigências, Sauer alegou que os aparelhos para banhos e lavanderias a vapor, para a iluminação a gás e elétrica e "muitíssimos outros materiais chegados e a chegar da Europa" dependiam da aprovação pelo Governo da Petição de 23 de setembro de 1890, contra a aplicação do decreto de Rui Barbosa.

No mesmo ofício, anexava - como instrumento de pressão - um abaixo-assinado, subscrito por 94 inquilinos da Vila Rui Barbosa (um dos quais se declarava também "acionista"), dirigido em 7 de setembro de 1891, ao diretor gerente da Cia. de Saneamento:

Os abaixo-assinados (...), considerando que o fim desta Companhia é concorrer para a manutenção da higiene nesta capital, como indica o seu título e expressa a letra do contrato com o governo, e mais que a primeira condição de higiene numa habitação qualquer é proporcionar banhos aos moradores, vêm pedir a V.Sa. que quanto antes mande satisfazer esta parte do programa (...).

Sr. Diretor, já há muito tempo nutríamos desejos de fazer a V.Sas. este pedido, como porém estávamos no inverno, e o estado sanitário desta capital era satisfatório, ficamos satisfeitos com a declaração do cidadão porteiro, e como essas promessas por parte da Companhia não realizaram-se e a estação calmosa aproximasse com todos os seus horrores, não vimos outra solução a uma questão de tanta importância, senão dirigirmo-nos pessoalmente a V.Sa., certos de que não nos negará deferência.

No início de 1892, foi discutido o projeto de regulamento para as vilas operárias da Companhia de Saneamento. Com a febre de empresas suscitada pelo Encilhamento, apareceram muitos pretendentes à construção de casas para operários e funcionários públicos. As Companhias Evoneas Fluminense¹⁵, Técnico-Construtora e o Banco dos Operários já tinham iniciado suas obras. Contudo, somente a Cia. de Saneamento, a mais antiga, cujo contrato servira de padrão às demais, havia concluído, efetivamente, a construção de vilas. Seria então a primeira a ser dotada de um regulamento.

Não conheço a minuta do projeto apresentado por Sauer. Tive acesso apenas aos pareceres da Inspeção Geral de Higiene e da Intendência Municipal. O primeiro afirmava que a legislação referente à construção de casas populares higiênicas não dera os resultados previstos devido "à indiferença dos capitalistas naquela época; e ainda à preferência que dão os

proprietários a construir casas de módico aluguel sem sujeição à lei". Fazia nítida distinção entre a indústria de construção subvencionada pelo Estado - gozando de favores e privilégios, mas obrigada a respeitar normas técnicas e arquitetônicas e a cobrar aluguéis predeterminados, - e uma indústria de construção sem vínculos com o Estado.

Bem sabeis que muitos proprietários de cortiços transformaram-nos de acordo com as prescrições dos delegados da inspetoria de Higiene e ainda hoje o fazem, sem que queiram ficar presos a um contrato com o Governo que impõe preços fixos nos aluguéis das casas.

Poderiam ser citados alguns exemplos de cortiços denominados - avenidas e vilas - que sob o ponto de vista da Higiene em nada são inferiores aos projetos que têm sido apresentados e quicá iniciados pelos concessionários de favores, de acordo com a Lei citada.

A Inspetoria de Higiene criticava o projeto de regulamento de Sauer porque, fugindo à sua finalidade, alterava em muitos pontos os termos do contrato, principalmente no tocante aos aluguéis. Atenuava as exigências com relação às plantas das casas, deixando a companhia em liberdade para agrupar de qualquer modo os tipos de habitação (o parecer considerava péssima a disposição interna da Vila Rui Barbosa, que só diferia dos cortiços "na elevação dos edifícios e no aspecto pretensioso deles"). A companhia pretendia também anular o direito de fiscalização da Inspetoria e da municipalidade.

O projeto de regulamento aumentava os preços dos aluguéis para os seis tipos de casas, que passariam a ter os seguintes valores:

CLASSE	AUMENTO	%
1ª	de 10\$000 para 15\$000	50%
2ª	de 15\$000 para 25\$000	67%
3ª	de 25\$000 para 40\$000	60%
4ª	de 30\$000 para 50\$000	67%
5ª	de 35\$000 para 60\$000	71,5%
6ª	de 40\$000 para 72\$000	80%

Além disso, dilatava de 15 para 20 anos a isenção do imposto predial, ampliava o direito de desapropriação sobre terrenos com edifícios, incluía a isenção do imposto de transmissão de propriedade para os bens que adquirisse e vendesse, assim como o domínio útil dos terrenos do Estado, sem limitação de posse, a isenção de fretes nas estradas de ferro governamentais e a licença para estabelecer em suas vilas armazéns que pagariam luvas e aluguel maior que o das casas operárias.

A Inspetoria de Higiene considerava excessivos os aumentos de aluguéis¹⁶ e os favores reivindicados, e observava:

(...) não podendo o custo de cada casa de 1.^a classe elevar-se a 1:000\$000 (...) o aluguel (atual) de 10\$000 mensais ou 120\$000 anuais corresponde a um juro de 12%, que não é deveras módico e compensa bem quaisquer serviços da Companhia (...).

Quanto às demais críticas contidas no parecer, vale a pena destacar a que se refere aos quintais. Segundo o inspetor de Higiene, as casas de 3.^a a 6.^a classe deviam, obrigatoriamente, ter quintais com área mínima correspondente à metade da área da casa. "Os inquilinos poderão ajardinar ou fazer hortas em tais quintais, sob fiscalização e com permissão da Companhia, ou contratar com esta o preparo e cultivo dos quintais". Essa preocupação em garantir um elemento de auto-suficiência na reprodução da família operária relacionava-se, sem dúvida, ao problema do abastecimento e à terrível carestia dos gêneros alimentícios na capital.

OBSERVAÇÕES FINAIS

As companhias privilegiadas de construção "fracassaram" na medida em que o grande capital não cumpriu a missão regeneradora que lhe atribuíam, de início, os higienistas. As vilas construídas em lugares distantes do centro acolheram uma parcela do proletariado fabril, particularmente o da indústria de tecidos, mas a crise habitacional, radicada no centro do Rio de Janeiro, persistiu, adquirindo dimensões dramáticas nos anos subsequentes à abolição e à proclamação da República.

A questão da localização das moradias salubres que, supostamente, substituiriam as habitações coletivas foi objeto de controvérsias, desde o princípio. Construí-las no centro ou nos arrabaldes? Questão que se entrelaçava a outra controvérsia: a viabilidade ou não de se pulverizar os bairros insalubres do centro e remover sua população para a periferia.

Durante a tramitação dos pedidos de concessão, as companhias construtoras de habitações higiênicas exibiam pareceres de todas as instituições de peso da sociedade civil, de alguma forma implicadas na questão do saneamento da cidade (isto é, em assegurar condições mínimas de reprodução física e "moral" da força de trabalho que o Rio de Janeiro concentrava).

O Memorial apresentado por Sauer à Assembléia Geral Legislativa continha, por exemplo, pareceres da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, da Inspeção Geral de Higiene, do Clube de Engenharia e da Imperial Academia de Medicina. Este último trazia uma longa e erudita explanação; estendia-se em "considerações sociológicas", depois em "considerações higiênicas", tudo isso para concluir que a Companhia de Saneamento e outras do gênero trariam enormes benefícios à família, à cidade e ao Estado:

(...) teremos não uma população raquítica, sem bástante atividade produtora para si e para a atividade social, mas sim adultos e crianças, homens e mulheres, com o vigor da saúde do corpo e da alma, capazes do trabalho que habilita, que dá os meios de garantir as necessidades do presente, (...).

A única divergência entre os autores desse parecer dizia respeito, exatamente, à localização das habitações salubres para o proletariado. O relator opinava pela edificação das casas da 1.^a à 5.^a classe nos arrabaldes do Rio de Janeiro, próximas às linhas de bondes ou à Estrada de Ferro D. Pedro II, invocando "os graves inconvenientes que apresentam nas cidades populosas a residência em comum de grandes massas de indivíduos..."

Dois outros membros da Academia propunham que as habitações tivessem um só pavimento e fossem edificadas no centro da cidade, de preferência nos morros cuja altitude seria uma garantia para a saúde de seus moradores: "... assim colocados, os operários terão a vantagem da proximidade do seu local de trabalho, e mais que não serão sobrecarregados com a despesa do transporte diário".

Tais razões não pareciam convincentes ao relator que, além da benéfica influência da "habitação campestre", propunha a redução no preço das passagens concedida pelas companhias de viação pública. A edificação nos arrabaldes constituía um meio indireto de fazer desaparecer os cortiços do centro, onde só admitia as casas de 6.^a classe - as mais caras - "pelas razões que são óbvias, que seus moradores não viverão em antagonismo completo com a higiene, como sabem proceder os infelizes habitantes do cortiço".

Contudo, nem todos os setores dominantes demonstravam o mesmo entusiasmo com relação à missão regeneradora e filantrópica das companhias privilegiadas. Referindo-se aos vários requerimentos apresentados a seu ministério, solicitando os favores do decreto de 1882, declarava, por exemplo o ministro do Império, em seu Relatório à Assembléia Geral Legislativa de 1889:

O problema da pobreza, em todos os tempos, e particularmente em nosso século, é muito difícil, senão insolúvel, e para atenuar o rigor dos desafortunados tem-se recorrido a paliativos e nada mais. (...)

Como está declarado na Lei, é duplo fim das empresas construtoras: fornecer habitações a operários e classes pobres. Embora diferentes uns dos outros, todos, em geral, dependem do crédito, pelo qual mal se mantém e sempre a preço alto, tendo por esse motivo sido frustrados muitos projetos filantrópicos no sentido de conseguir que o operário forme seu orçamento de despesa e o observe.

A oscilação do salário e despesas supervenientes desencorajam os cálculos dos mais econômicos; nestas condições, o crédito que podem inspirar por seus precedentes é o seu melhor apoio e recurso. /O ministro aludia, sem dúvida, ao sistema de "barração" que prevalecia nas unidades cortiços-armazéns/. As facilidades ou vantagens que ao inquilino embaraçado pode fazer, e efetivamente faz, o proprietário particular, com dificuldade não se conseguiriam de uma empresa, ainda que favorecida pelo Estado.

A estas considerações, acrescente-se (...) a da repugnância quase invencível por parte dos operários em submeterem-se a um regime doméstico com restrições ine-

vitáveis de sua liberdade, o que sucederia nos tipos projetados de habitações coletivas.

Se vale a experiência dos povos mais oprimidos pela pobreza, sobram razões para não confiar, por enquanto, nas empresas que, apoiadas em singulares favores do Estado, se proponham aos fins aludidos com o propósito de remunerar os capitais empregados. Antes, me parece que, fora da iniciativa piedosa de instituições de previdência e de ousadia desinteressada da caridade cristã, a mais eficaz das proteções aos desfavorecidos da fortuna, dever-se-ia manter o princípio tutelar da concorrência na indústria da construção de habitações para todas as classes sociais, observados rigorosamente os preceitos higiênicos e as convenientes disposições municipais².

NOTAS

1. CARVALHO, L. de A. 1980, p. 62.
2. O maior número de intimações referia-se às freguesias de Santana e Santa Rita. Vejamos alguns exemplos:
Freguesia de Santana, 2º distrito sanitário:
 . estalagem na Rua das Flores nº 84B, explorada pelo arrendatário José Joaquim da Silva, e pertencente a Aurélio Moraes. Estabelecida há apenas três anos, possuía 45 quartos (4m de altura, 4,5m de comprimento e 4,20m de largura). Lotação estipulada: três pessoas por quarto. Intimada a fechar por serem os quartos de madeira. A intimação foi anulada pelo Barão do Lavradio;
 . estalagem na Rua Conde d'Eu nº 162, cuja arrendatária era a firma comercial Antônio Francisco de Oliveira & Cia. Tinha 13 quartos (2,82m de altura, 4,45m de comprimento e 3,75m de largura). Intimado a fechar por serem de madeira e por necessitarem de pintura, calçamento e calçamento. Intimação suspensa com exigência de realização de obras;
 . estalagem na Rua Caldwell nº 67, proprietário J. Couto. Tinha 15 quartos. Segundo denúncia do Barão do Lavradio, conservava as portas fechadas para evitar a inspeção da comissão sanitária e da polícia municipal.
Freguesia de Santa Rita:
 . estalagens intimadas a observar lotação: Ruas da Prainha nºs 170, 187; Imperatriz nºs 95 e 95 loja; Senador Pompeu nºs 20, 31, 41, 53 e 57.
 ARQUIVO Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Códice 44-2-8, f. 2-16.
3. Ibidem, f. 33-40, 45-54.
4. Idem. Códice 46-4-56, f. 2-6.
 Consultando-se a documentação do Arquivo Geral da Cidade, verifica-se que há, de fato, um número bastante grande de intimações feitas pelas comissões vacino-sanitárias a proprietários de cortiços para que os demolissem em 48 horas ou procedessem às obras de remodelação exigidas. Vale a pena destacar um desses casos, que revela as dificuldades que se colocavam à transferência da população para a periferia da cidade. Num ofício de 19 de janeiro de 1884, Luís Gonçalves da Cunha, dono de um cortiço da Rua Diogo Feijó nº 103, pedia licença para executar as obras determinadas pela Junta de Higiene: substituição das frentes de madeira de alguns quartos por frontais de tijolo e abertura de janelas para arejamento e iluminação.
 A margem do documento, figura uma anotação do engenheiro de obras, Nascimento Silva, aconselhando a demolição do cortiço, por se achar em área proibida, lembrando ainda que o dono devia três anos de foro à municipalidade. Em novo requerimento de 4 de fevereiro, Luís Gonçalves pedia à Câmara que reconsiderasse sua decisão; Nascimento Silva reformulou seu parecer, exigindo, porém, a "demolição parcial a fim de que a classe menos favorecida seja gradual e paulatinamente mudada para lugares mais apropriados".

5. Idem. Códice-48-4-54, 2 folhas. Ver também "Relação dos requerentes de casas para operários e classes pobres de 1884 a 1891", Códice 46-41-50.
6. Idem. Códice 46-4-56, 31 folhas.
Vieira Souto participou da construção de ferrovias (S. Stein, por exemplo, menciona um contrato firmado pelo governo da província do Rio de Janeiro com Vieira Souto e Eduardo Hargraves para a construção da ferrovia ligando Pati do Alferes a Belém). Envolveu-se com vários projetos de melhoramentos urbanos, tendo sido, inclusive um dos principais críticos dos relatórios apresentados pela Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro. (Ver *O melhoramento da cidade do Rio de Janeiro*. 1875, 174 p.) Fazia parte do Conselho de Saúde Pública.
7. O parecer da Inspetoria, assinado pelos Drs. Pires de Almeida e Pedro Afonso de Carvalho, exaltava o projeto como "movimento aperfeiçoador", resultante da associação do governo com empresas particulares, a exemplo das grandes metrópoles européias, digno de ser seguido exceto num ponto: lá, a carestia de materiais e a escassez de terrenos exigiam a construção de grandes edifícios de dois ou mais pavimentos. Semelhantes "colmeias humanas" não eram higiênicas nem deviam ser reproduzidas aqui. Aconselhavam "pequenas casas de economia separada", com apenas um ou dois pavimentos, de modo a evitar todo tipo de aglomeração e individualizar o operário e sua família. Condenavam, também, o uso dos porteiros, "entidade não conhecida entre nós e estranha aos nossos usos e costumes".
8. Em setembro de 1888, Vieira Souto apresentou uma nova proposta. Manteve as plantas já aprovadas, comprometendo-se a incorporar uma companhia em seis meses, iniciar as construções em um ano e concluí-las três anos depois. Os familistérios para 2000 inquilinos (antes eram 6000) compreenderiam agora quatro tipos de habitações, com alugueis reajustados:

. 1 pessoa	10\$000 (antes, 7\$800)
. 2 pessoas	15\$000 (antes, 12\$000)
. famílias de até 5 membros	25\$000
. famílias de até 8 membros	30\$000

 Em caso algum empregaria madeiramento de demolições e utilizaria, de preferência, materiais de construção nacionais.
A companhia manteria, para tratamento gratuito dos inquilinos, um médico que, semestralmente, apresentaria relatórios à Inspetoria de Higiene, com estatísticas nosológicas e mortuárias.
O uso das lavanderias e banheiros tinha agora preços tabelados.
O Ministério do Império, ouvidas a Câmara e a Inspetoria, daria regulamento para a polícia e regimento interno das habitações.
9. A documentação sobre a Companhia de Saneamento acha-se nos seguintes códices: 40-4-48; 46-4-57; 40-4-51.
10. Esse personagem, o Visconde de Figueiredo, ao qual já nos referimos, mereceria uma investigação mais cuidadosa. Grande banqueiro e financista, desempenhou frequentemente o papel de intermediário entre empresários e instituições bancárias estrangeiras; obteve várias grandes concessões para melhoramentos urbanos e portuários e, na gestão de Pereira Passos, foi comissionado pela municipalidade para levantar na Europa o empréstimo destinado a uma parte das obras de remodelação da cidade.
11. Num título de "Empréstimo em ouro de (...) 200.000 libras esterlinas divididas em 10.000 debêntures de 20 cada uma", lê-se que a companhia pagava juros de 76% ao ano, semestralmente, nos dias 2 de fevereiro e 1º de julho, ao câmbio do dia. Ao primeiro título de cada sorteio caberia o prêmio de cem libras. Os pagamentos seriam feitos nos escritórios da empresa no Rio ou em quatro bancos em Londres, Paris, Hamburgo e Lisboa. Lê-se, também, que o empréstimo tinha por finalidade adquirir prédios e terrenos e prosseguir a edificação de vilas operárias no Rio.
12. Ao que tudo indica, predominavam os imigrantes estrangeiros. Em ofício de abril de 1891 ao Intendente das Obras Municipais, a companhia pedia licença para construir cinco barracões para alojar temporariamente imigrantes, que iriam construir uma vila operária no morro de Santo Antônio, obra contratada com o Ministério da Fazenda. Em dezembro de 1890, a Intendência concedera idêntica licença para

as obras na Rua Gonzaga Bastos.

13. Subscriam o documento: Mesquita Bastos & Cia.; Manoel Vies (?); Manoel Berrogain (?); W. Moss; Noé Pinto de Almeida & Cia.; Campos & Cia.; Macedo Bastos & Cia.; Correia da Costa & Cia.; Clemente & Ferreira e Antônio Teixeira Rodrigues.
14. As infrações eram as seguintes: entre o porão e o primeiro pavimento, ao invés de empregar vigas de ferro ligadas entre si por arcos de tijolos ocos, usara simples vigamentos de madeira; as latrinas não tinham depósitos automáticos de desinfetantes; nos grandes agrupamentos como a Vila Rui Barbosa, não instalara lavanderias nem banhos quentes; as coberturas das casas eram, em sua maioria, de simples chapas de ferro zincado ou corrugado; o grande edifício externo da Vila Rui Barbosa tinha três pavimentos, quando o contrato permitia apenas dois. O engenheiro fiscal classificava as habitações de primeira e segunda classe da Vila Rui Barbosa de "uma enorme hospedaria, com longo corredor estreito".
15. Consta que a Cia. Evoneas Fluminense construía, em setembro de 1890, uma vila operária na praia de São Cristóvão. (Ver ARQUIVO Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Códice 46-4-58.) Em 1891, pedia a rescisão do contrato, alegando que não poderia sobreviver com os baixos preços estipulados para o aluguel, as restrições impostas pelo governo à importação de materiais, o câmbio desfavorável e os salários excessivamente altos dos operários.
16. A Inspetoria comparava-os com os aluguéis cobrados por casas equivalentes no "mercado livre". As cifras mencionadas nos dão uma idéia dos aluguéis de casas na periferia da cidade. O primeiro exemplo é o de um pequeno prédio assobradado na Rua Senador Bernardo de Vasconcelos nº 110 com um pavimento geral e um sótão; no primeiro pavimento possuía sala de visitas, dois quartos, sala de jantar, saleta com porta para uma área, despensa, cozinha, área e latrina; no sótão: sala e dois quartos com janela, latrina e terraço. Essa casa tinha mais um quarto e uma sala que o edifício de sexta classe da Cia. de Saneamento, pelos quais pedia o aluguel de 72\$000 mensais. Não obstante pagasse a décima, pena d'água, imposto de transmissão de propriedade e tivesse sido construída sem isenção de direitos de consumo, era alugada por 80\$000 mensais ou 960\$000 anuais - dos quais, subtraindo 151\$200 correspondentes ao imposto predial e à pena d'água, resultavam, líquidos, 808\$000 anuais ou 67\$400 mensais.
O segundo exemplo é também de uma pequena casa assobradada, no Engenho Novo, com duas saletas e dois quartos, provida de água encanada mas sem esgoto, alugada por 20\$000 (o aluguel passaria a 25\$000 assim que fosse instalada a rede de esgoto). Correspondia, segundo o parecer, a uma categoria intermediária entre a terceira e a quarta classe da Cia., que pedia 40\$000 e 50\$000.
17. RELATÓRIO apresentado à Assembléia Geral Legislativa (...) pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império, 1889, p. 142-3.
O último documento que consultei sobre a Cia. de Saneamento data de 21 de agosto de 1893. O prefeito Barata Ribeiro nomeara uma comissão para examinar o contrato da companhia em vista das muitas reclamações apresentadas à municipalidade. O engenheiro fiscal Alfredo Leon ordenara à companhia que afixasse em todas as suas cinco vilas, em lugares bem visíveis, o preço dos aluguéis e uma conclamação com os seguintes dizeres:

Os senhores inquilinos desta Vila que julgarem-se lesados em seus interesses ou com direito a qualquer reclamação, são rogados a levá-la ao abaixo-assinado, por escrito ou verbalmente, no Escritório do Fiscal, à Rua General Câmara nº 48 - 1º andar.

O Eng.º Alfredo Leon - Fiscal do Governo junto à Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro.

Capítulo 10

A VIRADA DO SÉCULO: ASPECTOS CONJUNTURAIS DO PERÍODO 1890-1900

A DECADÊNCIA DO VALE DO PARAÍBA

A vitalidade das fazendas de café do vale do Paraíba repousava na abundância da mão-de-obra escrava e na larga disponibilidade de terras. Como cultura tipicamente extensiva, crescia segundo uma lógica predatória, que consistia em extrair dos braços recém-adquiridos e das terras o máximo rendimento no menor tempo possível. A decadência do vale do Paraíba decorre, pois, da conjugação de vários fatores.

Com a devastação das matas virgens e a redução das terras disponíveis para a expansão da lavoura, a produtividade dos cafeeiros começou a decair progressivamente e o enfraquecimento das plantas tornou-as vulneráveis a pragas arrasadoras. A redução da oferta de terras implicou também o aumento considerável dos custos de inversão. No rastro das fazendas, ficaram as terras exauridas, convertidas em pastos. Por sua vez, à medida que encarecia e escasseava a mão-de-obra escrava, os fazendeiros deslocavam a força de trabalho ocupada nas culturas de subsistência para o cultivo de café, realimentando a escassez e carestia de gêneros alimentícios nas próprias fazendas, que já não eram autosuficientes e, sobretudo, no Rio de Janeiro, que passou, cada vez mais, a depender do estrangeiro e do Rio Grande do Sul para se abastecer de alimentos. Referindo-se aos anos de 1855 a 1875, afirma Wilson Cano:

Mesmo se considerarmos o fato de que os preços internos do café duplicam nesse período, o aumento dos preços dos alimentos, o aumento dos preços dos escravos (que triplicam) e o aumento dos preços das terras (que mais que duplicam) fariam com que a expansão do plantio se desse a custos crescentes (...). Vale dizer, essa expansão ocorria com margem decrescente de lucros, diminuindo, portanto, o ritmo e o potencial da acumulação¹.

O problema da reposição da mão-de-obra escrava, momentaneamente resolvido pelo tráfico interprovincial, passou a primeiro plano a partir da década de 1870. A quantidade de escravos em idade produtiva

declinava inexoravelmente. Entre 1830 e 1849, representavam 62% do total da força de trabalho escrava; na década seguinte, 51%; nos últimos anos da década de 80, apenas 35% do já reduzido contingente do país.

O envelhecimento progressivo dos escravos e a inevitabilidade da abolição - retardada por medidas graduais e inócuas como a Lei do Ventre Livre e a dos Sexagenários - provocou a rápida desvalorização do braço escravo que, de 1877 a 1887, passou a ser estimado pela metade do seu preço de mercado nas operações de penhor agrícola. Segundo Stanley Stein:

Ao passo que o custo da fazenda compreendendo a sede, a maquinaria, a terra e o café se desvalorizava gradativamente, a rápida depreciação do braço escravo cobria as fazendas com sua mortalha, reduzindo o valor das garantias que os fazendeiros podiam oferecer para os financiamentos pleiteados².

Até o fim dos anos setenta, eles obtinham empréstimos junto aos comissários de café, intermediários na venda do produto e na obtenção de recursos junto aos bancos. Contudo, a crise em que mergulharam as fazendas do vale do Paraíba arrastou consigo grande número de casas comissárias e foi agravada pela política de restrição ao crédito mantida pelo governo imperial até praticamente o fim do período monárquico.

Pouco a pouco, a era financeira caracterizada pelas relações de crédito individual desfez-se para dar lugar às relações frias e impessoais com o sistema bancário comercial, pagando os fazendeiros elevadas taxas de juros³.

Os múltiplos aspectos da crise - esgotamento dos solos, declínio da produtividade, envelhecimento da força de trabalho - só poderiam ser sustentados com a adoção de novas técnicas e relações de trabalho. Mas os fazendeiros do Vale continuaram apegados ao trabalho escravo e às técnicas agrícolas rotineiras. Quando veio a explicitação da crise na década de 80, estavam atolados em dívidas, já não tinham como reunir capital para financiar a aquisição de máquinas ou a instalação de colonos.

Em 1883, a dívida total da lavoura cafeeira era orçada em 300 mil contos, a maior parte dos quais recaía sobre os fazendeiros do Vale que, às vésperas da abolição, possuíam como única riqueza seus escravos representando, muitas vezes, 3/4 de seu patrimônio.

Descrevendo sua viagem de trem por Vassouras e distritos circunvizinhos, nos anos oitenta, Delden Laerne registrou:

(...) durante horas a gente viaja entre morros desnudos, salpicados de gigantescas vassouras cinzentas, tristes relíquias dos cafezais outrora tão magníficos que pareciam produzir ouro⁴.

A abolição da escravatura foi o golpe de misericórdia que se abateu sobre as velhas fazendas do rio Paraíba, que assistiram a deserções de grandes levas de ex-escravos de suas terras já estéreis para engrossar o proletariado da capital. De 1880 a 1889, a produção de café da província do

Rio de Janeiro reduziu-se de 2.229 mil sacas de 60 kg para 1.309. Segundo Eulália Lobo:

Apesar dos esforços do governo da República para promover a recuperação da agricultura através da facilidade de crédito, da moratória das dívidas dos fazendeiros e da política imigratória, a baixa da produção do café persistiu no vale do Paraíba e no Estado, onde não se fizeram novas plantações, sendo que em 1920 a produção era de 1.360 mil sacas apenas⁴.

A crise de 1888 modificou drasticamente a economia da província e da cidade do Rio de Janeiro, a começar pela mudança de função do porto. Nos anos compreendidos entre 1889/90 e 1893/94, o Rio de Janeiro ainda manteve sua primazia como principal porto de exportação do café. Depois disso, foi sobrepujado por Santos, que em 1902/3 exportava o dobro de café do Rio de Janeiro. Quando corriam as águas turvas do Encilhamento, a balança comercial do porto do Rio de Janeiro, que já manifestava uma tendência deficitária desde 1881/2, inverteu-se definitivamente. Desde então, tornou-se um grande importador de produtos destinados ao consumo não só da populosa cidade como de sua vasta zona tributária.

O ENCILHAMENTO

As medidas econômico-financeiras adotadas por Rui Barbosa, ministro da Fazenda do Governo Provisório (1889-1891), chefiado por Deodoro da Fonseca, inauguraram um dos períodos mais turbulentos da história financeira do país, conhecido como Encilhamento, por analogia entre a euforia dos pregões na bolsa de valores e as apostas nas corridas de cavalos.

Pelo decreto de 17 de janeiro de 1890, Rui repartiu o país em três grandes feudos - norte, centro e sul - entregando-os a dez bancos, que receberam autorização para emitir papel moeda, sem lastro ouro, inicialmente num total de 450.000:000\$000 (200.000:000 cabiam ao centro, com sede no Rio de Janeiro).

Com isso, o regime republicano confirmou e ampliou a política iniciada às vésperas da queda da monarquia pelo Visconde de Ouro Preto, que concedera a vários bancos a faculdade de emitir moeda, mas lastreada em ouro e títulos da dívida pública, para atender às necessidades de circulação criadas pela libertação dos escravos, a difusão do trabalho assalariado e, de modo geral, a intensificação das atividades econômicas no país.

Nos primeiros anos de consolidação da República, novos fatores vieram estimular as emissões. Além de herdar um grande desequilíbrio no balanço de pagamentos, o governo teve de arcar com enormes gastos para enfrentar as revoltas que colocaram em risco a sobrevivência do novo regime; precisou indenizar antigos proprietários de escravos, socorrer fa-

zendeiros de café em crise e financiar obras públicas nas cidades, ferrovias, portos, etc.

Embora atendesse aos interesses da exportação e do próprio Estado, a política financeira de Rui Barbosa teve, secundariamente, o propósito de incentivar a produção industrial interna. O estímulo inflacionário ao crédito, conjugado a uma política alfandegária protecionista não só aumentou as rendas do Estado como favoreceu a indústria, na medida em que encareceu o produto estrangeiro e dificultou a concorrência.

A criação dos bancos emissores resultou numa expansão descontrolada do meio circulante e dos índices inflacionários: entre 1889 e 1894, o papel moeda em circulação no país aumentou 3,5 vezes. Entre 1889 e 1898, os preços internos triplicaram. A aceleração do processo inflacionário foi de uma taxa negativa de -16,1% em 1887, ano que marcou o início das especulações com títulos bancários, para 84,9% a.a. em 1891, quando fervilhava o Encilhamento⁶. Segundo Eulália Lobo:

O sistema bancário vinculado ao comércio de exportação e à agricultura sofreu uma revolução, passando a abranger descontos, hipotecas, penhor agrícola, adiantamentos sobre meios de produção, empréstimos industriais para a construção civil e de estradas de ferro, docas, portos etc., compra e venda de terras para colonização, drenagem, irrigação do solo, exploração de minas. Os bancos emissores podiam conceder terras devolutas para a colonização, indústria, construção de estradas; isenção de impostos e de direitos alfandegários sobre importações para as empresas que fundassem. Foi criado o Banco de Crédito Popular que emprestava a operários e pequenos agricultores, sob palavra ou por antecipação de colheitas, e a Caixa de Penhores Nacional, também destinada a fornecer crédito barato a pessoal de rendas baixas⁷.

Sob a ação deste jorro emissor, diz Caio Prado Junior, passou-se rapidamente da ativação dos negócios para a especulação pura. Pipocavam empresas de toda a ordem e finalidade. Nasciam "cascatas de idéias, de invenções, de concessões" - diria Machado de Assis, numa de suas crônicas - "para se fazerem contos de réis".

Da proclamação da República ao fim da aventura (1891) foram incorporadas no Rio de Janeiro sociedades com capital global de 3 milhões de contos, sabendo-se que em novembro de 1889, o capital de todas as sociedades existentes no país apenas ultrapassava 800.000 contos. Quaduplicou em pouco mais de dois anos.

A maioria das empresas eram artificiais: serviam unicamente para se emitirem ações e negociá-las no mercado, onde passavam de mão em mão, em valorizações sucessivas até que, em fins de 1891, o castelo de cartas ruiu, desvanecendo-se o valor da enxurrada de títulos que abarrotava a bolsa e o mercado financeiro. O ano de 1892 foi de liquidações e falências, e os anos seguintes foram ainda extremamente inflacionários.

Na verdade, o Encilhamento não significava apenas caos monetário e especulação. Stein demonstrou que do total de capitais subscritos para a formação e ampliação de fábricas têxteis, de maio de 1889 a janeiro de 1892, cerca de 60% foi efetivamente integralizado.

Wilson Cano, por sua vez, sustenta que o Encilhamento deu novo

alento à indústria carioca, retardando seu retrocesso em relação a São Paulo. Grande parte das empresas incorporadas até aquela data, e que logo encomendaram e pagaram as importações de bens de capital, antes que a desvalorização atingisse níveis muito elevados, transformaram esses recursos financeiros em recursos reais. A desvalorização beneficiou-as, portanto, uma vez que importaram bens de capital a preços antigos e passaram a operar com um nível interno de preços mais altos.

A esse respeito, Eulália Lobo escreve:

Examinando detidamente os livros do Registro Oficial de Cotações de Títulos e Valores da Bolsa, nota-se que desde 1886 se delineava um movimento de intensa especulação, que mais tarde veio a dar no Encilhamento. No período 1876/86 houve um acréscimo de 1.067% nas transações bolsistas, e de 231% em relação ao número de companhias com títulos cotados em pregão. Estes totalizavam 53, setorizados da seguinte forma: 16 bancos; 11 companhias de seguros; duas de fiação e tecidos; 21 de transportes e três de serviços públicos. Essa divisão se manteve em 1887 com alterações insignificantes, ao contrário do número de transações que sofreu um aumento de 33%.

A partir de 1889, o Encilhamento vai eclodir diretamente na Bolsa de Valores. Os três anos que se seguem são marcados por booms permanentes. O aumento das transações bolsistas é de 84% em 1889, de 98% em 1890 e de 45% em 1891.

No entanto, é apenas em 1890 que aumenta de fato o número de companhias com papéis negociados. Neste ano, 114 empresas participam do movimento de títulos, se dividindo entre: 43 bancos, sete companhias de seguros, dez de fiação e tecidos, três de alimentos e bebidas, 22 de transportes, oito de serviços públicos, duas de extração mineral, três de comércio, cinco de construção civil e uma de construção naval, três de recreação e esportes, duas de colonização e cinco cujos setores não foram identificados.

Apesar da *débâcle* ocorrida em 1893, das empresas existentes em 1891, a grande maioria permaneceu na bolsa por muitos anos e, até a nova etapa do processo de industrialização subsequente à II Guerra, eram elas que respondiam pelo parque industrial do Brasil. Segundo a autora citada anteriormente:

As incorporações no início da República foram usadas inúmeras vezes para encobrir a especulação e a má fé. Entretanto, o legado da política financeira destes primeiros anos republicanos foi o de iniciar a ruptura entre a manufatura e a indústria como processos produtivos distintos⁸.

A EXPLOÇÃO POPULACIONAL

Outro aspecto decisivo dessa conjuntura é o enorme crescimento populacional do Rio de Janeiro, em decorrência das migrações internas e, especialmente, da imigração estrangeira. Mais do que o crescimento da população imigrante que permanece na cidade, o que se observa, sobre-

tudo no princípio da década de 1890, é a enorme instabilidade e flutuação populacional da capital da República, na medida em que ela servia de porto de trânsito a muitos estrangeiros.

Entre 1887 e 1897, a população brasileira deu um salto de 14 para 17 milhões de habitantes. Calcula-se que 5.300.000 imigrantes chegaram ao país nesse período. Dos 351.345 estrangeiros que se achavam no país em 1890, 35,4% estavam no Distrito Federal que, juntamente com São Paulo e Minas, concentrava 70% da população estrangeira radicada no Brasil.

Em 1900, o número de estrangeiros recenseados no país era de 1.256.806 pessoas, correspondendo a 7,26% da população total. São Paulo já detinha 50% do contingente (529.187 estrangeiros). O Distrito Federal vinha em segundo lugar, com 210.515 estrangeiros. São Paulo, Distrito Federal, Minas (141.647) e Rio Grande do Sul (10.854) detinham 80% da população estrangeira radicada no país.

ENTRADA E SAÍDA DE IMIGRANTES NO PORTO DO RIO DE JANEIRO*

ANOS	ENTRARAM	SAÍRAM	FIÇARAM
1890	58.092	35.517	25.575
1891	166.321	71.264	95.057
1892	46.989	22.821	
1893	39.963	12.076	27.887
1894	23.350	2.702	23.278
1895	53.725	17.857	
1896	80.181	122	
1897	34.299		
1898	11.564		
1899	5.025		
1900	624		
SOMA	522.133	162.359	168.797

Outra fonte de alimentação da população da cidade foi o volumoso caudal de migrantes internos, sobretudo de ex-escravos provenientes das fazendas de café do vale do Paraíba. Entre 1890 e 1900, a migração líquida interna alcançou a cifra de 85.547 pessoas, quase todas oriundas do Estado do Rio.

De 1872 a 1890, a população da cidade praticamente duplicou. De 274.972 habitantes - dos quais 84.283 estrangeiros (30,65% do total) - passou para 522.651 habitantes, sendo 124.352 estrangeiros (23,80% do total). Nos dez anos subsequentes (1900), aumentou para 691.565 habitantes (71.716 estrangeiros - 24,83% do total). Em 1906, quando já estavam praticamente concluídas as obras de remodelação da capital (exceto as portuárias), o Rio de Janeiro possuía 811.444 habitantes. Era a única cidade do país com mais de 500 mil habitantes (marca ultrapassada em 1890). Vinham, bem abaixo, São Paulo e Salvador, com pouco mais de 200.000.

O INÍCIO DO PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO

O Rio de Janeiro reunia, assim, um elenco de condições favoráveis ao surto industrial ocorrido no início dos anos noventa, que deu origem aos primeiros segmentos tipicamente fabris, na acepção clássica das revoluções industriais que marcaram o advento do capitalismo na Europa. Produziam bens de consumo corrente (tecidos, alimentos, calçados, bebidas etc.), e estavam inseridos numa estrutura produtiva que, em seu conjunto, também se expandiu, reproduzindo suas características artesanais ou manufatureiras.

A capital federal constituía um mercado de consumo de primeira ordem, reforçado, inclusive, pela considerável ampliação do aparelho administrativo do Estado. Como cidade portuária, através do comércio de cabotagem ou transatlântico, proporcionou aos setores industriais fácil acesso a matérias-primas e a máquinas importadas da Inglaterra e logo, também, de outros países industrializados, os quais passaram a exercer sua supremacia não mais como exportadores de bens de consumo, e sim de bens de capital e tecnologia aos países onde transcorriam essas revoluções industriais "retardatárias".

Por fim, além de ser o mais importante centro financeiro do país, o Rio de Janeiro possuía força de trabalho disponível em abundância para a indústria e, de modo geral, para a nova burguesia que prosperou investindo em transportes e serviços.

Segundo o Censo de 1907, o primeiro censo industrial moderno do país, feito pelo Centro Industrial do Brasil a pedido de Lauro Muller, ministro da Viação e Obras Públicas no governo de Rodrigues Alves, o Distrito Federal detinha 33% da produção industrial brasileira. Reunida à do Estado do Rio, perfazia 40%. São Paulo vinha ainda bem abaixo, com 16%, e o Rio Grande do Sul, com 15%.

O Distrito Federal concentrava uma das indústrias mais diversificadas do país. Dos 98 grupos de produtos que constam do Censo, produzia 78, sendo que 20 com exclusividade. A concentração era mais acentuada em seis grupos: moinhos de trigo (56%), vestuário (55%), construção naval (53%), bebidas (41%) e tecidos (25%). A capital mantinha um volume apreciável de exportações interregionais.

Aproximadamente metade dessas empresas foram criadas na época do Encilhamento e a ele sobreviveram.

O setor de ponta da indústria carioca era o de fiação e tecelagem. Em 1895, quando se realizou a Exposição Industrial do Rio de Janeiro, o Distrito Federal possuía 14 fábricas de tecidos e o Estado do Rio, dez. O Nordeste perdera sua antiga supremacia, mas ainda figurava com 20 fábricas têxteis.

A indústria de tecidos era a mais independente quanto à matéria-prima; das 14 unidades cariocas, apenas cinco a importavam do exterior. Eulália Lobo nos fornece dados relativos a seu porte e sua localização no

espaço urbano¹⁰.

A Fábrica Rink, fundada em 1879, localizava-se no Centro e possuía, em 1895, cinco grupos de maquinismos denominados "self actor" para a fiação de lã, 40 teares, sete máquinas de fulagem, quatro caldeiras e tinturaria e um motor de 160 cavalos. Empregava 150 operários. (125 nacionais e 25 estrangeiros, sendo 20 menores).

A Fábrica São Lázaro, fundada um ano antes, pertencia à Companhia União Industrial São Sebastião. Ficava na praia de São Cristóvão, numa orla já plenamente caracterizada como fabril em 1890. Segundo Noronha Santos, concentravam-se nessa zona a fábrica de vidros da Companhia de Vidros e Cristais do Brasil e a de artefatos de barro, ambas na Rua General Bruce, próximas à praia; a Companhia Luz Steárica, fundada em 1863, fabricava velas num vasto prédio, na praia das Palmeiras junto à Rua de São Cristóvão. Na praia de São Cristóvão, próximo à ponta do Caju, erguia-se também a Companhia Nacional de Tecidos de Seda e na Rua da Alegria funcionava a Fábrica São João (também da Cia. União Industrial, fundada em 1887). Em 1895, possuía 510 operários e 274 teares, e produzia tecidos de juta importada da Índia e aniagem para sacos de café, sal, etc.

Além da São Lázaro e São João a Companhia União Industrial possuía a Fábrica Bonfim, na ponta do Caju, com 62 teares e 165 operários em 1895, e a Fábrica São Cristóvão, inaugurada em 1893, com 235 teares e 259 operários (202 nacionais e 57 estrangeiros, sendo 82 crianças).

A seção de meias da União Industrial ficava na Rua Fonseca Teles, e empregava 110 operários nacionais e 21 estrangeiros (sendo 34 menores). Por fim, na Rua Francisco Eugênio, a companhia mantinha a seção de rendas, com 15 teares e 80 operários (40 crianças).

Duas fábricas de tecidos ficavam em subúrbios distantes, à margem da ferrovia. Na estação de Piedade, na populosa freguesia de Inhaúma, foi fundada em 1893 a Companhia de Tecidos de Seda, com apenas 25 teares e 40 operários. Em Bangu, foi inaugurada no mesmo ano a grande fábrica da Companhia Industrial do Brasil, numa área de 20.300m² compreendendo os prédios com 1.121 teares e uma vila com 95 casas para alojar parte de seus 1.000 operários.

Três grandes fábricas ficavam na zona norte do Rio de Janeiro. A Cruzeiro, da América Fabril, inaugurada em 1895, ocupava um terreno de 6.700m² na Rua Barão de Mesquita, no Andaraí Grande. Possuía 440 teares, 9.400 fusos e 450 operários (100 menores). Em Vila Isabel, erguia-se, desde 1887, a Fiação e Tecidos Confiança Industrial com 600 teares, 557 operários e 124 habitações, além de uma caixa de benefícios.

Em terras da antiga fazenda de Macacos estava situada a Cia. Fiação e Tecidos Brasil Industrial, fundada em 1870. Empregava 935 trabalhadores (280 crianças) que acionavam 850 teares. Consta no catálogo da Exposição de 1895 que mantinha duas escolas, frequentadas por 135 crianças, uma "associação de danças" e um centro de saúde.

Na zona sul do Rio de Janeiro funcionavam outras grandes fábricas de tecidos. A Fiação e Tecidos Aliança, fundada em 1885, ocupava um

amplo terreno em Laranjeiras com duas escolas. Na Rua Jardim Botânico, num terreno de 16.640m², ficava a Fiação e Tecidos Corcovado, fundada em 1889. Com 11.572 teares, empregava 480 operários (64 menores) e construía uma vila de 24 casas, quase prontas em 1895.

O censo industrial de 1907 mostra, entretanto, que apesar do crescimento do setor têxtil e de ramos tipicamente pioneiros da "primeira" revolução industrial, a maior parte do parque industrial carioca - concentrado no centro e na orla da Saúde, Gamboa e São Cristóvão, até a ponta do Caju - era, ainda, constituído por estabelecimentos manufatureiros e pequenas unidades artesanais, com escassa divisão de trabalho e quase nenhuma mecanização.

O censo arrolara 726 empresas, das quais 216 eram pequenas (um a cinco operários), 306, médias (seis a 40 operários) e 204, grandes (mais de 40 operários). Eulália Lobo verifica que essa classificação, segundo a quantidade de operários, coincidia com os critérios de "força motriz empregada" e "investimento em máquinas".

Em 1907, havia 23 estabelecimentos de fiação e tecelagem. Desde 1881, a força motriz neles empregada passara de 420 para 10.762 cv. O capital das 15 fábricas existentes em 1891 era de 40.308.000\$000; o das 23, em 1907 totalizava 76.077.259\$000. A indústria têxtil empregava 850 operários em 1881 (média de 122 por fábrica) e 10.309 em 1907 (448 por fábrica). Sua produção crescera nove vezes entre 1881 e 1895 e duplicara entre esse ano e 1907.

No Censo industrial de 1907, as fábricas têxteis integravam o setor de tecidos, roupas e armarinho, constituído por 221 unidades, que detinham o primeiro lugar quanto ao capital investido (47,26%), número de operários (38,79%) força motriz e valor das máquinas. Dos 14.033 operários engajados neste setor, 10.281 estavam nas fábricas de fiação, tecelagem e renda. As manufaturas de chapéus somavam 53 estabelecimentos com 1558 operários - o segundo maior contingente do setor - e apenas sete máquinas. Dezenas de pequenos estabelecimentos, reunindo 1562 trabalhadores, produziam roupas e artigos de armarinho, com valores baixíssimos quanto à força motriz, investimento em máquinas e valor da produção. O trabalho era exclusivamente manual, como entre os alfaitees que ainda se estratificavam em mestres e aprendizes.

No setor de alimentos e bebidas projetavam-se, também, algumas fábricas de grande porte nos ramos de moagem de cereais, refinação de açúcar, fabricação de chocolate, cerveja e torrefação de café. No seu conjunto, esse setor reunia o maior número de estabelecimentos (280 - 25,43% do total) e o maior valor de produção (30,95%). Ficava abaixo do setor têxtil, quanto ao número de operários - 4.310, (11,91% do total) e o investimento em máquinas e força motriz.

O setor de velas e sabão, com 14 fábricas e 709 operários (2,02% do total) sobressaía pelo investimento relativamente elevado em máquinas, principalmente na fabricação de velas, destacando-se a antiga fábrica Luz Stearica.

No setor de produtos de madeira, somente as serrarias tinham ca-

ráter industrial. Reunía 133 estabelecimentos (12,07%) e empregava 2.078 operários (5,74%). Apesar do valor expressivo de seu capital (3,88%), era muito pouco mecanizado. As 46 fábricas de tamancos, por exemplo, só usavam força manual, tinham de um a cinco operários que eram proprietários de seus instrumentos de trabalho.

Outro ramo importante era o da fabricação de móveis, que, em 1907, contava com 59 estabelecimentos, 926 operários e 174 cv.

O setor de artigos de couro concentrava 9.157 trabalhadores, dos quais 3.345 no ramo de calçados, que reunia a maior parte da força motriz, junto com os curtumes. O setor incluía um ramo artesanal que já desfrutara de certa importância, decaindo em consequência da revolução dos transportes: os estabelecimentos de fabricação de selins e arreios, que figuravam com apenas seis unidades e 2.243 operários.

O setor de metais era constituído por 80 unidades, que empregavam 2.814 trabalhadores (7,78%). Nele sobressaíam 57 pequenas fundições, que dispunham de pouco mais de 500 cv., empregavam a quase totalidade dos trabalhadores - 2.514 - e detinham praticamente todo o valor de produção. As demais unidades eram pequenas oficinas que produziam variados artefatos de folha de flandres, tela e arame, assim como alfinetes e pregos.

No setor dos meios de transporte, destacava-se a construção naval, onde o processo de produção já era bastante avançado (sete estabelecimentos, um dos quais pertencente ao Estado, empregando 2.874 operários e 2.252 cv.). Constavam também 13 estabelecimentos que fabricavam carros e carroças, com apenas 145 operários e 21 cv. (outro ramo prejudicado pela modernização dos meios de transporte).

No setor de materiais de construção, com 86 estabelecimentos (7,81%), empregando 1.896 operários (5,24%) e 1.111 cv., sobressaía uma fábrica de vidros, com 450 operários, que detinha a maior parte da força motriz (900 cv.).

No total, a população engajada no setor secundário totalizava 115.779 trabalhadores - o que já representava uma parcela expressiva do conjunto da população (811.443 habitantes). Era constituída por 51.562 estrangeiros e 64.217 brasileiros. As mulheres respondiam por uma parcela apreciável desse contingente: 15.813 brasileiras e 6.303 estrangeiras (concentradas na indústria do vestuário). Os imigrantes, em sua maioria portugueses, adultos, solteiros (ou, quando casados, sem família), concentravam-se na metalurgia, produtos químicos, vestuários, transportes, indústrias relativas a ciências, letras, artes e artigos de luxo.

Analisando-se a evolução da estrutura ocupacional do Rio de Janeiro, através dos Censos de 1872, 1890 e 1906, verificamos: a principal mudança refere-se, sem dúvida, ao crescimento da força de trabalho engajada na atividade industrial: de 52.520 trabalhadores, em 1890, praticamente duplicou, passando para 115.779 trabalhadores em 1906.

Observa-se uma dinâmica populacional maior ainda no amplo e variado universo do terciário do Rio de Janeiro. Vejamos, por etapas, as variações nesse setor.

Entre 1870/72 e 1890, expandiu-se sobretudo o número de pessoas engajadas no comércio e nas profissões liberais. As atividades comerciais, que, em 1872, absorviam 21.583 habitantes (entre comerciantes, caixeiros e guarda-livros), ocupavam 48.048 habitantes em 1890. Os 2.383 profissionais liberais passaram a 7.133 em 1890. O aumento do número de funcionários públicos (incluindo militares) foi também expressivo: de 10.712 em 1872 para 17.254 em 1890. (O contingente militar diminuiu após a Guerra do Paraguai e voltou a crescer por ocasião da Revolta da Armada e das revoltas no sul, na fase de consolidação do regime republicano).

O movimento de secularização acentuou-se com a República: a participação do clero, que despencara de 424 para 264 pessoas entre 1870 e 1872, caiu para 213, em 1890.

O item serviços domésticos (incluindo tanto as donas de casa como os empregados) continuou a aumentar: de 53.160 pessoas em 1870 e 55.011 em 1872, alcançou 74.785 indivíduos em 1890.

Nesse ano, havia já um importante núcleo de trabalhadores no setor de transportes: 9470. Observa-se, por outro lado, acentuada diminuição do contingente dos "sem profissão", que englobava uma multidão de pequenos ofícios e serviços e boa parte do que se poderia considerar o "exército industrial de reserva" do Rio de Janeiro. De 80.717 pessoas em 1870 e 92.106 em 1872, baixou para 48.100 no Censo de 1890, o que se deve à expansão dos setores secundário e terciário.

Ao longo desse período, declinaram também as atividades pastoris e extrativas (pesca, caça, exploração de pedreiras etc). O Censo de 1870 consignava 13.560 lavradores; o de 1872, 17.021; o de 1890, apenas 12.485.

Considerando, agora, o período compreendido entre os Censos de 1890 e 1906, verifica-se que o terciário apresenta uma dinâmica surpreendentemente grande em alguns de seus segmentos.

A população engajada no comércio, que aumentara cerca de 200% no primeiro período de 18 anos, diminui sua taxa de crescimento, alcançando 62.062 habitantes.

O número de profissionais liberais, que havia duplicado, quase triplicou nos últimos 16 anos, perfazendo 14.946 indivíduos. O de militares, policiais e funcionários públicos quase duplicou, passando de 17.254, em 1890, a 30.793 em 1906 (15.831 militares e policiais; 14.692 burocratas). O contingente de funcionários públicos aumentou 108,4% entre as duas datas, ao passo que a população total da cidade cresceu 46,8%.

Os serviços domésticos aumentaram seu contingente para 117.904 pessoas em 1906, e o clero triplicou, alcançando 6262 pessoas.

O setor primário voltou a se expandir, graças sobretudo à fruticultura. Constavam, em 1906, 24.441 trabalhadores agrícolas, totalizando, com a pecuária e a atividade extrativa, 25.575 pessoas¹¹.

O AGRAVAMENTO DAS CONDIÇÕES SANITÁRIAS

A década de 1890 foi crítica do ponto de vista das condições sanitárias. As epidemias ceifavam milhares de vidas, e não apenas na "estação calmosa", como de hábito, mas durante todo o ano. Desafiando explicações científicas consagradas, suscitaram muitas divergências entre as autoridades e os médicos.

A crise sanitária refletia a violenta deterioração das condições de vida da população trabalhadora do Rio de Janeiro, população flutuante e miserável, continuamente engrossada por novas levas de imigrantes. Foi o produto do aguçamento das contradições inerentes à transição para o capitalismo, à crescente acumulação e concentração do capital e da força de trabalho no espaço urbano carioca.

Não obstante ocorresse, nesse período, profunda redefinição da geografia da ocupação do espaço urbano, com o crescimento dos bairros residenciais e subúrbios ao longo dos vetores por onde se expandiam os meios de transporte coletivos (bondes e trens), o epicentro da crise era ainda, e cada vez mais, a área central do Rio.

Pouco antes da Proclamação da República, em setembro de 1889, o II Congresso Brasileiro de Medicina e Cirurgia aprovava um elenco de medidas sanitárias para a cidade, que fora atingida por um surto de febre amarela, com 2.155 vítimas. As mais urgentes eram a drenagem e aterro dos terrenos baixos e alagadiços; a normalização do abastecimento de água potável; a canalização de rios, regatos e valas; a conservação das florestas; uma rigorosa sindicância na canalização dos esgotos, com reconstrução e ventilação das galerias e descarga fora do porto; a destruição do lixo removido da cidade e o calçamento e lavagem cotidiana das ruas.

Prenunciando a era das demolições, o congressistas exigiam o alargamento e prolongamento das ruas que se prestassem à ventilação da cidade pela brisa marítima e a abertura de praças que servissem de pulmões para aquele denso aglomerado populacional.

Quanto ao saneamento das habitações, os médicos pediam uma lei especial, inspirada na legislação inglesa, insistiam no auxílio às empresas de construção de habitações higiênicas para a classe pobre e na fiscalização contínua dos domicílios de todas as classes sociais.

Reivindicavam, ainda, "autonomia, força e liberdade de ação às autoridades sanitárias em regulamento que receba a sanção legislativa, e que se estribem em código de leis terminantes e precisas, (...), baseadas nos princípios atuais de profilaxia agressiva e defensiva..."¹¹ - aspiração que só mais tarde Osvaldo Cruz veria realizada.

No relatório da Inspetoria Geral de Higiene Pública (transferida, na República, para a esfera municipal), de janeiro de 1891 a maio de 1892, o médico demografista Aureliano Portugal, um dos participantes do Congresso, admitia que as autoridades sanitárias estavam desnorteadas. Dizia ele:

Até princípios do ano que vem de findar, parecia ser uma questão inteiramente resolvida e elucida o magno problema do saneamento da cidade do Rio de Janeiro (...). O acordo entre os higienistas brasileiros era, pelo menos aparentemente unânime. A execução das medidas propostas pelo II Congresso de Medicina faria surgir como se deu ultimamente em Nápoles, uma nova cidade salubre e higiênica, em substituição à velha e pouco saudável capital do Brasil.

Mas as epidemias reinavam com intensidade jamais vista e as medidas até então consideradas básicas eram agora taxadas de inúteis ou perniciosas: "a alta administração do país, sem a orientação que só as autoridades científicas lhe podem fornecer, nada tem feito"².

A situação sanitária da cidade agravou-se no ano de 1891. Aumentou a mortalidade causada por todas as moléstias, em especial: a febre amarela, a varíola, a malária e a influenza.

Superando todas as epidemias anteriores, a febre amarela abriu um claro na população de 4.454 vítimas³. As freguesias mais atingidas coincidiam com aquelas onde era maior a densidade de habitações coletivas. Bem à frente estavam as de São José e Santana, Santo Antônio, Santa Rita, Espírito Santo e Sacramento apresentavam níveis elevados e mais ou menos semelhantes.

FREGUESIAS	ÓBITOS	
São Cristóvão	1.745	(nº maior devido ao H. São Sebastião)
São José	690	
Santana	408	
Santo Antônio	175	
Glória	163	
Sacramento	137	
Santa Rita	117	
Espírito Santo	112	
Lagoa	101	
Engenho Velho	97	
Engenho Novo	50	
Ignorada	45	
Gávea	32	
Candelária	29	

A epidemia de varíola, excepcionalmente virulenta também, causou 3.944 vítimas. Ao contrário da febre amarela, a maioria era de nacionalidade brasileira (3.425) e quase 40% do total de óbitos correspondiam à faixa 0-5 anos de idade⁴.

A malária reinou epidemicamente durante todo o ano, provocando 2.235 óbitos. Foi a maior epidemia conhecida. Segundo o médico demografista, sendo o germe da malária "puramente telúrico", seu caráter epidêmico devia-se unicamente à insalubridade do solo da cidade.

Dentre as moléstias que naquele ano causaram mais de mil óbitos destaca-se, ainda, a tuberculose (2.373 vítimas em 1891; 2.202 em 1890),

"não menos terrível e quase inacessível a uma profilaxia rigorosa".

A situação sanitária do Rio de Janeiro era, portanto, extremamente grave em 1891 e prometia continuar assim no ano seguinte. A crise decorria, principalmente, da enorme massa de imigrantes que transitava pelo porto do Rio de Janeiro, provocando "um crescimento exagerado e quase súbito da população", e dando-lhe um caráter extremamente flutuante.

Segundo o inspetor-geral de Higiene, Bento Gonçalves Cruz, pai de Osvaldo Cruz, fazia-se tudo quanto era "racionalmente aconselhável para reduzir ao mínimo os prejuízos materiais e morais" - visitas correccionais, aumento das acomodações dos hospitais de isolamento, distribuição pelas paróquias de médicos para fiscalizar as condições locais de higiene etc. - mas reconhecia "o insucesso relativo em suas aparências bem pouco lisonjeiras" de todas essas medidas. Confortava-se, no entanto, com a certeza de que, restabelecida a "calma do nosso status quo", a devastação não pareceria tão grande."

Essas confissões de impotência revelavam, a um só tempo, uma consciência em crise e uma consciência da crise: por um lado, a ineficiência das medidas e explicações já consagradas; por outro, a percepção de que a estrutura econômica, social e espacial do Rio de Janeiro sofria ampla e profunda transformação:

Se, com efeito, quisermos aproximadamente avaliar, no ponto de vista de realidade provável, a avalanche de desgraçadas conseqüências que de dois anos para cá ameaça temerosamente a nossa economia geral e a normalidade do nosso regime sanitário, basta apreciar com razoável previdência os restritos recursos urbanos de locação, viação, locomoção, transportes, alimentação, abastecimento e conservação em geral, em confronto com a invasão rápida de sucessivos e extraordinários contingentes de população imigrante e flutuante e o movimento assombroso de empresas novas, comerciais, industriais e fabris, remoções de terra, demolições, construções em larga escala, tudo isso constituindo, como é sabido, fatores de profunda perturbação no seio de uma sociedade bem consolidada, com mais forte razão no de um aglomerado efervescente e instável, alvorado por solicitações desordenadas, em plena fase de transformação¹⁵.

O caráter flutuante da população era discutido, também, pelo médico demografista.

Dizer quantos habitantes tinha a cidade do Rio de Janeiro em 1891, qual era população média nesse ano, é coisa muitíssimo difícil, principalmente se encarmos o problema sob o ponto de vista da demografia sanitária. Com efeito, possuindo o Rio de Janeiro uma população flutuante enorme, já devido ao grande poder absorvente que exerce quer como Capital da República, quer como empório comercial e centro científico sobre todo o país e principalmente sobre os Estados vizinhos, já também por ser o quase exclusivo centro para onde converge a fortíssima corrente espontânea e não, que ultimamente tem afluído ao Brasil, essa população flutuante, que totalmente escapa ao mais bem feito recenseamento, pelo fato de sua mobilidade, influi de maneira decisiva e notável sobre o nosso movimento de mortalidade, fornecendo-lhe numeroso contingente¹⁶.

Uma das medidas pelas quais se batiam as autoridades sanitárias, nesse momento, era o desvio do fluxo de imigrantes para outros portos que não o do Rio de Janeiro. Segundo o inspetor-geral, se isso não fosse feito com urgência,

(...) esta cidade continuará a apresentar o aspecto nada recomendável da aglomeração de maltrapilhos nas ruas e cortiços, em pleno verão, à espera do trabalho, oferecendo pasto à febre amarela e às pirexias palustres, o que não pouco contribui para o descrédito sanitário do nosso país. A internação, pois, dos imigrantes, por outro porto que não o do Rio de Janeiro, embora à primeira vista pareça ofender os princípios sociológicos e econômicos, é matéria resolvida pelo interesse predominante da salvação pública¹⁷.

AGUDIZAÇÃO DA CRISE DA MORADIA POPULAR

As informações contidas no relatório do médico-demografista revelam a magnitude que assumiu a crise da moradia popular no Rio de Janeiro nos primeiros tumultuados anos da República.

Houve enorme condensação da população no centro da cidade e uma explosão no número de habitações coletivas, "desde o ínfimo cortiço e as impossíveis casas de dormida, até os grandes hotéis e luxuosas casas de pensão"¹⁸.

Segundo o Relatório dos trabalhos da Inspetoria Geral de Higiene,

De 1869 a 1888, o número de cortiços aumentou, o número de habitantes por cortiço não só aumentou, como elevou-se a média de habitantes por quarto ou casinha, o que demonstra que nesse período a população neles aquartelada sofreu forte condensação.

Ora, exatamente de 1888 a 1890 essa população especial teve extraordinário aumento. A grande massa da antiga população servil que nesse triênio desapareceu das fazendas, que não reside nos povoados e cidades do interior do país, porque aí não se poderia manter, afluiu, em grande parte, para este centro de absorção, onde se achava o trabalho fácil e o salário elevado.

Tudo faz crer que a população domiciliada nos cortiços representasse em 1890 o dobro da recenseada em 1888, se não mais, isto é, mais de 100.000 habitantes¹⁹.

Em 1872, a cidade possuía 228.788 habitantes e 22.452 prédios habitados; o que resultava numa média de 10,18 habitantes por prédio. Em 1890, a população alcançava 520.000 habitantes e o número de prédios habitados, 35.415, perfazendo a média de 14,7 habitantes por prédio.

No biênio 1888-1890 aumentara consideravelmente o número de edificações novas. Segundo Aureliano Portugal, nesse período, o número de habitações coletivas triplicara, se não atingira ao quádruplo, e a média de habitantes passara de 32,0 a 35,0. Ele contestava os resultados do Censo de 1890 por considerar que subestimavam a população da cidade e a mé-

dia de habitantes por prédio, sobretudo no centro do Rio de Janeiro.

Tem-se dito que nas freguesias centrais, onde o número das edificações novas foi insignificante, visto estar o terreno todo edificado e não haver lugar para novas casas, a população diminuiu, por terem se transformado em armazéns e casas de comércio muitas das que serviam de domicílio a famílias em 1872, de modo que deu-se um deslocamento da população, cujo crescimento foi apenas aparente e assim se explica porque a média de habitantes por prédio se elevou tão insignificamente.

Sustentava, porém, que a densidade populacional das quatro freguesias centrais sofrera, na verdade um aumento considerável. A população da Candelária havia diminuído em 500 habitantes. O número de prédios também diminuiu, "pela substituição de muitas pequenas casas por grandes prédios ocupados por bancos e companhias comerciais e industriais", de modo que se a média de habitantes/prédios não era maior que a de 1872 era, pelo menos, igual.

Na freguesia do Sacramento aumentara a população em 3.250 habitantes e, portanto, a média habitantes/prédios. A população de São José crescera 98%; logo, a média era muito maior "pois que, exceção feita das novas edificações na Rua Senador Dantas, nenhuma nova se fez, por estar a área completamente edificada". Na freguesia de Santa Rita havia mais 8.780 habitantes, incrementando sua densidade de ocupação.

Nas demais freguesias, como São Cristóvão, Glória, Lagoa e Engenho Velho, havia também aumentado a média habitantes/prédios devido ao "maior crescimento no número de cortiços".

A Inspetoria Geral de Higiene via-se impotente para lidar com a crise habitacional, limitando-se quase que exclusivamente a exigir algumas melhorias dos proprietários ou arrendatários das habitações coletivas. Das 3.810 intimações feitas por delegados de higiene, 3.124 ordenavam reformas e apenas quatro o fechamento. O inspetor-geral Bento Gonçalves Cruz reconhecia que:

(...) um dos grandes embaraços encontrados nas diligências sanitárias de que foram objeto as estalagens, consistiu na impossibilidade de corrigir os excessos de lotação, em consequência de não dispor o Governo nem a Municipalidade de estabelecimentos apropriados onde recolher, em caso extremo, os moradores que alegassem dificuldades, econômicas ou de outra ordem, para mudar de alojamento. E, só por esse motivo, raríssimas foram as habitações coletivas que puderam cingir-se à lotação restrita que lhes estava marcada, nem se podia com justiça punir os responsáveis, que sistematicamente alegavam falta de meios repressivos, mesmo com o auxílio da polícia, para cumprirem as intimações dos delegados²⁰.

A perplexidade e tolerância demonstradas pelas autoridades ante a proliferação das superlotadas habitações coletivas, naquela conjuntura sob todos os aspectos tumultuada, decorria, então da inexistência de alternativas espaciais e habitacionais para a população proletária que se concentrava na área central e em suas imediações. A crise habitacional repunha-se incessantemente, como produto inevitável da ordem capita-

lista que se instaurava.

Até o governo de Rodrigues Alves, no início do século XX, quando o Estado tomou a si a execução de um vasto elenco de reformas urbanas, a política dos poderes públicos com relação à habitação popular no Rio de Janeiro (a despeito dos conflitos e dissonâncias entre suas diferentes instâncias) consistiu em reeditar, no essencial, os mesmos paliativos adotados desde os anos 1870.

Houve, no entanto, uma exceção, no curto governo do prefeito Barata Ribeiro, que esboçou uma campanha de erradicação das estalagens e cortiços.

Para administrar temporariamente a capital da conflagrada República, transformada em Distrito Federal pela lei nº 85 de 20 de setembro de 1892, Floriano Peixoto designou como prefeito interino o presidente da extinta Intendência Municipal, Dr. Alfredo Augusto Vieira Barcelos, médico com certo renome e republicano histórico, que exerceu o cargo de 3 a 16 de dezembro de 1892. Sucedeu-o o Dr. Cândido Barata Ribeiro, que governou apenas cinco meses, de 17 de dezembro de 1892 a 25 de maio de 1893, quando sua nomeação foi rejeitada pelo Senado Federal¹⁴.

Baiano, médico pediatra e operador de renome, lente da Escola de Medicina do Rio de Janeiro, ardoroso propagandista da República nas cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, Barata Ribeiro, no seu curto mandato, colocou em prática uma série de medidas que despertaram violenta reação por parte dos comerciantes e proprietários urbanos. Continham elas, embrionariamente, vários aspectos do plano de remodelação da capital que Pereira Passos iria executar.

Barata Ribeiro decretou o recuo dos prédios das ruas que deviam ser progressivamente alargadas para dar vazão ao intenso trânsito de veículos de cargas e passageiros. Determinou o estudo do regime de sesmarias da cidade para delimitar os terrenos foreiros à municipalidade, e iniciou uma espécie de operação fiscal "pente fino", buscando, por meio da renda proporcionada pelos foros, prover os cofres municipais dos recursos necessários para promover melhoramentos urbanos. Dedicou particular atenção ao abastecimento e comercialização de alimentos. Teve de arcar com o ônus da instrução primária pública, transferida pela lei de 1892 da união para a municipalidade.

Barata Ribeiro chegou a desfechar um "combate sem tréguas" aos cortiços, mas não teve tempo de levá-lo adiante¹⁵. O episódio mais rumoroso dessa curta ofensiva foi a demolição da estalagem chamada "Cabeça de Porco", situada na Rua Barão de São Félix, nº 154.

Em 21 de janeiro de 1893, enviou aos proprietários da estalagem uma intimação, dando-lhes o prazo de cinco dias para começarem a demolição, sob pena de ser feita pela própria prefeitura, à custa dos proprietários. A demolição não foi pacífica, como demonstra o enigmático ofício do chefe de polícia do Distrito Federal, Bernardino Ferreira da Silva, de 23 de janeiro, advertindo o prefeito de que se preparava uma resistência armada visando impedi-la, e que estavam sendo compradas armas em diversas casas desse gênero de comércio. Na resistência, estariam envolvidos

até oficiais do exército²⁵.

Há uma ponta de ironia no desfecho que teve esse caso. Muitos anos após a demolição da estalagem, em fins de 1905, a municipalidade, chefiada por Pereira Passos, foi condenada a pagar a Dona Maria Josephina de Freitas Lima e Silva, inventariante dos bens do espólio de seus pais, o comendador Manuel de Freitas e Dona Carolina Perpétua, uma polpuda quantia por perdas e danos.

Na mesma ocasião, eclodia a revolta da vacina. A grande massa desalojada dos cortiços demolidos pelo implacável prefeito saía às ruas num motim popular de proporções gigantescas. Barata Ribeiro - na oposição - era um dos principais adversários do "Bota-abaixo".

Nesse espaço de tempo, o Rio de Janeiro tivera 13 prefeitos, ou seja, uma média de menos de um ano de mandato para cada um.

A TURBULENTA CONJUNTURA POLÍTICA

As medidas econômico-financeiras adotadas por Rui Barbosa, e que levaram ao chamado Encilhamento, repercutiram dramaticamente sobre as condições de vida da população urbana. A descontrolada expansão do meio-circulante fez disparar os preços internos. A queda da taxa de câmbio e a elevação das tarifas alfandegárias, se favoreceram o crescimento industrial, insuflaram, também, o aumento dos preços de numerosos gêneros de consumo popular importados.

Contribuiu ainda para determinar a carestia a estreiteza dos mecanismos de abastecimento à população da cidade, submetidos ao monopólio de poderosos atacadistas, assim como a redução da produção de gêneros agrícolas destinados ao mercado interno, em consequência da crise agrária.

Outro aspecto de significação crítica para as condições de vida da população urbana, como vimos, era a escassez e carestia de habitações, tanto para as camadas mais baixas das chamadas "classes médias", como, sobretudo, para a grande plebe que circulava pela cidade ou nela se detinha, engrossando a oferta já estruturalmente abundante de força de trabalho.

Os salários deprimidos pela oferta abundante de trabalhadores mantiveram-se sempre muito abaixo do aumento geral dos preços.

Esse quadro explica, em parte, a irrupção do violento sentimento antilusitano entre a população de origem nacional do Rio de Janeiro²⁶. A insatisfação popular, que foi, inclusive, canalizada nessa direção pelos grupos políticos dominantes, tinha como alvo os comerciantes portugueses que, de fato, detinham o controle de grande parte do comércio varejista do Rio, de boa parte da propriedade imobiliária urbana, sobretudo no centro da cidade, socialmente a área mais convulsionada. Eram por-

tugueses os proprietários ou arrendatários da maioria das habitações coletivas.

As manifestações antilusitanas deitavam raízes também na composição étnica e nas características específicas da classe operária em formação no Rio de Janeiro. Ao contrário de São Paulo, onde as diferenças nacionais tenderam rapidamente a se diluir por efeito das condições comuns de vida da massa proletária assalariada, no Rio de Janeiro, dadas as características de sua economia e estrutura ocupacional, registraram-se conflitos importantes, envolvendo a disputa de um lugar no restrito mercado de trabalho da cidade, entre o proletariado e a pequena burguesia de origem nacional e os imigrantes portugueses.

Os auto-denominados jacobinos animaram um dos movimentos mais ruidosos dos turbulentos anos 90, marcados por lutas pela hegemonia no Estado republicano, nas quais se entrelaçavam as dissidências internas às forças militares com as disputas entre as frações oligárquicas ligadas às diversas "células agrário-exportadoras" do país.

O movimento jacobino foi essencialmente urbano e atuou sobretudo na capital da República. Diferentemente dos jacobinos da França revolucionária, as hostes jacobinas do Rio de Janeiro incluíam poucos artesãos e uma parcela inexpressiva da classe operária. Suas fileiras eram constituídas quase só por homens provenientes das "classes médias" urbanas: pequenos negociantes, funcionários públicos, pequenos proprietários, professores, militares, estudantes, profissionais liberais como médicos, engenheiros e farmacêuticos.

Os jacobinos entraram em evidência durante a Revolta da Armada (1893-1894) e foram um dos principais esteios políticos de sustentação de Floriano Peixoto, o idolatrado "Marechal de Ferro", na luta contra aqueles movimentos que ameaçavam a consolidação do regime republicano.

Floriano Peixoto utilizou politicamente em seu favor a insatisfação da população urbana, colocando em vigor, por exemplo, medidas contra a especulação com os gêneros de subsistência e manipulando, intencionalmente, a hostilidade contra os portugueses. Incitada pela inflamada propaganda republicana e patriótica, a animosidade secular contra o galego, dono do armazém, explorador inescrupuloso do cortiço, foi canalizada contra a sólida e conservadora colônia portuguesa, acusada de financiar a insurreição monarquista e de ser inimiga das instituições republicanas e democráticas.

Em setembro de 1893, a esquadra rebelou-se na baía da Guanabara, sob o comando do contra-almirante Custódio José de Melo, e ameaçou bombardear a cidade, dando início à Revolta da Armada, ao passo que no sul alastrava-se a revolução federalista. Para defender o governo do marechal de ferro e salvaguardar as instituições republicanas, formaram-se cerca de 12 batalhões patrióticos jacobinos no Rio de Janeiro (entre eles o Batalhão Municipal Republicano, composto de empregados do governo, em sua maioria trabalhadores manuais, entre 16 e 70 anos de idade).

Já existiam no Rio milícias de cidadãos formadas, logo após a queda do império, pelos membros mais exaltados dos clubes republicanos, e que

chegaram a receber armas e instrução militar do governo provisório. Floriano armou os batalhões patrióticos e designou oficiais regulares do exército para comandá-los, colocando vários deles em posições de grande risco durante a Revolta.

Nos anos seguintes, os jacobinos passaram a atuar com crescente ferocidade, não apenas através da retórica exaltada e de numerosos jornais publicados no Rio de Janeiro, como promovendo verdadeiros "pogroms" contra portugueses nas ruas da cidade, onde eram perseguidos e espancados por turbas, aos gritos de "mata-galego". As agressões eram dirigidas tanto às casas de comércio como aos trabalhadores, carroceiros, portuários etc.

Um dos jornais mais exaltados era O Jacobino, dirigido por Deocleciano Mártir. Recebia auxílio financeiro do governo e possuía uma tiragem bi-semanal de 15 a 30 mil exemplares. Com linguagem violenta, atacava indiscriminadamente os portugueses, carregando nas tintas ao retratá-los como gananciosos, sanguessugas, brutos, dispostos a servirem de burros de carga para depois retornarem a Portugal com os bolsos cheios de riqueza mal adquirida pela exploração dos brasileiros. Com maligna satisfação, O Jacobino era capaz de estampar a manchete: "português atropelado por bonde jacobino"²⁵.

Sem muito êxito, os jacobinos tentaram mobilizar os trabalhadores urbanos, que emergiam como força política potencial nos anos 90, com a deflagração das primeiras greves operárias e a formação de associações sindicais, partidos e jornais de caráter efêmero. As lideranças jacobinas buscaram estabelecer essa aliança explorando as rivalidades étnicas que cindiam a força de trabalho urbana, jogando nacionais contra portugueses, atacando os "bacharéis sabe-tudo" que monopolizavam o poder e defendendo certas reivindicações sociais como o ensino público primário obrigatório, a jornada de oito horas, as cooperativas de alimentos.

O programa dos jacobinos incluía uma vaga defesa de medidas de proteção à indústria e à agricultura nacional, e retomava tradicionais bandeiras de luta dos movimentos urbanos antilusitanos no Brasil: a nacionalização do comércio, que deveria ser exercido só por brasileiros e a exclusão dos portugueses de serviço público. A lei da grande naturalização, promulgada em dezembro de 1889, concedera a nacionalidade brasileira a todos os estrangeiros que aqui se encontrassem (e optassem por ela), abrindo a burocracia do Estado aos portugueses, que passaram a concorrer com a pequena burguesia de origem nacional pelos cargos públicos.

A conjuntura na qual emergiram os jacobinos, como a expressão política mais radical das classes médias urbanas e base social de apoio a Floriano Peixoto, modificou-se após a eleição de Prudente de Moraes para a presidência da República, em 1894, seguida pela morte de Floriano, em junho de 1895. Com a eleição de Prudente, "O Pacificador", a burguesia paulista assumiu as rédeas do poder e iniciou a consolidação de sua hegemonia, face às demais frações oligárquicas e às correntes civis e militares que disputavam o controle do Estado republicano.

A execução de uma política conservadora que favorecesse o núcleo

exportador em expansão e a consolidação de um governo politicamente estável, atraente para os banqueiros e investidores estrangeiros - diretrizes básicas do governo de Prudente - eram incompatíveis com a permanência do espaço político concedido às organizações jacobinas.

Ao mesmo tempo em que prestavam verdadeiro culto à memória de Floriano, transformando-o num símbolo nacionalista e antioligárquico, estas desencadearam violenta campanha de oposição a Prudente de Moraes, propugnando um governo forte e, os mais extremados, uma ditadura militar que governasse por tempo indeterminado, sem a interferência do Congresso.

Essa campanha chegou ao auge em 1896-1897, quando se esboronavam as sucessivas expedições militares enviadas contra o arraial de Canudos, no sertão da Bahia, identificado, na época, a um movimento destinado a restaurar a monarquia no Brasil. Em nome da defesa da república ameaçada, os jacobinos promoveram na capital agitações de rua e a depredação de redações de jornais monarquistas, incidentes que resultaram na morte de dois dirigentes monarquistas. Alguns batalhões patrióticos reaglutinaram-se.

Em outubro de 1897, ao fim de encarniçada e heróica resistência, Canudos foi finalmente arrasado por um poderoso contingente do Exército, comandado pelo próprio ministro da Guerra, marechal Machado Bittencourt. Nas comemorações organizadas, no mês seguinte, no Rio de Janeiro, para receber as tropas vitoriosas, um soldado ligado aos jacobinos tentou assassinar o presidente da República, travando-se luta corporal no palanque que resultou na morte, por esfaqueamento, do ministro da Guerra. O incidente deu ao governo o pretexto que necessitava para proclamar o estado de sítio na capital e dismantelar as hostes jacobinas.

O movimento rapidamente refluíu até desaparecer, não só por efeito das medidas repressivas, como também da transformação das condições econômicas e políticas que proporcionaram sua emergência. A política deflacionária de saneamento financeiro, posta em prática por Campos Sales, provocou relativa estabilização dos preços e alguma melhoria de vida para a população urbana.

As chamadas classes médias, que constituíram o principal esteio social do jacobinismo, foram justamente as mais beneficiadas, especialmente com a ampliação da máquina burocrática do Estado. Como vimos, entre 1890 e 1906, o contingente de funcionários públicos da capital aumentou, em 108,4%, quase o dobro do crescimento da população, que foi de 56,8%. A imigração portuguesa, por sua vez, diminuiu muito, caindo de cerca de 32 mil imigrantes (para todo o Brasil) em 1891, para 15.105 em 1898 e 8.250 em 1900.

NOTAS

1. CANO, W. 1977, p. 27.

2. STEIN, S. 1961, p. 294.

3. Ibidem, p. 315.

4. Ibidem, p. 346.

5. LOBO, E.M.L. 1978, p. 445.

A clivagem no âmbito do sudeste entre uma zona escravocrata decadente e zonas dinâmicas, que se expandiam em bases capitalistas, tornou-se evidente a partir dos anos 1870. Os fazendeiros do centro e do oeste de São Paulo foram os primeiros a promover experiências com a colonização e o trabalho livre, desde que a extinção do tráfico, em 1850, colocou em primeiro plano o problema da escassez de mão-de-obra. O pioneiro nas experiências com a colonização em São Paulo foi Nicolau de Campos Vergueiro, fazendeiro, senador e, em várias oportunidades, ministro. Já em 1840, Vergueiro tentara introduzir, sem sucesso, colonos portugueses em suas fazendas. Em 1847, obteve do governo imperial uma subvenção para colocar em prática o sistema de parceria em sua fazenda de Ibicaba, em Nova Limeira. Sobre essa experiência, que culminou com uma grande revolta dos colonos suíços, há o testemunho riquíssimo de seu líder, Thomas Davatz, autor de *Memórias de um Colono no Brasil* (São Paulo, Martins, Ed. da Universidade de São Paulo, 1972). A literatura sobre o desenvolvimento das relações de trabalho capitalistas nas fazendas de São Paulo é vasta e inclui, entre outros títulos, *O Cativo da Terra*, de José de Sousa Martins (São Paulo, Livraria Ed. Ciências Humanas, 1979).

6. A enorme expansão da circulação fiduciária e a violenta baixa do câmbio causou verdadeiro alarme na praça, formando-se uma comissão de banqueiros para examinar a situação. Em seu parecer, declaram:

Releva, porém, reconhecer que a transformação do trabalho agrícola e o desenvolvimento das indústrias, disseminadas por uma enorme extensão do país, obrigando ao pagamento de salário a todos os trabalhadores rurais e operários de toda espécie empregados na construção de estradas de ferro, melhoramento de portos, exploração de minas, fábricas e usinas, exige hoje muito maior soma de meio circulante da qual grande parte permanece por muito tempo inativa no interior do país, retida não só pelos próprios operários, como principalmente pelos industriais e lavradores, que são forçados a ter somas avultadas em depósito, para acudir às suas necessidades em virtude do difícil e moroso transporte de dinheiro a tão longínquas paragens.

LOBO, E.M.L. 1978, p. 457.

7. Ibidem, p. 454.

8. lb., p. 459-63.

9. A ASSISTÊNCIA médica no Rio de Janeiro. 1980, Quadro IX, não paginado.

10. Os dados utilizados nessa seção provieram de: LOBO, E.M.L. 1978, p. 471-502 e de: SANTOS, F.A.N. /s.d./.

11. Subscreviam as propostas do Congresso algumas notabilidades médicas da época: Conselheiro Nuno de Andrade, Manuel Vitorino Pereira, Domingos José Freire, Domingos A. Martins Costa, José Benício de Abreu, João Batista de Lacerda, A. A. de Azevedo Sodré, Aureliano Portugal e B. A. de Rocha Faria (relator).

12. RELATÓRIO dos trabalhos da Inspetoria Geral de Higiene. 1892, p. 65.

Chamo a atenção para a importância que adquiria, naquela conjuntura, o trabalho do médico demografista, a "sentinela avançada, que nos previne contra o inimigo traçoeiro". Suas estatísticas constituíam instrumentos indispensáveis à intervenção reguladora do Estado, num contexto econômico, social e espacial, marcado por graves estrangulamentos ou nós górdios. É preciso refletir sobre a relação entre a formação desses "aparelhos" e as contradições de um Estado que, não obstante se afirmasse como liberal, é solicitado a intervir de maneira crescente, e de diversos modos, na vida econômica e social da cidade.

Além de reivindicar a ampliação do serviço demográfico, refere-se o inspetor a um projeto de lei de sua autoria propondo a obrigatoriedade dos "atestados impressos". O médico demografista, por sua vez, queixa-se de que os recenseamentos eram deficientes por falta de prática e por preconceitos da população:

Os recenseamentos (...) são, em geral, para nossa população, o prenúncio de aumento de impostos, de recrutamento e de outras medidas odiosas; figurar neles é um perigo, que é preciso a todo custo evitar. (p. 68)

13. Desse total, só 249 eram brasileiros (5%), ao passo que nas epidemias de 1876 e 1886 representavam mais de 20% dos óbitos. A grande maioria das vítimas era constituída de imigrantes em plena idade produtiva, na faixa dos 21-30 anos, permanecendo elevada a mortalidade nas faixas dos 30-40 e 40-50 anos.
A distribuição da mortalidade por nacionalidades mostrava que os principais atingidos, em termos absolutos, eram os portugueses (1878 óbitos), vindo a seguir: italianos (680), espanhóis (631), franceses (299), outras nacionalidades européias (283), brasileiros (249), alemães (121), de nacionalidade desconhecidas (125), ingleses (99), turco-árabes (34), hispano-americanos (34) e anglo-americanos (29).
A população africana nada sofreu ou por ter imunidade inata ou por tê-la adquirido pela permanência de muitos anos do foco de infecção" - dizia Aureliano.
14. Segundo o médico demografista, a epidemia partira dos quartéis da força pública, atingindo, principalmente, indivíduos vindos dos estados do norte onde a vacina era ainda desconhecida.

A necessidade, pois, de uma lei de vacina obrigatória se impõe com a maior urgência. A lei que possuímos, a menos que seja ampliada e convenientemente regulamentada, é completamente inútil: a atual epidemia de varíola o demonstrou cabalmente. As 1500 crianças de zero a cinco anos vitimadas pela terrível moléstia em 1891, cuja liberdade espiritual não corre o risco de ser ofendida, reclama esta medida protetora contra a desídia e a ignorância paternas.

Ibidem, p. 82.

Destaco a referência irônica à "liberdade espiritual": no tempo de Passos e O. Cruz, a lei da vacina obrigatória seria combatida com o mesmo argumento liberal.

15. Ibidem, p. 5-6.
16. Ib., p. 67.
17. Ib., p. 44.
18. Os comerciantes e proprietários que exploravam as habitações coletivas se haviam organizado na Sociedade União dos Proprietários e Arrendatários de Prédios, cujo primeiro secretário era Francisco Alves Soares Bastos. Num documento dirigido em 12 de agosto de 1890 à Intendência Municipal, ele protestava contra o imposto de 20 mil réis estabelecido para os aposentos mobiliados ou casas de pensão. Alegava que as casas que alugavam quartos e cômodos sem mobília e por mês não podiam ser equiparadas às mobiliadas ou de pensão e deveriam, assim, pagar apenas o imposto de 10 mil réis anuais.

(...) ao passo que os proprietários das casas sem mobília que já pagam ao Tesouro Nacional pesada décima auferem apenas o lucro dos cômodos, os das casas mobiliadas lucram, além do aluguel do cômodo, mais o aluguel da mobília que já por si só é uma indústria lucrativa, como provam as dezenas de estabelecimentos que há nesta capital só e exclusivamente para este fim: aluguel de móveis; e ainda maior é o lucro das casas de pensão onde há o aluguel do cômodo, o aluguel dos móveis e mais a venda da comida já preparada.

ARQUIVO Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Documento avulso (1901-1910. Códice 44-2-11 [não numerado].

19. RELATÓRIO dos trabalhos da Inspetoria Geral de Higiene. 1892, p. 68.
20. Ibidem, p. 42.
21. SANTOS, F.A.N. 1945.

22. Em janeiro e fevereiro de 1893, os delegados de higiene apresentaram uma relação das estalagens que deviam ser fechadas ou demolidas, por falta de condições higi-

ênicas ou de segurança. Ao que parece, no primeiro caso ordenavam o completo e imediato fechamento; no segundo, requeriam a visita do engenheiro de obras da Intendência para determinar melhorias ou a demolição, total ou parcial, sobretudo em se tratando de construções de madeira.

A relação indicava cinco estalagens no Engenho Velho, 34 na freguesia de São José (sendo 21 na Rua da Misericórdia), duas na freguesia do Sacramento e 11 na Glória (dos quais seis na Rua Conselheiro Bento Lisboa).

O engenheiro Miguel Guimarães escreveu um parecer muito interessante sobre duas estalagens vistoriadas por ele: a primeira, na Rua Santa Luzia nº 4, com 45 casinhas; a outra era a Estalagem do Bastos, situada no morro do Castelo, na Rua São Sebastião nº 15 e 37. Escrevia ele:

Julgo que atualmente é este o maior núcleo de habitações que existe no Rio de Janeiro; causa realmente pasmo e admiração enfrentar-se com este cortiço, dominando a baía, e onde reside tão avultado número de famílias e indivíduos de toda sorte.

A composição social diferenciada de seus moradores refletia-se na fisionomia arquitetônica diversificada das construções, que se hierarquizavam no tempo, remontando até à origem dessa enorme estalagem, edificada nos terrenos de uma antiga fazenda ou chácara.

Guimarães indicava cinco grandes "quarteirões" constituídos de quartos que formavam a estalagem propriamente dita; mencionava "casas" e também um "chalé" constituído por dois grandes prédios, com dois pavimentos, cada qual ocupado por uma família. Havia ainda a "casa grande", uma casa antiga e um anexo dividido em 17 habitações ("É propriamente uma casa de cômodos. Todos eles são habitados por famílias decentes"). Finalmente, uma casa velha habitada por uma só família. Somando quartos, cômodos, habitações etc., haveria nessa estalagem cerca de 148 unidades de moradia.

Em seu parecer, divergia do delegado de Higiene que pedira a demolição das duas estalagens, argumentando:

Me parece que por maior que seja a boa vontade da administração municipal e a de nós outros, seus auxiliares, em fornecer ao proletariado do Município habitações perfeitamente confortáveis e a baixo preço, retirando-o da promiscuidade vexatória em que vive, devemos proceder com o maior escrúpulo na condenação das existentes, atendendo principalmente à escassez quase absoluta daquelas, diante da qual esbarra o mais louvável zelo.

Quanto à Estalagem do Bastos, observa:

Os dois edifícios principais, pendurados na encosta, parecem querer desabar a todo momento e o primeiro julgo do observador é realmente: a demolição completa e imediata!

Nós, porém, que saímos com a responsabilidade de juiz e a quem muito repugna pecar por tolerantes para com a classe que tão baixamente especula com a pobreza, mas que tem dobrado receio de cair no extremo oposto, modificamos infelizmente o nosso juízo a respeito, depois de aí passarmos três horas em longo e minucioso exame.

(...) quase toda a estalagem não pode cientifica e legalmente ser demolida, haveria nela prédios (...) onde habitaríamos de bom grado com nossa família (...).

ARQUIVO Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Códice 44-2-9, 30 folhas.

23. Idem, Códice 59-1-31, não numerado.

24. HAHNER, J. E. *Journal of interamerican studies and world affairs*, 18(2) mai. 1976. As origens dessa lusofobia remontam, na verdade, aos tempos coloniais. Com conteúdos históricos distintos, as manifestações antilusitanas deram a tônica a uma série de sublevações de base urbana: a guerra dos Mascates e depois a revolução Praieira,

em Recife, a famosa "Noite das Garrafas" no Rio de Janeiro etc.

25. *O Jacobino* de 13/10/1894 lança também esta furiosa carga contra os portugueses:

A notícia de 8 do corrente diz que em Lisboa no vapor Orenoco zarparam com destino ao Brasil duzentos imigrantes portugueses, homens, mulheres e crianças. Pois quê! Será exato? Teremos mais lixo em nosso país? Pois deixam a África pelo ingrato Brasil? Renegados infames! No Brasil a árvore das patacas os espera e quando estiverem já com o pandulho cheio escolheiam à vontade, pois é esse o característico da gente portuguesa. O nosso grande consolo é que a patriótica febre amarela aqui também os espera. E era uma vez a mindelada!

Apud FAUSTO, B. 1976, p. 44.

Capítulo 11

O PREFEITO FRANCISCO PEREIRA PASSOS

ESBOÇO BIOGRÁFICO

Nascido em 29 de agosto de 1836, Francisco Pereira Passos era filho de Antônio Pereira Passos, Barão de Mangaratiba, e D. Clara Oliveira Passos. Criou-se numa grande fazenda de café em São João do Príncipe, no Estado do Rio de Janeiro, e, quando alcançou a idade de estudar, seus pais mandaram-no para a Corte, onde freqüentou o colégio S. Pedro de Alcântara, um dos mais conceituados da cidade. Concluiu o curso em 1852, matriculando-se, como voluntário, na Escola Militar (Escola Central), onde se graduou em Matemática, em dezembro de 1856.

Como muitos outros filhos de grandes fazendeiros, Passos ingressou na carreira diplomática. Foi nomeado adido à legação brasileira em Paris, onde permaneceu de 1857 até fins de 1860. Nesse período, travou conhecimento com os engenheiros da École de Ponts et Chaussées e tornou-se assíduo freqüentador de seus cursos, dedicando-se ao estudo de arquitetura, hidráulica, construção de portos, canais e estradas de ferro, direito administrativo e economia política.

Acompanhou várias obras importantes, como a construção da estrada de ferro entre Paris e Lyon, as obras do porto de Marselha, a abertura do túnel no monte Cenis e a construção da ponte sobre o rio Coing, perto de Dordines.

Presenciou, também, as obras empreendidas na capital francesa - na época com mais de um milhão de habitantes - sob a direção de Georges Eugène Haussmann, nomeado por Napoleão III prefeito do Departamento de Seine (1863-1870), as quais transformaram Paris no modelo de metrópole industrial moderna imitado em todo o mundo.

Haussmann rasgou, no centro de Paris, um conjunto monumental de largos e extensos bulevares em perspectiva, com fachadas uniformes de ambos os lados, reduzindo a pó os populosos quarteirões populares e o emaranhado de ruas estreitas e tortuosas que, desde a revolução de 1789 até a grande insurreição proletária de 1848, constituíram o legendário campo de batalha das guerras de barricada do proletariado parisiense. (Entre 1827 e 1851, as ruas da cidade cobriram-se de barricadas em nove ocasiões sucessivas).

O programa de Haussmann foi concretizado numa conjuntura política de reação, dominada pelas monarquias restauradas em meio às cinzas ainda fumegantes das revoluções liberais de 1848 que convulsionaram toda a Europa. Foi também o período em que a França e outros países europeus iniciaram, efetivamente, suas revoluções industriais, com meio século de atraso em relação à Inglaterra.

O plano de Haussmann tinha como uma de suas estratégias principais a neutralização do proletariado revolucionário de Paris, a destruição da estrutura material urbana que servira aos motins populares de rua. Na exposição de motivos de seu plano, manifestava o propósito de "isolar os grandes edifícios, palácios e quartéis, de maneira que resultem mais agradáveis à vista, e que permitam acesso mais fácil nos dias de celebração de atos, e simplifiquem a defesa nos momentos de revolta". As novas avenidas facilitariam o rápido acesso e movimentação das tropas pela cidade.

Mas, além de servirem ao exercício da coação política e militar das classes dominantes, os bulevares atendiam a razões de ordem sanitária e às novas exigências de circulação urbana colocadas pelo desenvolvimento da grande indústria. Transformados num paradigma urbanístico para todas as capitais do mundo, no símbolo maior de seu ingresso na "civilização" e na modernidade capitalista (as ramblas das cidades espanholas, as *perspektiv* de Leningrado, as *avenues* de Nova York), os bulevares de Paris datavam do século XVII, quando foram abertos no lugar de antigas fortificações, como monumentos arquitetônicos destinados a satisfazer o olhar do *promeneur*. Haussmann deu-lhes o caráter de grandes artérias, para atender ao tráfego pesado e articular os principais terminais de circulação da força de trabalho e das mercadorias no centro comercial.

Outra grande novidade urbanística difundida por Haussmann foram as praças abertas ao grande público, concebidas como núcleos de veredor ou pulmões localizados em lugares cênicos de tráfego. Até então, e sobretudo na Inglaterra, onde pontificavam os principais paisagistas, as praças vedadas eram reservadas ao desfrute ou lazer exclusivo da aristocracia.

Em 17 anos, Haussmann realizou um conjunto sem precedentes de obras urbanísticas que, além das avenidas e parques, incluíam mercados públicos, estações e quartéis, canalizações de água e esgoto etc., executadas muito rapidamente, e com métodos draconianos que o consagraram, em meio ao grande tumulto de interesses feridos, como um ditador, cuja habilidade consistia em atuar sobre alvos muito precisos, no menor tempo possível.

Para resolver as complexas questões relacionadas às novas necessidades da cidade industrial capitalista - a um só tempo "práticas", "técnicas" e essencialmente políticas, na medida em que cada solução supunha uma delicada correlação de forças sociais, - Haussmann rodeou-se de um corpo de assessores, todos engenheiros formados pela École de Ponts et Chaussées, com larga experiência em construções ferroviárias: Belgrand dirigiu o importante Service des Eaux et des Égouts; Alphand foi nomeado chefe do Service des Promenades et Plantations; Dechamps chefiou a diretoria

do Plano de Paris, criada em 1859, quando Haussmann anexou à capital 18 núcleos populacionais periféricos como bairros suburbanos. Incorporadas administrativamente essas cinco novas comunas ao departamento de Seine, ficaram subordinadas, daí por diante, ao plano regulador geral da cidade.

As obras executadas por Haussmann, envolvendo recursos superiores a 40 milhões de francos, compreendiam três seções ou redes, que se escalonavam segundo o método de financiamento. A primeira, financiada pelo Estado e a municipalidade de Paris, foi executada em 1854-1855. A municipalidade arcou com 3/4 do custo da segunda rede, iniciada em 1858 e concluída em 1861. Foi a mais delicada de todas, uma vez que abrangia as zonas proletarizadas mais densas, incluindo a articulação da cidade com os bairros suburbanos. A terceira rede foi financiada inteiramente pela municipalidade mas, nessa ocasião, os ventos conservadores, que tinham assegurado a Haussmann poderes ditatoriais, começaram a soprar em outra direção.

A vitória dos republicanos nas eleições para a Câmara obrigou Napoleão a conciliar o império, já profundamente desgastado, com as forças liberais burguesas, nomeando Émile Olivier para o cargo de primeiro ministro, o que redundou em sérios embaraços à atuação do prefeito. Em janeiro de 1870, Haussmann demitiu-se da prefeitura. Logo em seguida veio abaixo o Segundo Império.

Após regressar ao Brasil, em fins de 1860, Pereira Passos dedicou-se, durante muitos anos, às construções ferroviárias que se expandiram rapidamente em todas as províncias. Sua primeira atividade nessa área foi a realização dos estudos para o prolongamento da E.F. de Cantagalo, de Porto das Caixas a Niterói, ferrovia construída pelo barão de Nova Friburgo (Clemente Pinto Sobrinho) para o transporte de café dos municípios de Cantagalo e Santa Maria Madalena.

Em seguida, foi convidado por Benedito ttoni, diretor da E. F. D. Pedro II, para colaborar com os técnicos norte-americanos recém-contratados no assentamento dos trilhos da segunda seção da estrada, a mais difícil e trabalhosa, que galgaria a serra do Mar em direção ao vale do Paraíba.

Deixou a empresa em 1865, quando o governo imperial decidiu encampá-la, casando-se em julho desse ano com Rita de Andrade.

Ocupou por pouco tempo o cargo de engenheiro das Obras Públicas do Município Neutro, dedicando-se novamente às construções ferroviárias. Como funcionário do governo, foi encarregado de fiscalizar a construção da E.F. Santos-Jundiaí (a "menina dos olhos" de Mauá), inaugurada em 1867 como S. Paulo Railway. Permaneceu, em seguida, quatro meses na Bahia, fiscalizando a construção da Estrada de Ferro Bahia - S. Francisco. Substituiu depois o engenheiro J. Withaker, como chefe da comissão encarregada dos estudos e da exploração para o prolongamento da E. F. D. Pedro II até o Rio S. Francisco. Coube-lhe, em seguida, a direção das obras no trecho de Chiador a Porto Novo do Cunha, às margens do Paraíba.

Em suas horas de lazer, escreveu a Caderneta de Campo, súmula de observações e regras práticas para uso de engenheiros ferroviários.

Em dezembro de 1870, assumiu o cargo de consultor técnico do Ministério da Agricultura e Obras Públicas, chefiado interinamente pelo Conselheiro João Alfredo de Oliveira, político conservador, abolicionista, que exercia também a pasta do Império.

No ano seguinte, o governo confiou-lhe delicada missão técnica e diplomática. Embarcou para Londres como inspetor especial das estradas de ferro subvencionadas pelo governo, com credenciais para firmar um acordo definitivo liquidando a complicada questão do capital garantido à E. F. Santos Jundiáí. Cabia-lhe fixar os juros devidos à companhia, esmiuçar-lhe os gastos e as contas. As negociações prolongaram-se por dois anos e o acordo foi assinado em 1873. (Aproveitando a estada em Londres, Passos publicou a sua Caderneta pela editora Beaufort House Printing.)

Ao embarcar para a Europa, em 1871, Pereira Passos viajou no mesmo navio que Mauá. Foi, na ocasião, convidado a dirigir o arsenal de Ponta da Areia, que já se achava em plena decadência. Mauá incumbiu-o, também, de examinar o processo de "cremalheira", experimentado, com êxito, pelos engenheiros Rigenbach e Naff na construção da ferrovia que escalava o maciço montanhoso de Rigi, na Suíça, tendo em vista a possibilidade de aplicar o mesmo método na construção do segundo trecho de sua ferrovia, da Raiz da Serra a Petrópolis.

Ao retornar da Europa em 1873, Passos foi residir na cidade de verão imperial. Com base nas observações colhidas na Suíça, realizou os estudos e projetou o traçado desse íngreme trecho ferroviário até Petrópolis. Os estudos foram vendidos a Mauá por 30 contos de réis. Regressou então ao Rio para assumir a direção do estaleiro de Ponta da Areia.

Em 1874, foi nomeado engenheiro do Ministério do Império, dirigido pelo conselheiro João Alfredo, cabendo-lhe acompanhar todas as obras de engenharia realizadas no país, especialmente na Corte. Já nos referimos a prédios públicos por ele projetados nesse tempo, bem como à sua participação na Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro.

Em agosto de 1876, foi nomeado diretor da E. F. D. Pedro II, cargo que exerceu até 1880. Além de propor o aumento da estação da Corte, realizou a construção do ramal ferroviário e da estação marítima na Gamboa (obra que, como engenheiro do Ministério do Império, recusara a Rebouças). A preparação do leito do ramal, incluindo a perfuração de dois túneis, foi contratada com o empreiteiro inglês James Lynch, inaugurando-se o ramal e a estação em junho de 1880. No discurso proferido na ocasião, Passos enumerava as vantagens da obra para a circulação e salubridade urbanas:

Esses são benefícios para a estrada, que começa desde já a eliminar do seu custo mais de cem contos por ano. Para a lavoura que, quando estiverem concluídos os grandes armazéns, ficará aliviada do ônus de sucessivas baldeações de carros de seus

produtos pelas ruas da cidade; para o comércio, que poderá com maior facilidade e menos despesas, remeter para o interior os artigos pesados e os de pouco valor, que atualmente são sobrecarregados com a condução em carroças; para esta capital, finalmente, que vê desaparecer uma de suas praias mais prejudiciais à saúde pública, e surgirem vastas construções onde até agora só existiam casas de mesquinha aparência e habitações insalubres².

Em 1880, viajou novamente para a Europa. Frequentou cursos na Sorbonne e no Colégio de France e, em companhia do conselheiro Belisário de Sousa, visitou várias fábricas, companhias ferroviárias e de navegação, usinas siderúrgicas e obras públicas em geral, na Bélgica e Holanda.

Em Paris, foi contratado como engenheiro consultor pela Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens, com poderes ilimitados para resolver todos os assuntos técnicos relativos à construção de uma estrada de ferro no Paraná. Em junho de 1881, de volta ao Brasil, fixou-se naquela província. Logo após a inauguração do primeiro trecho da estrada, entre Paranaguá e Curitiba, regressou ao Rio de Janeiro para assumir a presidência da Companhia de Carris de São Cristóvão, sucedendo o Visconde de Taunay. Durante os seis anos em que dirigiu a empresa, reformou seu material e sua administração e tornou-a novamente rentável.

Em 1884, propôs a seus 30 maiores acionistas que a companhia adquirisse o projeto de uma grande avenida, elaborado pelo arquiteto italiano Giuseppe Fogliani, e o executasse no centro do Rio de Janeiro. A ambiciosa idéia foi longamente debatida e, afinal, a assembléia dos acionistas autorizou-o a obter do governo a necessária concessão.

Esse grande empreendimento imobiliário era uma antecipação da futura avenida Central, que seria realizada durante a gestão do próprio Pereira Passos como prefeito, quase vinte anos depois. No Congresso, o projeto de Fogliani foi apadrinhado pelo senador Francisco Belisário Soares de Sousa, o companheiro de Passos em sua última viagem à Europa³. Seus argumentos foram enfeixados num opúsculo extremamente interessante - *Notas de um viajante brasileiro*.

Vale a pena transcrever alguns trechos que ilustram de, maneira muito clara, o "discurso" dominante a respeito da cidade na virada do século, reiterado por toda a imprensa, difundido por médicos, engenheiros, políticos e industriais, impregnado na "opinião pública" ilustrada e burguesa, que encarava como inadiável a necessidade de submeter a cabeça urbana do país a uma cirurgia em profundidade.

Por enquanto, o senador defendia o desempenho dessa lucrativa "operação" pelo grande capital privado, mas logo o Estado assumiria sua execução, invocando os mesmos argumentos.

Escrevia o conselheiro Soares de Sousa:

Quando (...) percorremos pela primeira vez a Europa, impressionam desde logo (...) as grandes obras públicas que se executam em todas as cidades (...) e que se hão tornado, pela sua generalidade, um movimento característico dessa época.

.....
Não se pense no Brasil que somente as grandes sociedades, as capitais ricas

e populosas se lançam em tais empresas, não: é um arrastamento geral que das grandes cidades partiu para as mais pequenas, são obras consideráveis empreendidas ao mesmo tempo em toda a parte, com o fim de salubridade, comodidade e beleza.

Sabem todos o que se fez em Paris durante a ditadura prefectoral de Hausmann: em dezoito anos construíram-se 22.234 casas dentro da cidade, ou a média anual de 1.239, tantas quantas contém a cidade do Rio de Janeiro; mas, como as casas são aqui, pelo menos, três vezes maiores do que a média das do Rio, pode-se afirmar que em dezoito anos construíram-se tantas casas, quantas formariam três vezes a cidade do Rio de Janeiro com os seus arrabaldes.

O conselheiro evocava, também, o exemplo de Bruxelas:

Um bairro inteiro de casebres feios, insalubres, ruins, foi todo comprado por uma poderosa companhia, arrasado, e no local construído um bairro elegante, bonito, confortável em todos os sentidos, realizando a companhia excelente negócio sob o ponto de vista financeiro. Uma cidade da Europa (...) não suportaria no seu centro uma rua da Vala, do Senhor dos Passos, de São Jorge e... que sei eu mais.

Soares de Sousa discorria, então, sobre a situação lastimável das cidades brasileiras, em particular da capital, que, aos olhos do mundo, tinha a fama de empestuada e inabitável.

Na verdade, no momento agudo das epidemias estas questões nos preocupam, os espíritos se sobressaltam e lembramo-nos de meios incompletos, empíricos, inspirações do terror que domina a população. Passada a crise tudo se esquece.

Terá algum candidato tomado isso a peito? Duvido! Estou mesmo convencido que não. Resolver as teses do direito constitucional, formas de governo, soberania do povo, extensão e limites do poder moderador; aventar questões sociais, trabalho agrícola, liberdade de comércio, de navegação, discorrer pelo vasto campo da instrução pública, demonstrando o que se pratica na Prússia, nos Estados Unidos, na França, na Inglaterra, Suíça, sem nada dizer do que se pode fazer e aplicar no Brasil, tais são os assuntos da nossa predileção. Entretanto, na atualidade, a política da cidade do Rio de Janeiro deve ser outra - obter as condições de vida. Tudo o mais pode ser excelente, ótimo, mas está em plano inferior. Pois essa população inteira definhava de febres intermitentes, morre de tuberculoses pulmonares, é vítima imolada a toda casta de febres que a natureza espalhou pelo mundo, a começar pela amarela, a tífica, a perniciososa, biliosa, mucosa, atóxica, adinâmica, o diabo a quatro, e não há de quem saber até que ponto tantas calamidades podem ser atenuadas ou evitadas, e quais os meios para isso adequados.

Sem que este ano houvesse epidemia nos portos do Brasil, li em todos os jornais que os vapores da Messageries Maritimes, que partem de Bordéus para o Brasil e Rio da Prata nos dias 5 e 20 de cada mês, deixariam os de 5 de tocar nos portos do Brasil, seguindo diretamente para evitar as epidemias. Dias depois a Royal Mail, cujos vapores partem de Southampton, anunciava que, à vista da quadra do ano em que se desenvolvem epidemias nos portos do Brasil, partiriam vapores diretos para o Rio da Prata.

O senador propunha, então, submeter o Rio a um "sistema completo de saneamento, de comodidade e mesmo de embelezamento", especificamente no centro, "detestável e inqualificável como arquitetura, mau gosto, asseio e aparência geral". Na verdade, o "peixe" que Soares

de Sousa procurava vender ao Senado, e que Pereira Passos adquirira para uma das mais poderosas companhias de bondes da época, era o projeto da avenida monumental, atravessando e arrasando o denso e populoso casario do centro, num eixo perpendicular àquele que teria, futuramente, a Avenida Central¹.

O PROJETO DA GRANDE AVENIDA

A avenida projetada, com cerca de 1.130m de extensão e 25m de largura (sendo 15m a descoberto e 5m de cada lado, sob arcadas), partiria da Rua Direita, entre as do Hospício e da Alfândega, em frente ao Correio e à Bolsa, até encontrar e absorver a Senhor dos Passos (na dos Andradás), prolongando-se, então, até o campo da Aclamação. Continuariam a existir as Ruas do Hospício e da Alfândega, mas seria reduzida a pó a velha Rua Senhor dos Passos.

A avenida seria margeada por arcadas, de ambos os lados e em toda a sua extensão, e no seu cruzamento com as ruas transversais, terraços de ferro ligariam as arcadas de uma esquina a outra, para que toda a rua pudesse ser percorrida a "pé enxuto".

Os prédios, de "aspecto elegante e artístico", com altura de cerca de 24m, constariam de: um pavimento térreo, destinado a lojas de comércio de luxo, restaurantes, cafés, casas de leitura, recreio, exposição etc.; uma sobreloja destinada a lojas, escritórios para advogados, corretores, companhias etc.; três andares de sobrados que chegariam até a frente da rua, por cima das arcadas.

Os requerentes pediam o direito de desapropriação numa zona de 85 metros: 15 para a rua a descoberto, 10 para as arcadas laterais e 60 metros, no máximo, para os prédios. O direito de desapropriação seria extensivo, também, a outra zona indispensável à beleza arquitetônica do conjunto:

Começando a nova rua em frente aos dois majestosos edifícios da Bolsa e do Comércio, não convém que ao lado das novas casas que fazem frente a esses edifícios fiquem outras construções velhas e acanhadas. Para evitar esse inconveniente, pretende a empresa estender as suas construções na Rua Primeiro de Março em uma zona que exceda o princípio das Ruas do Hospício e da Alfândega em uma extensão igual, de cada lado dessas ruas, à que mediar entre a nova rua e as esquinas dessas ruas antigas.

Para harmonia do todo, à entrada das Ruas do Hospício e da Alfândega, construir-se-ão dois grandes arcos que liguem entre si as casas das esquinas. A zona que a empresa pretende desapropriar para esse fim terá uma profundidade de 25 metros.

A nova avenida - asseguravam Fogliani e seus padrinhos - desaforaria a Cidade Velha, abrindo um largo canal para a livre circulação do

ar. Estimularia a formação de outras ruas semelhantes que transformariam completamente o aspecto e as condições higiênicas do centro.

Apenas possuímos um ou outro edifício digno de uma grande capital, mas esses mesmos amesquinhados pela posição em que se acham e pela vizinhança de construções acanhadas e sem gosto. A nova rua dará à cidade um aspecto elegante que nunca teve e despertará o gosto pelas belas construções arquitetônicas.

Para se ter uma ligeira idéia da beleza desta rua basta imaginar-se o espetáculo de que gozará o indivíduo colocado na Rua Primeiro de Março, que estender a vista por uma larga avenida ladeada de construções elegantes e altas, terminando no vasto jardim do Campo da Aclamação, ou daquele que, colocado neste último ponto, considerar ao fundo do quadro os dois majestosos edifícios do Correio e da Bolsa.

Imagine-se por um momento o que serão, quando edificada a nova rua, as grandes festas de carnaval e outras, que tão grandiosamente se fazem nesta capital, quando os ricos préstitos percorrerem aquela extensão e desembocarem na vasta praça, em vez de andarem acanhadamente pelas ruas estreitas e tortuosas que hoje temos.

Para a celebração das grandes festas nacionais, glorificação dos grandes vultos da humanidade, ficará a cidade do Rio de Janeiro com essa rua e o jardim do campo da Aclamação dispondo de condições materiais, sobre as quais não levará vantagem nenhuma outra cidade.

Mas o principal - e nisso residia o interesse da Cia. de S. Cristóvão - é que a avenida abrigaria as estações terminais de todas as linhas de bondes da cidade, debaixo dos terraços colocados sobre as ruas transversais:

Chegando todas as linhas à nova rua, ou passando pelas suas vizinhanças, pode a população de qualquer ponto da cidade vir à rua nova, importante por estar no coração da cidade, importante por ser o ponto de reunião fashionable, importante pelas transações comerciais, e percorrê-la de um a outro extremo, a coberto, e portanto, a completo abrigo do sol e da chuva.

Isto quanto à comodidade do público. Quando ao melhoramento higiênico é inútil dizer que uma rua assim aumentará o desejo de passear, tão útil, principalmente às senhoras brasileiras, que se prejudicam em sua saúde com o hábito de saírem pouco à rua.

Fogliani previa espaço para a construção de dois grandes hotéis, um grande teatro lírico (projeto antigo do governo para o qual o poder legislativo concedera o produto de várias loterias) e um teatro dramático.

Muitos estabelecimentos do alto comércio, como sejam - Bancos, Companhias de Seguros, de Navegação e outras casas de primeira ordem, terão todo o empenho em construir o seu edifício, em uma rua que tenha os requisitos desta.

Dai resultará que os palácios propriamente para aluguel ficarão reduzidos a 60 ou 70, o que corresponde a 200 casas, número este insignificante para todos os pretendentes, visto como as casas desta rua serão procuradas, tanto pelo alto comércio (cujo centro atravessa a rua projetada) como pelos mais importantes e elegantes negócios do comércio a varejo.

Desta procura não é possível prever o preço que poderão atingir luvas e alugueis. A realização do projeto transformará muitos hábitos da vida fluminense, já aceitos em outras capitais também de primeira ordem - circulação e passeio de carros particulares e públicos na nova artéria e Jardim do Campo e daí a movimentação geral.

A noite, uma vez bem iluminada a nova rua, e com os teatros aos quais a

população também poderá ir mesmo de bonde, e em dia de chuva, sem se molhar, com variedades de cafés *chantants*, clubes e outros divertimentos, as lojas se conservarão abertas e bem iluminadas, tornando-se esta rua, até alta hora da noite, o empório de tudo quanto há de mais atraente numa grande capital.

O pedido de concessão, em nome de Fogliani e do Dr. Ferreira de Sousa Araújo (1º vice-presidente da Câmara dos Deputados) foi formalmente apresentado à Câmara, na seção de 18 de junho de 1884, pelo conselheiro Francisco Belisário Soares de Sousa. Esta aprovou-o em outubro de 1886, e o Senado, em janeiro de 1887. O decreto de concessão foi assinado pelo Barão de Mamoré, em 29 daquele mês. Em dezembro de 1889, já sob o novo regime, foi prorrogado o prazo concedido a Fogliani e Sousa Araújo para organizarem a companhia, à qual eram asseguradas novas vantagens: juros de 6% sobre o capital inicial de 10 mil contos e dispensa do direito de importação para os materiais de construção. O capital total da companhia seria de 40 mil contos.

Em janeiro de 1891, no governo de Deodoro da Fonseca, a concessão foi prorrogada por mais um ano. A Companhia União Industrial dos Estados tomou, então, a si a execução da avenida, em pleno Encilhamento; mas a eclosão da Revolta da Armada, em setembro de 1893, deitou por terra os planos. O projeto chegou a ser premiado na Exposição de Turim, em 1898, mas a concessão caducou nas mãos da companhia.

Em 1901 ressurgiu, já em novo contexto. A cidade de São Paulo fora saneada. Buenos Aires, visitada por Campos Sales, era constantemente invocada pela grande imprensa como um exemplo a ser seguido, com seu porto modernizado, suas grandes avenidas e o prestígio de primeira cidade moderna e cosmopolita do continente sul-americano.

Em outubro de 1901, Rodrigues Alves, candidato à presidência, divulgava seu programa de governo, onde a questão do saneamento da capital da República ocupava o primeiro plano.

Prevendo que as circunstâncias favoreciam seu projeto, Fogliani viajou à Europa com o intuito de angariar capitais e reapresentá-lo. Em Roma, o ministro brasileiro Régis de Oliveira apresentou-o a um "forte capitalista" que se prontificou a "acompanhá-lo em tudo quanto fosse preciso para a obtenção de uma nova concessão e a realização da grande obra".

Em agosto, o arquiteto regressou ao Brasil e pôs-se a articular o empreendimento. Apresentou-o ao prefeito Xavier da Silveira, ao presidente do Conselho Municipal, Pereira Braga, ao líder do Conselho Municipal, coronel Leite Ribeiro, e ao chefe das Obras Municipais, Teixeira Bastos. Todos prometeram apoiá-lo. Em dezembro de 1901, as comissões de Justiça e Legislação e de Obras e Viação da Câmara deram parecer favorável (dessas comissões fazia parte, inclusive, o próprio Rodrigues Alves).

O projeto incluía, agora, além da abertura da "Grande Avenida", o alargamento da Rua Gonçalves Dias, desde a Rua da Carioca até a do Rosário, e seu prolongamento até a avenida. Em toda a zona compreendida pela concessão, as edificações teriam de sujeitar-se a tipos aprovados pela prefeitura. O pretendente teria prazo de um ano para apresentar

os estudos definitivos e de 10 anos para concluir as obras.

Levado ao plenário do Congresso, o projeto foi unanimemente aprovado em primeira e segunda discussão. Mas na terceira, em 28 de abril de 1892, foi incluída a seguinte emenda:

Essa concessão é feita com ressalvas de direitos de terceiros, não cabendo ao concessionário nenhum direito a qualquer reclamação contra a Municipalidade, se direitos de terceiros embarçarem ou impedirem a sua execução.

Esta emenda foi fatal. Nenhum capitalista teria assinado um contrato com tal cláusula. Mesmo assim, em 1903, o projeto de Fogliani, pertencente agora a Américo Lage e Companhia, foi, pela última vez, apresentado ao novo prefeito do Rio de Janeiro, Francisco Pereira Passos, mas os planos com relação ao saneamento da capital eram outros; a aprovação do traçado da Avenida Central, cortando de "mar a mar" o centro da cidade, tornou definitivamente superado o projeto.

Quando o conselheiro Soares de Sousa defendeu-o nos anos oitenta, havia, segundo ele, "dois sistemas para se realizarem os melhoramentos da cidade: fazê-los à custa da municipalidade, como em Paris e outras cidades européias, ou entregá-los a empresas particulares, protegidas por favores governamentais."

No Império e nos primeiros anos da República, multiplicaram-se as concessões ao grande capital, que prometia regenerar a cidade. Contudo, na virada do século, essa questão era objeto de intensas controvérsias, prevalecendo a posição de que cabia ao Estado, agora, assumir diretamente a execução dos melhoramentos e do saneamento urgentemente reclamados pela capital.

Comentando, por exemplo, os pareceres favoráveis ao projeto de Fogliani, em 27 de dezembro de 1901, declarava o articulista do jornal *A Tribuna*:

Confesso que não creio muito na eficácia de tais concessões. Muitas já têm sido feitas e até agora estão todas no papel. Enquanto a legislação sobre desapropriações for o que atualmente é, muito dificilmente se acharão capitais para obras dessas: mais afinal lucrará o desapropriado que o que der os seus capitais para a desapropriação. (...) a obra de transformação material dessa cidade deve ficar a cargo da municipalidade. Ela traçará as nossas avenidas, bulevares, praças e ruas, fará as desapropriações, estipulará os modelos de construção e porá em leilão os terrenos adquiridos.

Tal perspectiva, implicando a redefinição do papel do Estado e de suas relações com os grupos privados, era colocada em termos bastante precisos num outro artigo, publicado na *Gazeta de Notícias* em 4 de agosto de 1890:

Cada vez que os argumentos e as demonstrações irresponsáveis mostram que as causas de todos os nossos males são as péssimas condições higiênicas da cidade,

não faltam espíritos sutis (...) que (...) insinuam a impossibilidade de resolver o problema do saneamento, porque só a iniciativa particular poderia levá-la a cabo, e nós não temos fé nessas iniciativas, ou se a temos, ficamos com ciúmes dos lucros que os particulares possam auferir de uma empreitada dessa ordem.

Segundo o autor da matéria, o papel reservado às empresas privadas era mal compreendido:

Aos particulares cabe fornecer os instrumentos necessários para a execução das grandes obras: empresas de trabalhos hidráulicos, empresas de construção, empresas financeiras, tudo pode vir da atividade particular, mas a iniciativa e a legislação hão de vir dos poderes públicos, aos quais cabe a responsabilidade da saúde pública: ou a municipalidade ou o Estado deve iniciar a grande medida como um dever correspondente ao direito que tem de cobrar impostos.

Em todas as legislações, em todos os países, assuntos que dizem respeito à higiene pública e a modificações totais de uma cidade foram sempre da alçada dos poderes públicos porque é tal a natureza jurídica do fato que seria uma *diminutio capitis* da autoridade, e menosprezo manifesto da soberania nacional.

Essa condição imprescindível de qualquer projeto (...) não exclui que os poderes públicos possam servir-se de empresas particulares para arranjar dinheiro, para fazer estudos e para executar todos os trabalhos (...). O Estado ou a municipalidade não pode e não deve ser empreiteiro; mas não pode e não deve demorar a solução do grande problema que é tão importante quanto o cumprimento das cláusulas do *funding loan*⁶.

NOTAS

1. Lê-se em Pereira Passos, *o reformador do Rio de Janeiro*:

Passos aceitou a incumbência de bom grado, investindo-se de suas novas funções em 1873 (...). Tenta reviver os tempos áureos da Ponta da Areia, construindo navios, material para a lavoura e vagões para a estrada de ferro, que fora uma inovação sua (...). Interessou-se em reformar-lhe a maquinaria e os processos do fabrico do ferro. De Londres advertia a Mauá da necessidade desses melhoramentos. (...) Passos imaginou dotar a fábrica que administrava de maquinaria pesada apropriada não só para lâminas e vergalhões de aço, como também para pesadas chapas com que hoje se constroem transatlânticos e navios de guerra (...). Mas, infelizmente, tudo fracassou, foi por água abaixo. A condescendência do governo com o produto importado matou aos poucos a empresa, que era, sem dúvida, o empreendimento mais notável de Mauá.

ATAÍDE, R. de. /s.d/ p. 138.

A ferrovia para Petrópolis tampouco foi avante, pois o governo da província do Rio de Janeiro recusou o aumento do capital, com garantia de juros, proposto por Mauá. Em 1879, o projeto foi reapresentado ao governo fluminense por Pandiá Calógeras e Luís Berrini, mas a estrada só foi construída muitos anos depois, quando se organizou a Companhia Príncipe do Grão Pará.

2. Idem, p. 183.
3. Político conservador, Soares de Sousa foi deputado geral de 1878 a 1887, senador (1887), presidente do Banco do Brasil (1873-1878) e ministro da Fazenda no gabinete Cotegepe (1885).
4. PROJETO de melhoramentos na cidade do Rio de Janeiro, 1903, p. 40-4.
5. Ibidem, p. 13-4.

6. JORNAL DO COMMERCIO, 26 e 27 de dezembro de 1901. "Projeto nº 137. Concede ao engenheiro G. Fagiani ou à empresa que organizar o direito de abrir uma grande avenida que partindo da Praça da República vá desembocar na Rua Primeiro de Março, mediante as condições que estabelece". A concessão feita pelo governo imperial consta do Decreto nº 9.907, de 29/01/1887; foi prorrogada pelo Decreto nº 1315 de 17/01/1891.
7. PROJETO de melhoramentos na cidade do Rio de Janeiro. 1903, p. 3.
8. Quanto a Pereira Passos, sua trajetória, desde a presidência da Cia. S. Cristóvão até sua nomeação como prefeito, foi a seguinte: em 1882, junto com Marcelino Roma e Lopes Ribeiro, projetou e construiu, usando o processo de cremalheiras, a Estrada de Ferro do Corcovado, a primeira estrada de turismo criada na Corte. Por volta de 1887, aproveitando os conhecimentos que adquirira, como engenheiro ferroviário, sobre madeiras de construção, fundou uma serraria que iria fornecer obras de madeira a praticamente todos os "palácios" edificadas no Rio de Janeiro, no início do século.

Em outubro de 1889, às vésperas da queda da monarquia, partiu para uma grande turnê pelo mundo, que durou dois anos. Ao regressar ao Rio, empregou o sistema de fiação elétrica por cabos aéreos, que havia conhecido nos Estados Unidos, no projeto que elaborou para a companhia de bondes Santa Teresa, de uma linha partindo do Largo da Carioca, passando sobre o aqueduto, até o Silvestre.

No mesmo ano, foi chamado, inesperadamente, para substituir Paulo de Frontin na direção da E.F. D. Pedro II. Sua curta administração foi marcada por greves e protestos operários. Além de promover alguns melhoramentos na estrada - aumento do edifício da estação central, construção de edifícios e armazéns etc. - colocou em prática uma drástica política de redução de gastos, com a demissão de centenas de funcionários, utilizando métodos qualificados por seus adversários como ilícitos e ditatoriais.

Eleito Campos Sales, permaneceu no cargo, mas entrou em choque com a burocracia da companhia e acabou pedindo demissão, em abril de 1899. O decreto que concedeu sua exoneração criticava-o por não haver observado os preceitos que regulavam a contabilidade pública, mas elogiava seu zelo e rigor, mencionando, como um de seus serviços mais relevantes, "a eliminação de pessoal supérfluo em número de 3.889 empregados (...) implantando a ordem e a disciplina em todos os serviços."

Pereira Passos tinha, na época, 64 anos. Durante três anos, manteve-se afastado dos cargos públicos, dedicando-se, exclusivamente, à administração de sua serraria.

ATAÍDE, R. de. /s.d./ . 194-6.

Capítulo 12

A TRANSFORMAÇÃO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO NO INÍCIO DO SÉCULO XX

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Em sua crônica sobre o Rio de Janeiro no início do século, Luís Edmundo diz que o aspecto geral da cidade era ainda o mesmo da época dos vice-reis, mas a multidão tinha mudado:

A massa de homens de cor, com os anos, desapareceu numa proporção notável (...). Entre nós essa população ascende a uns 20 ou 30%. Não obstante, é bem menor que a de uns vinte anos atrás e isso apesar do surto da abolição e do conseqüente abandono das terras de cultura por inúmeros pretos, que tomaram o caminho das cidades.

O Rio de Janeiro do começo do século, com menos de 600 mil habitantes, já não lembra mais, em 1901, a "Cafraria lusitana" dos primeiros decênios da centúria anterior. Quando muito lembrará certas cidades do setentrão africano, as da orla do Mediterrâneo: Tânger, Alexandria ou Oran, com a sua população descalça e mal vestida, as suas toscas lojas de comércio, de toldozinho esgarçado à frente e o homem de feição árabe, roliço e porco, ao fundo, vendendo a mercadoria; com seus burricos peçados de hortaliça ou fruta cruzando o logradouro público, e levados pela rédea do nativo, amarelão e triste, tudo isso numa evocação perfeita daqueles centros que a Civilização esqueceu e que a civilização só visita, de quando em quando, de Bardeker no bolso e um chapéu de sol branco aberto, ou debaixo do braço, para arrancar-lhe ao grotesco a diversão que o espírito blasé das correrias do Progresso, muitas vezes, reclama.

Nós, porém, vivemos satisfeitos, acreditando que habitamos a mais branca, a mais linda e a mais adiantada das metrópoles do mundo, conformados, até, com o espectro da febre amarela; sem indústria, mandando buscar calçado na Inglaterra, casemiras na França, e até palitos em Portugal; com um comércio todo de estrangeiros, com uma agricultura que não muda do plantio do que possa fazer concorrência às "nações amigas" e uma literatura que, salvo algumas exceções, vive a copiar os versos do Sr. François Coppée ou ainda a prosa intestinal do Sr. Camilo Castelo Branco. Em meio a tudo isso, porém, para alegrar a alma indígena, uma procissãozinha ao Corpo de Deus, ou, então, um carnaval de arromba, obrigado a bisnaga, *confetti*, cerveja e serpentina - nas ruas os três famosos clubes carnavalescos: Democráticos, Tenentes e Fenianos...!

Num quadro de um pintor simbolista da época, vê-se um velho gigante, cheio de vigor e vontade, projetando-se sobre a cidade tímida e ave-lhantada, ostentando, numa das mãos, uma enorme vassoura e, na outra,

a régua, o compasso e o prumo. Imagem típica das representações ideológicas que desempenharam papel ativo nas lutas subjacentes às grandes obras de remodelação da capital da República, e que, até hoje, são reiteradas por quase toda a produção historiográfica e cronística sobre o período. Trava-se uma luta entre dois grandes "campos" ou princípios: o progresso, a civilização, a regeneração estética e sanitária da cidade; a cidade colonial, atrasada, anti-estética, suja e doente.

Princípio civilizador - leia-se o Estado que servia, a um só tempo, de instrumento aos interesses mais gerais das classes dominantes e aos interesses "particulares" ao grande capital, diretamente beneficiado com a remodelação da cidade.

Encarnavam esse Estado as individualidades mitificadas de Osvaldo Cruz e Pereira Passos, personagens dotados de grandes atributos e poderosa vontade, que varrem a poeira dos pequenos e mesquinhos interesses privados para abrir caminho à civilização. Pereira Passos era engenheiro competente, homem austero e resoluto, de hábitos britânicos, que não se detinha diante de nenhum obstáculo, administrador experimentado e, sobretudo, apolítico, que se mantinha acima dos interesses, partidos e facções.

No campo oposto, dos distintos interesses de classe com os quais o Estado se defrontou, de maneira desigual e contraditória, situam-se três tipos estereotipados, três rótulos: o tradicionalista, o rotineiro e o revoltado, que aparecem, insistentemente, em toda a literatura cronística e jornalística "pró-governamental" da época.

Os conteúdos atribuídos a esses "personagens" aparecem de maneira muito clara e saborosa no romance *O Bota-Abaixo*², escrito por José Vieira. O enredo da história, literariamente fraca, tem como pano de fundo as grandes obras executadas na cidade, e são elas que dão substância ao perfil e às ações dos personagens.

Um dos personagens centrais é o Visconde de Serro Verde, que morava numa vivenda na praia do Flamengo, com seus dois filhos, Maria do Amparo e Gastão, e uma ama, Gertrudes, trazida da fazenda dos pais da viscondessa, e incorporada a essa família caracteristicamente patriarcal. A queda do império significou para o visconde um duplo desgosto: pelo falecimento da mulher, naquele ano, e pelos rumos que tomaram a política e os negócios no país. Vivia, desde então, recolhido em seu casarão, convivendo apenas com dois amigos íntimos - o historiador Barão de Miraflor e o professor Aleixo Pita. Vez por outra, abria suas portas para receber os "titulares e damas da aristocracia do Império, que envelheciam, esquecidos, em chácaras de arrabalde".

O visconde e sua entourage personificavam uma época que se extinguiu, uma classe em decadência, privada da base material que lhe havia proporcionado, durante quase um século, prosperidade e opulência, despojada do poder e prestígio de que desfrudara sob o manto do Estado monárquico. Na cidade, sobrevivia como relíquia de um passado, cuja materialidade urbana estava, também, em vias de ser expurgada.

Mas esse corte não é tão definitivo e total como parece à primeira

vista. Há uma metamorfose em curso, pela qual os velhos personagens se ajustam aos novos tempos. Quando sobreveio o delírio do Encilhamento, o Visconde de Serro Verde abriu, oportunamente, escritório de advocacia na Rua do Rosário.

Lê-se em *O Bota-Abaixo*: "Coube-lhe organizar companhias e empresas importantes e encaminhar transações de grande valor. Sem ter que sujar as mãos, aumentou a fortuna, criou fama de rico". (p. 8)

O golpe de estado de Deodoro, porém, "descorçoçou os negócios". Quando eclodiu a revolta de 1893, o visconde, desiludido, embarcou para a Europa para só retornar em 1900, no alvorecer do novo século. O país sossegara. Reabriu seu escritório de advocacia e admitiu o filho de uma viúva, Luís Carlos, advogado ambicioso que acabou se casando com sua filha.

O autor do romance dedica oito páginas para descrever a pomposa e patética cerimônia realizada na Candelária, que soa ao mesmo tempo como o canto de cisne de uma classe em extinção e o casamento com os novos tempos, simbolizados, no romance, por Luís Carlos, decidido a enriquecer por todos os meios.

Depois do casamento, o visconde retira-se de novo para a Europa, onde provavelmente iria viver das rendas proporcionadas por títulos e ações das companhias que ajudara a fundar e por seus imóveis, quem sabe algum velho casarão convertido em casa de cômodos.

Antes de sair de cena - exatamente em 1903 - visita os amigos e despede-se da cidade sobre a qual logo se abateriam as picaretas do Bota-abaixo.

Foram de bonde, nas primeiras tardes, a São Cristóvão, ao Rio Comprido, ao Sópé da Tijuca, onde a república surpreendera um resto de velhos proprietários.

(...) O Rio secular surgia-lhe a cada passo, porque só esse havia, da cidade nova para os subúrbios. Moradias coloniais com o telhado mourisco estendendo-se em alpendre ao correr das quatro águas; casarões do primeiro reinado, de escadarias à frente e palmeiras no portão, aproveitados em utilidades subalternas e esboroando-se na verdura dos frondosos pomares. Vendo-os mudados em casas de cômodos, o reboco das fachadas estalando, toalhas rotas e trapos míseros a secar nas janelas onde, outrora, panejaram as ricas cortinas das noites de partida, o Serro Verde evocava as criaturas que ali viveram, os sonhos, as paixões que neles se inflamaram com as idéias da Independência e o romantismo nacionalista de 1831. (p. 36)

É muito interessante também a cena de despedida ao visconde. O tema da conversação entre os amigos aglomerados no cais Pharoux eram as obras projetadas pelo prefeito Pereira Passos, recém-empossado com "poderes ditatoriais". Um dos personagens é Antônio Emílio, contemporâneo de Luís Carlos na Faculdade de Direito de São Paulo e que conseguira se eleger deputado. (Em camaradagem com os colegas, definia a política como sendo a "ciência das reeleições".)

Examinaram e resolveram o problema da civilização ou não civilização do Rio. Para as matronas, o Rio não se civilizava; para Antônio Emílio, sim, civilizava-

se. Para elas, o Rio despira-se do encanto de Corte modesta e pacata, imitando a família imperial, e metia confusão com seus reis de quadriênio. Antônio Emílio, que o Rio civilizava-se porque o povo não destruíra os jardins sem gradil. Isso provava a amenidade dos costumes cariocas. (...) As opiniões, entre tal gente, que o programa do Prefeito não ameaçava, desencadeavam-se favoráveis. Mas uma das damas do Segundo Reinado perguntou:

E o senhor acredita que essas obras tão faladas se realizem, ou...

- Se acredito? Ah! Ah! Mas, por que não, Sra. Baronesa? Há os recursos essenciais para os empreendimentos: dinheiro, iniciativa e coragem. Graças a Deus a política financeira do Murinho revigorou o crédito do país. Os nossos compromissos vão sendo solvidos sem dificuldades; gozamos lá fora a maior confiança; os capitais estrangeiros entram-nos a rodo pela porta; o Governo quer trabalhar, quer banir a febre amarela, quer transformar a cidade, quer construir portos!

A ilustre senhora penitenciava-se:

- Bem, eu perguntava, porque os jornais...

- Os jornais... Os jornais... Os jornais! (p. 53)

Sublinho a referência ao fato de que o programa do prefeito "não ameaçava essa gente", lembrando que, muito provavelmente, o visconde e essas damas viviam à custa de rendas imobiliárias que, mesmo com as desapropriações, seriam mantidas pelos títulos da dívida pública.

Se Luís Carlos e Antônio Emílio simbolizam uma classe média que se deu bem com o advento dos novos tempos, há aqueles que se deram mal. No romance, esse papel é desempenhado por Plínio, que encarnava o revoltado. Nordestino, formado em direito, sem padrinhos influentes, tentara advocacia de porta de xadrez, e sobrevivia como professor particular de latim, português e geografia. Maltrapilho, comendo o pão que o diabo amassou, desprezado pelos amigos bem sucedidos, tornou-se um revoltado. Passou a ler assiduamente o *Correio da Manhã*, o mais feroz jornal de oposição.

Como os rapazes da Escola Militar, quem quer que protestasse contra a vacina obrigatória, contra as demolições, contra o Governo, merecia o seu aplauso, o concurso da sua coragem sertaneja. Frequentava, à noite, as sociedades operárias. Discursava. Corria a ouvir as prédicas dominicais de Teixeira Mendes, na Igreja Positivista. Lia a Política Positivista. Distribua em casas de famílias, às senhoras, boletins que afirmavam, em gordas letras, conter a linfa vacínica pegonha, e que médicos da Saúde Pública haviam de vacinar as senhoras nas coxas e nas nádegas. (p. 89)

Uma das cenas mais ricas e elucidativas do romance é a da visita de Luís Carlos, Plínio e o Barão de Miraflor a um velho sobrado do Primeiro Reinado, na Rua de São Pedro, que iria, em breve, ser demolido pela Prefeitura. Luís Carlos fora contratado pela proprietária para obter uma indenização mais vantajosa.

Os três visitavam o sobrado quando ouvem "o barulho das ciclopes se aproximando". Saem à rua, caminham em direção às demolições.

Para a banda do Boqueirão, homens em mangas de camisa e chapéu de operários, suspensos, nos andaimes. Nos oitões, que tinham sido fundos de outros prédios, e que o papel de forros velhos coloria, jaziam pilhas de caibros, ripas, traves,

lanços de escada, ferragens. Camponeses europeus desenterravam grades, canos de gás e água, com os quais repontavam chapas de fogão, panelas, pratos, urinóis de ágata amolgados. (p. 112-3)

Plínio, o revoltado, critica as demolições:

Um descalabro destes, quando se morre à fome no sertão! Milhares de contos para botar abaixo um bairro da cidade, com as praias cobertas de imigrantes, que nem ao menos são colocados na derrubada, dando-se trabalho aos estrangeiros, para os filhos do país, os que têm sustentado os vagabundos do litoral, agora que a terra lhes nega o pão, serem atirados aí à toa! Nós não precisamos de avenidas, Sr. Barão! Carecemos de escolas, transportes, proteção à agricultura, hábitos de trabalho, educação cívica. Tratam disso as oligarquias? Tratam?

Luís Carlos, o ambicioso, contrapõe os argumentos publicados pela imprensa pró-governamental. Para ele, o que importa é que as demolições lhe rendem dinheiro. Além do caso do sobrado que acabavam de visitar, fora procurado também por um Visconde da Granja,

(...) português que enriquecera no Brasil e se ausentava no Reino, onde vivia, com o título e a mulher, numa quinta em Trás-os-Montes, para dirigir a venda de umas casas sujeitas ao Bota-Abaixo.

A questão entregue a Luís Carlos implicaria o despejo de umas herdeiras velhas e desamparadas. Num monólogo íntimo com sua consciência, diz de si para si:

Mas a ocasião é de aproveitar. As demolições estão distribuindo dinheiro a rodo. Há gente que enriquece vendendo escadas e canos velhos, que o Governo abandona. Hei de cruzar os braços e mandar ao bispo o que me chega? (p. 125)

Quanto ao barão, assistia a tudo atônito e passivo: "Na sua mente aturdida, o futuro fechava-se em escuridão misteriosa, dentro da qual os ciclopes avançavam e nada mais (...)".

Encontram-se os três com um comerciante português, Abílio Correia, com firma na Rua do Hospício. Ele, que personifica o espírito rotineiro, protesta também:

- Que lhe parece? Para mim, isto equivale a um cemitério.
- Cemitério?
- E cemitério bombardeado, se me faz favor. Que diz Vossência, Sr. Barão?
- Com boa vontade...
- Cá comigo não há boas vontades nem más vontades, que me tirem do bostunto esta insanidade. Apear por um mero decreto a parte mais comercial desta bela cidade!!! Expulsar uma tal data de comerciantes! Nem que fosse um bairro de judeus!

Discutiam entre si quando, de súbito, aparece Pereira Passos, sozinho e tranqüilo...

Ali estava ele - o monstro. Trajava um simples paletó azul, calça de listras, chapéu de feltro. Alto, a barba branca espontada, as sobrancelhas espessas sombreando-lhe os olhos pequenos, que examinava? Nenhum dos quatro sabia - nem o tradicionalista, nem o ambicioso, nem o rotineiro, nem o revoltado. Percebiam que as bastas sobrancelhas se arqueavam para as ruínas, apenas isso. Ele passou sem os ver. E da passagem, tão próxima, restou-lhes só a memória de uma corpatura gigantesca e de uma terrível serenidade. (p. 112-116)

Um bom exemplo de como os executores da remodelação da cidade formulavam a nova relação entre o Estado e o urbano, é o discurso proferido por Aureliano Portugal, em 26 de fevereiro de 1906, inaugurando na Praça da Glória, localizada na Avenida Beira-Mar, recém concluída, a fonte artística presentada pelos industriais portugueses Adriano Ramos Pinto & Irmãos³.

A tônica do discurso era, naturalmente, a celebração da regeneração estética e sanitária da capital. Seu autor busca demonstrar que essa transformação resultou de uma luta contra o passado. Historiando a formação do Rio de Janeiro, apresenta-a como um processo evolutivo que compreende duas etapas: a primeira, caracterizada como a luta do homem contra os obstáculos naturais que tolhiam a expansão da cidade (braços de mar, pântanos, morros etc.).

Ao contrário de outras cidades, como Londres, Buenos Aires e Nova York, cujo crescimento se fizera à custa da absorção de núcleos já formados de população,

(...) o Rio de Janeiro cresceu sempre por expansão centrífuga, lenta, a princípio, mas constante, conquistando, palmo a palmo, à natureza rebelde, o terreno ingrato e desabitado, amanhando-o, melhorando-o e implantando nele o habitat de sua população que se estendia.

Entretanto, essa etapa "natural" devia, forçosamente, por acumulação de erros, ser superada por uma nova etapa, caracterizada pela imposição de normas visando redefinir seu crescimento em função de objetivos determinados. Em lugar do crescimento natural, desordenado, espontâneo, o crescimento racional e sistemático.

Uma expansão assim feita, para muitos lados simultaneamente, sem obedecer a uma norma fixa, a uma rota previamente assinalada, um desenvolvimento oriundo, por fatalidades sociais, muito mais de iniciativas individuais que de impulsos coletivos, por certo deve estar longe de apresentar o cunho sistemático que é próprio das obras verdadeiramente estéticas.

O grande obstáculo que se antepunha à execução desse plano era a necessidade de destruir, em grande parte, para fazê-la de novo, "a obra humana, quase três vezes secular.

Contudo, esse trabalho de destruição - que está na essência da renovação urbana - envolve mais do que a derrubada de paredes antigas,

impassíveis. As paredes, cuja argamassa remonta aos tempos da colônia, alojam homens que moram, trabalham, especulam, divertem-se; enfim, que mantêm entre si uma trama complexa de relações sociais. A operação da renovação urbana, perseguindo estratégias bem precisas, desarticula essa trama que tem nas estruturas materiais demolidas o seu suporte.

No auge das reformas, num artigo intitulado "São Paulo e Rio de Janeiro", um professor da Faculdade de Medicina escrevia:

Consideramos agora o Rio com uma população três ou quatro vezes maior que São Paulo, com uma área enorme, devido ao número de habitantes e principalmente à sua topografia difícil (montanhas elevadas e vales apertados) por onde a cidade se desenvolve em ruas estreitas e sinuosas; com um centro comercial de primeira ordem, abrigando-se em prédios feios, anti-higiênicos, mas de um alto valor locativo e vendável, pertencentes a indivíduos emperrados, refratários às mais razoáveis reformas, muitos dos quais não têm aqui domicílio e por isso desinteressam-se dos melhoramentos locais e só querem auferir o maior rendimento possível dos seus imóveis (...) quem mora em Lisboa, Porto ou Paris importa-se pouco com as ruas estreitas, escuras, sujas, mal calçadas do Rio, contanto que o rendimento de prédios chegue para se ver e se gozar de coisa melhor por lá, onde todo o mundo adquiriu o hábito de viver confortavelmente.

Cada melhoramento nesta cidade é uma batalha renhida. Contra ele há quiosques, há companhias falidas, há herdeiros ressuscitados, há políticos de quartirões, políticos estaduais, políticos quadrados, redondos, triangulares, uma coorte caricata de camundongos "encartolados"; há o vendeiro da esquina, e a sinhá velha fabricante de balas, há tudo, uma saraivada formidável de coisas e de pessoas a exigir dinheiro⁴.

O GOVERNO FEDERAL NA REMODELAÇÃO E SANEAMENTO DO RIO DE JANEIRO

Em 1902 foi indicado candidato oficial à sucessão de Campos Sales na presidência da República o paulista Rodrigues Alves, grande fazendeiro de café de Guaratinguetá, presidente do Estado de São Paulo desde 1900, com uma longa carreira política exercida no Império. Sua candidatura assegurava a permanência da chefia do governo republicano, pela terceira vez, em mãos de um representante da grande burguesia cafeeira paulista. Estava em vigor a famosa política do "café com leite": o vice-presidente era mineiro.

Na oposição, as facções preteridas das oligarquias estaduais reagiam contra a afirmação da incontestável supremacia política e econômica da burguesia do café. Um dos opositoristas mais atuantes era Pinheiro Machado, representante dos grandes estancieiros do Rio Grande do Sul; adversários do candidato paulista eram também as bancadas de Pernambuco e do Maranhão. A oposição centrava fogo nos antecedentes políticos monarquistas de Rodrigues Alves e exigia a eleição de um "republicano histórico".

Na formação de seu ministério, Rodrigues Alves sobrepôs-se aos interesses políticos regionais. Os nomes por ele escolhidos foram os do baiano J.J. Seabra para o Ministério do Interior; de Lauro Muller (major do Exército, da arma de engenharia) para o Ministério da Viação e Obras Públicas; de Leopoldo de Bulhões, para a Fazenda; do marechal Argolo e do almirante Júlio de Noronha, para as pastas da Guerra e da Marinha; e do Barão do Rio Branco para o Ministério das Relações Exteriores.

A maioria das obras historiográficas ou cronísticas sobre esta época "explicam" o governo Rodrigues Alves a partir de um encadeamento causal e cronológico invariável. Um bom exemplo dessa concepção mecânica, empirista, presidida pela noção burguesa de "progresso", encontra-se no livro de Gastão Pereira, *Rodrigues Alves e sua época*:

Na história é certo que nada se faz por acaso. Tudo obedece a um encadeamento lógico. Os fatos, por mais independentes que pareçam, intercalam-se irremissivelmente na série progressiva das causas e dos efeitos. Obedecendo a essa lei, os historiadores explicam: o governo pacifista de Prudente de Moraes, preparou o ambiente para Campos Sales, e este, por sua vez, tornou, com sua política financeira, capaz a época de realizações práticas que Rodrigues Alves inaugurou (...). A renovação operada nesse período, é preciso dizê-lo, tem seu princípio no ventre das finanças que Joaquim Murtinho concertara com l'esprit draconien de eficiência e de controle⁵.

Segundo José Maria Belo, a República passava da fase doutrinária à fase construtiva, ou do plano de estruturação jurídica para o da estruturação econômica⁶.

A remodelação e o saneamento da Capital Federal constituíam pontos básicos (senão os principais) do programa de governo de Rodrigues Alves. No Manifesto à Nação, divulgado em 15 de novembro de 1902, quando foi eleito presidente, declarava:

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 constituir o mais notável centro de atração de braços, de atividades e de capitais nesta parte do mundo⁷.

Já em outubro de 1902 - antes, portanto, do início de seu governo - fora promulgada uma lei autorizando o lançamento de um empréstimo em títulos papel ou ouro, "destinado aos melhoramentos dos portos, da República, que correspondesse, por seus juros e amortizações, às responsabilidades que para cada porto pudessem ser providas pelas taxas que nelas fossem cobradas⁸.

O empréstimo visava à melhoria dos portos da República, mas foi

empregado só no Rio de Janeiro. Em sua primeira Mensagem ao Congresso, em maio de 1903, Rodrigues Alves justificava a prioridade às obras do porto da capital, deixando para mais tarde as do Recife, Salvador, Belém, Manaus, Santos e da bacia do Rio Grande do Sul.

Os defeitos da Capital afetam e perturbam todo o desenvolvimento nacional. A sua restauração no conceito do mundo será o início de vida nova, o incitamento para o trabalho na área extensíssima de um país que tem terras para todas as culturas, climas para todos os povos e explorações remuneradas para todos os capitais.

As condições gerais de salubridade da Capital, além de urgentes melhoramentos materiais reclamados, dependem de um bom serviço de abastecimento de água, de um sistema regular de esgotos, da drenagem do solo, da limpeza pública e do asseio domiciliar.

Parece-me, porém, que o serviço deve começar pelas obras de melhoramento do porto, que tem de constituir a base do sistema e hão de concorrer não só para aquele fim utilíssimo, como evidentemente para melhorar as condições de trabalho, as do comércio e, o que não deve ser esquecido, os da arrecadação de nossas rendas.

A MODERNIZAÇÃO DO PORTO

Assim que Rodrigues Alves assumiu a presidência, iniciaram-se os estudos e as negociações para as obras portuárias. Em maio de 1903, foi assinado com Rotschild and Sons o contrato do empréstimo de 8.500.000 libras, ao tipo de 90%, juros de 5%, garantido pela hipoteca de uma taxa especial de 2% ouro sobre a importação (onerando, portanto, o consumo interno) e por todas as outras rendas dos portos e docas.

Em junho, foi autorizada a emissão de títulos da dívida interna, no valor de 17.300 contos, para encampação das numerosas concessões relacionadas ao melhoramento do porto, que vinham se sobrepondo desde a década de 1870.

De concreto pouco resultara dessas concessões, que não passaram de bons negócios especulativos, inclusive no momento em que foram dissolvidas pelo Decreto nº 4.939 de 28 de agosto de 1906. A mais antiga datava de março de 1879. Possidônio de Carvalho Moreira obtivera autorização para arrasar o morro do Senado e aterrar os pântanos existentes entre esse morro e as Ruas Conde d'Eu, Estácio de Sá e Visconde de Inhaúma, seguindo daí pela Rua de S. Cristóvão, até os limites desse bairro, ao lado do mar.

Nessa extensa área, abrigaria ruas e praças, para vender ou arrendar lotes de terra ou construir prédios por sua própria conta, de acordo com o plano elaborado em 1875 pela Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro.

Dois meses depois, em maio de 1879, o governo autorizara o engenheiro Luís Rafael Vieira Souto, Francisco José Gonçalves Agra Filho e Filadelfo de Sousa Castro a aterram a área compreendida entre as praias dos Lázarus e Formosa e as ilhas dos Melões e das Moças, e a ar-

rasarem parte do morro do Pinto para a construção de um cais naquela orla.

Caberia ainda aos concessionários regularizar o curso do canal do Mangue e prolongá-lo até o hospital dos Lázaros, e regularizar, também, o curso dos rios que desembocavam no canal (obras igualmente previstas no plano da Comissão de Melhoramentos).

Entre suas obrigações, incluía-se a de construir um edifício com acomodações para mil operários, cobrando-se aluguéis tabelados pelo governo.

Em contrapartida, teriam a propriedade das terras conquistadas ao mar, que seriam recortadas por ruas e loteadas, conforme um plano que já tinham apresentado à Diretoria de Obras Públicas; gozariam do direito de desapropriação e de explorar, na área do cais, linhas de carris para o transporte de cargas e passageiros, assim como armazéns e pontes destinadas à atracação de navios, dos quais seria cobrada uma taxa fixada pelo governo.

Os planos desse vasto empreendimento imobiliário e portuário foram aprovados em 1888.

Outra concessão revogada pelo decreto de agosto de 1903 datava de setembro de 1889. O concessionário era o grande banqueiro, financista e testa de ferro visconde de Figueiredo; que em fevereiro de 1904 foi oficialmente autorizado pelo prefeito Pereira Passos a negociar, na Europa, a contratação do empréstimo para os melhoramentos municipais. Figueiredo pretendia executar um plano organizado pelo engenheiro inglês James Brunlees, que consistia em:

- uma grande bacia abrigada, provida de um sistema de cais, guindastes e elevadores hidráulicos, trilhos etc. onde os navios pudessem atracar diretamente e carregar e descarregar com maior rapidez e economia.

- armazéns e alpendres para depósito de mercadorias; uma linha ferroviária comunicando as docas e armazéns com a E.F. D. Pedro II; uma área contígua às docas destinada à construção de edifícios comerciais.

A semelhança das companhias ferroviárias, obtivera a garantia de juros de 6% ao ano, calculados semestralmente sobre o capital empregado nas obras. Para o pagamento dos juros, a amortização do capital, as despesas de conservação etc., o governo arrecadaria, por conta deste, taxas de, no máximo, 2% sobre o valor da importação e 1% sobre o da exportação. Esses recursos seriam acrescidos das tarifas cobradas à ferrovia do concessionário (o transporte de imigrantes e suas bagagens seria gratuito) e do produto do arrendamento dos terrenos não necessários para o funcionamento do sistema portuário.

A concessão foi revalidada em dezembro de 1898, com todas as vantagens e ônus que tinham na época as Docas de Santos.

O estudo de R. Magalhães Junior sobre Rui Barbosa traz informações que permitem avaliar o papel desempenhado pelo visconde de Figueiredo, grande tubarão das finanças, considerado o "John Law do encilhamento brasileiro".

O encilhamento começou durante o gabinete Ouro Preto. O último ministério da monarquia trazia planos de auxílio à lavoura, desorganizada pela abolição,

e pretendia regulamentar as emissões, a cargo de bancos particulares. Tinha Ouro Preto um banqueiro de sua confiança: Francisco de Figueiredo, visconde desde 1879, elevado a conde quinze dias antes da proclamação da República¹¹.

Em setembro de 1889, Ouro Preto concedeu ao Banco Nacional do Brasil, presidido por Figueiredo, a faculdade de emitir bilhetes ao portador, conversíveis em ouro, à vista. No mesmo dia, o ministro da Agricultura outorgou ao visconde a concessão para melhoramentos portuários, que deu origem à Companhia de Obras Hidráulicas do Brasil, em plena febre do encilhamento.

Tamanhas foram as críticas aos favores excessivos concedidos ao grande banqueiro que Ouro Preto, às vésperas da queda da monarquia, acabou por estender a faculdade de emissão a dois outros bancos. Quando Rui Barbosa, ministro da Fazenda do Governo Provisório, ampliou a política de emissões a três bancos particulares, cada um deles operando em determinada zona do país (Norte, Sul e Centro), o contrato com o Banco Nacional do Brasil foi mantido.

As medidas de Rui Barbosa provocaram sérias divergências no âmbito do governo (que resultaram na demissão de Aristides Lobo e Demétrio Ribeiro, ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas), e também violentas críticas por parte dos grupos capitalistas excluídos desse gigantesco consórcio monopolista. Na guerra de imprensa contra Rui, destacou-se Paulo de Frontin, que o atacava pelas páginas do *Diário de Notícias*. Antes de escrever estes artigos, Frontin, à frente de uma comissão de empresários, entregara a Deodoro um memorial de protesto contra os bancos.

A comissão, certa de que no vosso alevantado espírito nunca perpassou a idéia de cercear a liberdade da indústria, nem o desrespeito aos projetos de iniciativa individual, cõscia, igualmente, de não ter o eminente estadista que ocupava a pasta da Fazenda tido a mais leve intenção de criar (...), para os bancos de emissão, privilégio exclusivo de execução de melhoramentos públicos e monopólio da indústria na República dos Estados Unidos do Brasil, convicta, firmemente, de ter a franca concorrência para a construção ou exploração das obras públicas e a plena liberdade industrial e comercial notável adepto do Ilustrado Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, confia que serão respeitados esses princípios e, conseqüentemente, interpretados ou modificados os artigos do decreto que se tem querido considerar contrário deles.

Em 1890, Paulo de Frontin fundou a Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil que, no mesmo ano, obteve de Francisco Glicério, ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, concessão para realizar melhoramentos portuários na capital. De todas as concessões revogadas por Rodrigues Alves, em 1903, essa é a que nos interessa mais de perto¹².

A empresa sobreviveu 43 anos, de 1890 a 1933. Em seus dois primeiros anos, que coincidiram com o auge do Encilhamento, teve uma ascensão meteórica, acumulando numerosos projetos, aquisições e incorporações vinculadas à construção de estradas de ferro e a melhoramentos urbanos e portuários:

A Empresa, que não pleiteava diretamente os favores do governo, era procurada para realizar o que outros tinham obtido. Despachadas as concessões, dias depois apareciam os beneficiários no pequeno sobrado da Rua Primeiro de Março nº 80, para negociá-los e transferir à Empresa a obrigação de levar avante o empreendimento.

Foram tantas as transferências, tantos e tão avultados os empreendimentos, que teve necessidade de ir aumentando o capital inicial, primeiro para cinco mil contos em julho de 1890, depois para 25 mil em dezembro desse mesmo ano, logo em seguida para 100 mil em janeiro de 1891. Os dois anos de euforia inflacionária passaram, veio a crise em fins de 1891, e a empresa se foi desfazendo de grande parte de suas obrigações.

Por fim, concentrou os esforços em preparar as obras do Cais do Porto do Rio de Janeiro, e acabar a construção da Estrada de Ferro que tinha seu nome¹¹.

Vale a pena nos determos no amplo leque de atividades e negócios com que se envolveu. Na própria sessão inaugural, de maio de 1890, a diretoria aceitou o encargo de construir um trecho da E. F. Barão de Arauama, no Estado do Rio, que lhe foi transferido pelo preço de 26 contos por km, recebendo o concessionário pela transferência 500 mil réis por km, e 20% sobre a renda líquida.

Outras concessões foram, em seguida, absorvidas: uma ferrovia ligando Santos a São Roque e Itu, em São Paulo; a E. F. de Vassouras, Pati do Alferes e Petrópolis, servindo a uma zona de fazendas de café ainda prósperas; no Norte-Nordeste, ligações ferroviárias de Caxias ao Araguaia, Cantuária ao Crato, prolongamento da Ferrovia de Teresina e Petrolina, da E. F. Tocantins etc.

A empresa investiu pesado, também, em empreendimentos agrícolas. Em junho de 1890, incorporou a Companhia Brasileira Torrens, ligada à formação de colônias agrícolas com imigrantes estrangeiros e colonos nacionais. Adquiriu numerosas fazendas de café no Oeste paulista, geridas pela Companhia de Melhoramentos de São Paulo, da qual um dos diretores era Carlos Sampaio, futuro prefeito do Distrito Federal. Investiu, ainda, na produção de cacau em Ilhéus, cana-de-açúcar e algodão em Pernambuco, pecuária no Rio Grande do Sul e em várias indústrias na capital da República (vidro, fundição de ferro, couro etc.).

Com relação aos melhoramentos do porto do Rio de Janeiro, em junho de 1890, a empresa firmou um acordo com o Dr. Mello Barreto e outros concessionários para a construção de um cais entre a Prainha (atual Praça Mauá) e a Gamboa. Na mesma data, aceitou a fusão com o projeto trazido pelos Drs. Gustavo Etienne e Raimundo Castro Maia, absorvendo também, em agosto, a concessão dada em 1879 a Vieira Souto.

Enfim, em outubro de 1890, a Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil obteve de Francisco Glicério, pelo prazo de noventa anos, autorização para construir um extenso cais para atracação de transatlânticos de grande calado, da ponta do Arsenal da Marinha até a ponta da Chichorra ou da Saúde, e daí até a ponta do Caju.

Entre a Prainha e a Ponta da Chichorra, uma faixa de 60 metros seria destinada ao serviço de mercadorias: 40 metros para a instalação de duas linhas férreas, guindastes hidráulicos e armazéns e os 20 metros res-

tantes para uma grande artéria comunicando a Prainha com o bairro de São Cristóvão.

Em dezembro de 1890, o engenheiro Alfredo Lisboa foi contratado para fazer os estudos definitivos. E em fevereiro foi adquirida parte da ilha dos Melões. A junção ao litoral dessa ilha e a das Moças fazia parte da preparação do futuro cais, e a Empresa fez desaparecer as duas com o desmonte do morro do Senado, de que era concessionária.

Em julho de 1892, Serzedelo Correia, ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, aprovou, com algumas modificações, o plano geral das obras apresentado pela empresa.

Entretanto, no fim de 1891 sobreveio a *débâcle* dos negócios. Incapaz de saldar suas dívidas com os banqueiros estrangeiros, o país foi obrigado a se submeter ao *funding loan* e a empenhar, como garantia, as rendas da Alfândega. A política de saneamento financeiro de Joaquim Murinho, ministro da Fazenda de Campos Sales, mergulhou o país em profunda depressão econômica.

A Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil foi paralisando seus diversos empreendimentos. Em dezembro de 1892, tentou consolidar o débito com o Banco Nacional do Brasil. Ao Banco da República - criado em substituição a este - propôs, em vão, um empréstimo para a regularização e escalonamento de sua dívida. A empresa liquidou todos os negócios em andamento, com exceção da E.F. Melhoramentos, cujo primeiro trecho foi inaugurado em novembro de 1893, ligando as estações de Mangueira a Sapopemba (Deodoro)¹⁴.

Em agosto de 1897, iniciou as negociações para vender a capitalistas estrangeiros não só a ferrovia como a concessão para as obras do porto. Paulo de Frontin, nomeado diretor da E.F. Central do Brasil (de 1896 a 1897), foi substituído na presidência da Empresa Industrial de Melhoramentos por Carlos Sampaio, que embarcou para a Europa com a missão de negociar a transferência. Depois de prolongados entendimentos, conseguiu vender a concessão em Londres, em maio de 1898, por 880 mil libras esterlinas. A ferrovia, porém, foi recusada pela firma intermediária, Union Financière et Industrielle, e pela financiadora e empreiteira Anglo Brazilian Docks Finance Corporation¹⁵.

Pois bem, em 7 de janeiro de 1903, Paulo de Frontin foi nomeado por Rodrigues Alves chefe da Comissão Construtora da Avenida Central¹⁶. Os planos e explorações realizadas pela Empresa de Melhoramentos serviram de base, com modificações, para o projeto supervisionado pela Comissão de Obras do Porto, chefiada por Francisco Bicalho. Da comissão executiva, encarregada da supervisão técnica das obras, fazia parte Vieira Souto. A firma britânica C.H. Walker & Cia., contratada para a execução dos trabalhos do cais, era vinculada àquela que havia adquirido a concessão da Empresa de Melhoramentos. Enfim, ficou tudo "em família".

Afirma S. Stein que o contrato foi dado sem concorrência pública à Walker,

(...) por causa, em grande parte, das amizades conseguidas pelo persistente Joseph R. Walker, um dos diretores. A firma criada em 1850 havia construído anteriormente as docas Swansea, o canal naval de Manchester e as docas de Buenos Aires. Os serviços no Rio de Janeiro de 1904 a 1911 representaram um contrato de 4.500.000 libras (...)¹⁸.

As obras foram iniciadas em 29 de março de 1904, quando já estava em curso a abertura das avenidas Central e do Mangue, mobilizando a Companhia regularmente mais de 2 mil homens.

A ESTRUTURA PORTUÁRIA ANTES DA MODERNIZAÇÃO

Partimos do suposto que a estrutura portuária existente - e a cidade que lhe correspondia - não condiziam com as novas necessidades colocadas pela acumulação e reprodução do capital, pela circulação das mercadorias e da força de trabalho (imigração) e pelas exigências fiscais do próprio Estado.

A leitura do pequeno livro do vice-cônsul da França no Brasil, F.A. Georgelette, *Le port de Rio de Janeiro*, nos dá uma idéia de como funcionava o complexo portuário antes das obras de modernização. Nas primeiras páginas, o autor descreve a geografia da baía e enaltece suas belezas naturais, que tanto impacto causavam aos estrangeiros. Em seguida, acompanha o trajeto que faziam os navios desde que penetravam na baía, passando diante da fortaleza de São João. Da perspectiva de bordo, os viajantes, ao contemplarem a cidade, discerniam três zonas urbanas bem distintas. (Esse olhar o Rio de Janeiro com os olhos de um estrangeiro era mais do que um simples recurso de oratória: fazia parte da ideologia modernizadora e da estratégia política que presidiram a remodelação da capital.)

Segundo esse autor, as primeiras imagens eram as da orla de Botafogo e Flamengo, "luxuosos quarteirões aristocráticos, arrabaldes soberbos e de feição totalmente moderna, dignos de figurar nas mais encantadoras cidades européias". Ao ultrapassar a ilha de Villegagnon, por trás da qual ficava o "poço", profunda depressão marítima onde ancoravam os navios de guerra, o observador avistava, numa transição brusca, a velha cidade colonial, com seu denso aglomerado de construções e seu movimento comercial febril.

Os navios detinham-se nas proximidades da ilha Fiscal, em face do cais Pharoux (Praça XV), e ali recebiam a visita do Serviço de Saúde e da Alfândega. Os passageiros desembarcavam nas barcas, lanchas ou rebocadores que evoluíam ao redor do navio e, no cais, misturavam-se com os passageiros dos *ferryboats* vindos de Niterói e das ilhas.

Os navios que faziam escala no Rio, trazendo somente passageiros ou correio, podiam ancorar naquela parte da baía; os cargueiros prosseguiram e ancoravam depois de contornarem a ilha das Cobras. Em frente

a essa ilha, tendo ao fundo o morro de São Bento, ficavam os armazéns da Alfândega e o chamado cais dos Mineiros. A ilha e o cais eram separados por um canal estreito e pouco profundo por onde só transitavam pequenas embarcações.

O ancoradouro defrontava a outra vertente do promontório, cuja orla se prolongava até a ponta do Caju, passando pela Prainha, Saúde, Gamboa, Saco do Alferes e S. Cristóvão. Toda ela era ocupada pelos chamados quarteirões marítimos, os mais populares e insalubres do Rio.

Continuando a leitura de Georgelette:

Essa enseada é abrigada por numerosos morros que se elevam no território urbano, impedindo que a brisa marinha e os ventos de mar alto circulem livremente e vivifiquem o ar superaquecido que aí se respira (...). Além disso, era pouco salubre. A febre amarela, que, até há pouco tempo, grassava com maior intensidade principalmente nessas paragens, constituía entrave muito sério ao desenvolvimento do porto.

Quantas embarcações, sobretudo veleiros, recusavam-se a aceitar frete para o Rio! Quantas equipagens foram dizimadas aí, durante os longos dias de estadia, que transcorriam com uma lentidão desesperadora!

Ao longo de todo esse litoral, entrecortado de ruas sombrias e tristes, com habitações vetustas e miseráveis, em sua maioria cortiços ou cidades operárias onde fervilhava uma população heteroclita, erguiam-se ainda ontem uma grande quantidade de trapiches e armazéns (...) e inúmeros pequenos cais de madeira que só eram acessíveis às embarcações de transbordo ou aos pequenos navios de cabotagem.

A maioria desses trapiches e armazéns desapareceram juntamente com todo esse bairro malsão, sob os golpes de picareta dos demolidores encarregados de limpar o terreno para os trabalhos do novo porto. Foi necessário construir outros, em caráter provisório, enquanto não ficavam prontos os vastos armazéns gerais, bem planejados, que em breve os substituirão. (p. 16-17)

Ao longe, separados do centro comercial pela Praça da República, estendiam-se a cidade industrial e os bairros populosos, ao longo da estrada de ferro. A orla da baía, dos confins da cidade até Mauá, onde desembarcavam os passageiros dos *ferryboats* com destino a Petrópolis, era constituída de terras baixas e, em grande parte, pantanosas, pontilhadas de vilarejos de agricultores e pescadores, geralmente à margem dos rios pelos quais desciam, ainda, pequenas embarcações com gêneros agrícolas.

Do alto do morro de São Bento tinha-se uma visão panorâmica do ancoradouro, repleto de navios de todas as formas e tonelagens, uma floresta de mastros e chaminés fumegantes. Os modernos transatlânticos e os navios de cabotagem, vapores ou veleiros ancoravam mais ou menos próximo do litoral e, a seu redor, evoluíam, num movimento febril, centenas de pequenas embarcações. Todo o serviço de carga e descarga de mercadorias era feito através destes saveiros, chatas ou alvarengas.

Os carregamentos volumosos, como trilhos e vigas, carvão, cimento, as pesadas peças metálicas para pontes e construções podiam ser liberados do pagamento dos direitos de alfândega "em água", e transportados por seus consignatários para os armazéns ou trapiches que recobriam o quarteirão marítimo. As demais mercadorias eram levadas para os quatorze

depósitos pertencentes à Alfândega; de lá, uma vez cumpridas todas as formalidades fiscais, eram conduzidas a seu destino pelas ruas estreitas e congestionadas do centro, por caminhoneiros ou pelos bondes.

As mercadorias destinadas a outros portos do litoral brasileiro ou para o Mato Grosso eram armazenadas em trapiches, em regime de entreposto, até o momento do reembarque. Esse serviço já não tinha a mesma importância de antes, uma vez que a maioria das linhas européias que, a princípio, só tocavam o porto do Rio de Janeiro e, por vezes, o da Bahia ou o de Santos, faziam, agora, escala em quase todos os grandes portos do litoral, ligando-os diretamente ao mercado internacional.

Por sua vez, os produtos de exportação da vasta zona tributária do Rio de Janeiro, trazidos pelas ferrovias, eram depositados nos trapiches e, em seguida, embarcados. Ainda segundo Georgelette:

As embarcações para carga e descarga de navios são fornecidas ao comércio marítimo e às agências das linhas de navegação por companhias especiais que possuem o monopólio de fato desse serviço. Essas companhias, que são, elas próprias, em sua maioria agências das grandes linhas estrangeiras possuem, ou possuíam, centenas de embarcações para o serviço de transbordo de mercadorias a preços que variam de 4 a 5.000 réis (...) por 100 quilos ou tonelada métrica. Desde alguns anos, isto é, desde que começou a ser construído o "novo" cais que, daqui a algum tempo, tornará inútil essa formidável flotilha de embarcações (...) as companhias não se preocupam mais em repará-las e em mantê-las em bom estado, de modo que seu número diminui rapidamente, enquanto aumentam proporcionalmente as tarifas de locação percebidas pelas que ainda estão em condições de navegar.

Nestes últimos anos essa situação foi agravada por um afluxo verdadeiramente extraordinário de mercadorias destinadas aos trabalhos imensos empreendidos na cidade, bem como nas regiões servidas pelo porto. (p. 25-27)

O MOVIMENTO COMERCIAL DO PORTO DO RIO DE JANEIRO

A esse nível de análise, o aspecto mais importante a ser ressaltado é o da mudança de função do porto do Rio de Janeiro, que perdia cada vez mais sua importância como porto de exportação de café, afirmando-se, em compensação, como centro distribuidor de artigos importados e como mercado de consumo. As exportações de café deslocaram-se para Santos que, em 1902/1903, já movimentava o dobro das exportações da capital.

Essa tendência começou a se manifestar a partir da década de 1880, acentuando-se após a crise de 1888, que modificou drasticamente a economia da província e da cidade do Rio de Janeiro. No período 1889/90 e 1893/94, o porto da capital ainda manteve a sua primazia como exportador de café, passando a segundo plano após o Encilhamento.

Apesar disso, o Rio de Janeiro figurava entre os quinze principais portos do mundo e vinha em terceiro lugar no continente americano, depois dos portos de Nova York e Buenos Aires. (Este último sobrepujou o porto do Rio de Janeiro nos primeiros anos do século, graças à mo-

dernização da capital argentina e ao grande impulso da produção agrícola do país.)

A primeira estatística relativamente séria sobre o porto da capital data de 1879. Nesse ano, entraram 2.941 navios, com tonelagem de 1.589.411 t., sendo 1.313 transatlânticos com 1.075.847 t. e 1.628 navios de cabotagem, com 513.664 t. O valor das importações foi de 91.029 contos, e o das exportações, 106.061 contos.

Em 1888, por efeito da crise, o número de navios transatlânticos caiu para 1193 (1.487.652 t.) e os de cabotagem para 1.279 (560.619 t.), perfazendo o total de 2.472 navios; mas, apesar disso, houve significativo aumento de tonelagem (2.048.271 t.).

Nesse ano, o porto do Rio de Janeiro detinha quase a metade do comércio exterior brasileiro: o valor das importações foi de 131.369:306\$000, pouco mais da metade do valor global do país (260.898:859\$000), e o das exportações, inferior ao primeiro, foi de 95.752:919\$000, menos da metade do valor global (212.592:272\$000).

A maior queda das exportações de café ocorreu entre 1893 e 1895. A partir de 1898, quando se iniciou a política de saneamento financeiro de Campos Sales, houve certa recuperação, mas a supremacia, como porto de saída de café, já se havia deslocado para Santos.

As primeiras estatísticas regulares e precisas sobre o movimento comercial dos portos foram elaboradas pelo Serviço Oficial de Estatística Comercial, criado em 1901. Quatro anos tinham transcorrido desde que a economia retomara sua marcha ascendente, após dez anos de crise. O Rio de Janeiro recuperou um movimento comercial equivalente ao dos seus anos de maior prosperidade.

Em 1902, entraram no porto 1987 navios transatlânticos e de cabotagem, com tonelagem total de 2.632.231 t. O valor das importações, 90.658 contos, superava o das exportações - 69.844 contos.

Em 1906, os navios transatlânticos e de cabotagem somavam 2.386, com 3.443.004 t., o que corresponde a um aumento de mais de 1/3 em relação à tonelagem de 1888. A tonelagem média, que foi de 1.443 t., era muito superior às de 1850 (97 t.) e 1875 (697 t.). Não obstante isso, a estrutura básica do porto, em 1903, permanecia a mesma da década de 1870.

Em 1906, o Rio de Janeiro absorvia 41% do comércio geral de importação do Brasil e uma parcela ainda expressiva das exportações (1/7), apesar dos efeitos da crise cafeeira, da perda de parte do comércio de trânsito e da queda das importações de bens de consumo. O valor das importações em 1906 aumentara 32,6% em relação a 1902. As duas categorias de maior valor foram produtos manufaturados e artigos de alimentação e forragem.

O valor das exportações, por sua vez, diminuía em relação a 1902, em consequência da crise de superprodução do café. Embora a produção do Estado do Rio ainda fosse expressiva em 1906 (55 mil ton.), muitos fazendeiros dedicavam-se à policultura, o que explica, talvez, junto com a expansão da rede ferroviária, o declínio da importação de gêneros alimentares.

Como dissemos, o porto do Rio de Janeiro tendia a perder importância como porto de trânsito ou reexportação, visto que as linhas européias agora faziam escalas em todo o litoral brasileiro. Daí a necessidade de modernizar, também, os sistemas portuários regionais, que, nessa fase de "desenvolvimento para fora", constituíam os pontos de articulação dos diversos núcleos agrário-exportadores (açúcar, cacau, borracha, etc.) com o mercado mundial. Rodrigues Alves deixara isso claro em sua Mensagem de maio de 1903. A prioridade atribuída ao Rio de Janeiro fora uma decisão essencialmente política, do núcleo agrário-exportador hegemônico.

O porto carioca articulava-se, em compensação, a uma zona tributária que a expansão das ferrovias ampliava cada vez mais (5.910km de trilhos vinham dar na baía do Rio de Janeiro). Ainda segundo Georgelette:

É certo que, com a abertura de novos portos em relações diretas com o estrangeiro, como os de Manaus, Belém, Recife, Bahia, Espírito Santo e naturalmente outros, dentro de pequenos prazos o movimento comercial do porto do Rio de Janeiro poder-se-ia ressentir um pouco, deixando de ser, como é hoje, o intermediário entre o comércio europeu e o dos Estados do Norte.

Recife, por exemplo, tornar-se-á, com prejuízo do Rio de Janeiro, a principal estação de carvão na costa da América do Sul e todos os suprimentos comerciais do Norte, ora feitos por intermédio do porto fluminense, passarão a ser efetuados por outros portos mais próximos e igualmente bem aparelhados.

Das duas influências, porém (...) que atuam para nós de modos contrários, predominará naturalmente a de prosperidade própria, cuja produção terá sempre de procurar a sua saída natural pela nossa baía. (p. 41)

A mais importante via de penetração era a E. F. Central do Brasil, na época com cerca de 700 km. Atravessava o Estado do Rio até alcançar o vale do Paraíba, em Barra do Pirai, onde se bifurcava: um ramal dirigia-se a Minas, outro a São Paulo. No início do século, o governo unificara a bitola das ferrovias dos três estados, para evitar os transbordos de mercadorias. Através de São Paulo, o Rio de Janeiro iria, em breve, articular-se aos estados sulinos, com a ligação da Central com a rede sul (1.740 km), explorada, em sua maior parte, por uma companhia belga. A Central estava vinculada, também, à E. F. Noroeste de São Paulo, em construção, que avançava em direção ao rio Paraná e ao Mato Grosso, para formar uma transcontinental.

Em 1906, construía-se, ainda, a ferrovia do oeste, para alcançar Goiás e poupar a viagem de mais de vinte dias que o gado exportado por esse Estado para o Rio de Janeiro era obrigado a fazer.

A principal zona tributária do porto era, porém, o estado de Minas Gerais, que enviava ao Distrito Federal café, tecidos e minerais como manganes (200.000 t. em 1906), ouro, diamantes. Outro item importante era o gado, cuja exportação para o Rio aumentou de 98 mil cabeças em 1890 para 273 mil em 1905 e 337.173 em 1906. Do gado abatido no matadouro de Santa Cruz extraía-se o couro, que servia como matéria-prima para a indústria local e constituía um dos produtos próprios de exportação do Distrito Federal. Minas, por sua vez, recebia artigos manufaturados de

produção local ou importados.

Um detalhe importante: a exportação de produtos minerais, como o manganês, proporcionava aos navios transatlânticos uma remuneradora carga de retorno, possibilitando a redução do preço do carvão importado da Inglaterra (800.000 toneladas anuais) - uma das principais fontes de energia da indústria carioca.

A navegação de cabotagem era dominada pelas linhas nacionais, principalmente o Lloyd Brasileiro, que mantinha serviços regulares bimensais e, por vezes, semanais para numerosos portos intermediários. Além da grande cabotagem nacional, mantinha um serviço regular entre o Rio de Janeiro e Montevidéu, Buenos Aires, Assunção e Estados Unidos.

Do Nordeste, o porto do Rio recebia tabaco em folha para a produção e exportação de fumo; algodão para a fabricação de tecidos e para exportação; açúcar para o consumo local e exportação. Do Sul, importava carne seca, couro, lã, peles que serviam como matérias-primas para as indústrias locais e eram também exportados; o carvão em pedra era todo consumido na cidade.

O peso médio anual da importação estrangeira, nos anos 1903, 1904 e 1905, foi de 1.129.055 t., assim discriminados:

MERCADORIAS IMPORTADAS

CLASSE	PESO EM TONELADAS			MÉDIO
	1903	1904	1905	
Animais vivos e dissecados	824	779	942	848
Matérias-primas e artigos p/artes e indústrias	648.649	725.161	831.963	735.258
Manufaturados	104.180	119.583	166.064	129.942
Artigos p/alimentação e forragens	257.181	246.474	285.366	263.007
SOMAS	1.010.834	1.091.997	1.284.335	1.129.055

As espécies de mercadorias que mais avultavam no tráfego comercial do porto do Rio de Janeiro (importação), eram as seguintes:

MERCADORIAS	PESO EM T
carvão de pedra (mais da metade do total)	600.992
trigo em grão	120.893
ferro e aço manufaturados (sobretudo trilhos)	47.516
madeiras (predominando o pinho)	47.459
arroz	32.212
farinha de trigo	24.900
vinhos	20.556
charque	19.330

ladrilhos, telhas e tijolos	17.322
querosene, petróleo e gasolina	15.192
batatas	13.034
máquinas diversas	11.312
alfafa	11.178
pepel e derivados	10.331
ferro e aço, em barras e em chapas	9.358
bacalhau	5.516
SOMA	1.007.103

Verifica-se que preponderaram matérias-primas industriais, inclusive para a indústria de construção, e artigos de alimentação para o abastecimento da cidade. Essas mercadorias representavam 89,5% da tonelagem total da importação e, em sua quase totalidade, eram gêneros que podiam ser despachados em água (apenas 10% da tonelagem total exigiam armazéns especiais para seu recebimento e guarda até o despacho pela Alfândega).

Com relação à exportação, 99% de sua tonelagem total reduzia-se a seis espécies de produtos:

MERCADORIAS	PESO EM T
café	194.335
couros	4.826
manganês	195.246
farelo	14.486
madeiras (jacarandá, principalmente)	2.207
metais velhos	1.095
SOMA	413.505

O PROJETO DE REMODELAÇÃO DO PORTO E SUA EXTENSÃO

Como dissemos, a Comissão das Obras do Porto utilizou - com retificações relativas à profundidade e ao alinhamento do cais - o projeto da Empresa de Melhoramentos do Brasil. Esta projetara um cais contínuo, desde o Arsenal de Marinha até a Ponta do Caju, dividido em duas seções: a primeira, até a ilha das Moças, para o serviço de navegação internacional ou de longo curso (permitindo 8,5m de calado em maré média); a segunda, da ilha das Moças até a ponta do Caju, denominado cais sanitário, para as embarcações de cabotagem.

O projeto oficial previa a construção de um cais corrido, desde o Arsenal da Marinha até pouco além da embocadura do canal do Mangue, para 8,80m de calado. Os 2 quilômetros restantes, até a ponta do Caju,

A profundidade de 7m nas águas mínimas foi considerada insuficiente, em face do desenvolvimento da tonelagem dos navios que frequentavam o porto. Resolveu-se, de início, que o cais teria 15m de profundidade total e 10m de profundidade útil, mas, por medida de economia, a Comissão de Obras do Porto resolveu que somente 2.500m de cais, a começar da Prainha, teriam profundidade máxima. No trecho restante, até a Rua de São Cristóvão, o fundo do mar seria dragado apenas até 8m.

Contudo, a mais importante modificação introduzida no projeto original dizia respeito ao alinhamento do cais, que, por razões econômicas, era tortuoso, acompanhando as sinuosidades do litoral, com sensível perda de área disponível para atracação. Os 3.500m de cais previstos pela Comissão se estenderiam numa faixa em linha reta até o dique da Saúde, descrevendo em seguida uma curva de grande raio.

Assim, a retificação da linha irregular do litoral implicava não só a demolição de centenas de prédios, como o aterro das diversas enseadas ou "sacos" existentes naquela orla, abrangendo uma superfície coberta de água de 20 hectares. Entre o cais projetado e a orla da praia, a menor distância era de 25m e a maior, de várias centenas de metros. A terra e o entulho para esses trabalhos provieram do arrasamento do morro do Senado, em cujo local foram traçadas várias ruas novas, e de uma vertente do morro do Castelo, eliminada para dar passagem à Avenida Central.

A faixa de 100m de largura resultante dos trabalhos de aterro e demolição seria ocupada da seguinte maneira:

- . 25m para o cais onde os navios atracariam diretamente e para os novos guindastes elétricos e o leito dos comboios da Central e da Melhoramentos.

- . 25m para 17 grandes armazéns, casas de máquinas, guardamoria e outros edifícios administrativos.

- . 50m para uma avenida (Av. do Cais ou Rodrigues Alves), com construções dando de frente para o mar.

Todos os aparelhos e sistemas de iluminação do cais seriam movidos a energia elétrica, fornecida pela empresa canadense Light & Power²⁰.

Em novembro de 1906, ao fim do mandato de Rodrigues Alves, inaugurou-se o primeiro trecho do cais do porto, com 500m de extensão, compreendendo parte da Gamboa e a embocadura do canal do Mangue. Em fins de 1907, estavam concluídos 1.465m de cais, mas só o primeiro trecho possuía armazéns provisórios para o serviço de cabotagem, no qual o pessoal seria adestrado no manejo dos aparelhos antes de passar ao serviço da navegação internacional, sob a fiscalização da Alfândega. A orla da Saúde e da Prainha continuava repleta de pontes de desembarque, que só poderiam ser demolidas depois que boa parte do cais estivesse pronta. A Walker prometia entregar os 500m subsequentes até 31 de dezembro de 1907, e o conjunto das obras, em 1910.

O projeto de 1903 supunha que o cais atenderia, por muito tempo, ao movimento comercial do porto do Rio de Janeiro, estimado, naquele

ano, em 1.600.000t anuais. Em 1906, alcançava cerca de 2.600.000t e, em fins de 1907, já ultrapassava em 50% a estimativa original. Francisco Bicalho considerava iminente o estrangulamento do porto:

Com efeito, as obras do cais atualmente em construção vão progredindo e, dia a dia, reduzindo o litoral, que até aqui se prestava ao serviço de navegação.

Um a um, vão sendo fechados os trapiches e avolumando-se as dificuldades para o serviço do porto, sobretudo o relativo à navegação costeira.

Chegará, portanto, o momento em que os navios carregadores não tenham onde acostar para a descarga, ainda usando o recurso de dobrar e triplicar as atracções bordo a bordo, não obstante os inconvenientes desse processo¹¹.

Com base no movimento médio de mercadorias importadas e exportadas anualmente (1.500.000 ton.), o projeto de 1903 contemplara um cais com 3.500m de comprimento, prevendo a utilização de cerca de 460t por ano e por metro. (No porto de Buenos Aires o rendimento linear por metro era de 540t e no de Santos, 594t).

A construção de uma segunda seção de 2 quilômetros - do canal do Mangue à ponta do Caju - dependia de demorados estudos hidrográficos sobre o regime das águas da baía. Acreditava-se que o saco formado pela enseada do Caju servia como bacia de decantação onde se depositavam a vasa e os detritos do mar, o que exigiria uma dragagem permanente para manter o fundo requerido pelos grandes transatlânticos.

Forçado pela ameaça de colapso do porto, o governo aprovou, em dezembro de 1907, o projeto para o seu prolongamento, elaborado por Francisco Bicalho. O original, da Empresa de Melhoramentos, previa a construção, naquela enseada, de um cais contínuo, de 3.200m, provido de pontes de madeira para o serviço de cabotagem de pequeno calado. O projeto de Bicalho ampliava enormemente o aproveitamento da enseada, com a construção de três grandes molhes enraizados no cais, os quais proporcionariam cerca de 15.800m para a atracação de navios de grande calado. Cada molhe teria 180m de largura e compreenderia três faixas, sendo duas laterais, com 60m de largura cada uma, destinadas ao serviço de mar (35m para armazéns e depósitos e 25m para a instalação de trilhos e o deslocamento de guindastes e trens), e uma central, subdividida em três partes, com 20m cada: as duas laterais para o serviço de recebimento e entrega de mercadorias nos armazéns, e a central para a circulação de volta, em sentido inverso.

O porto do Rio de Janeiro foi oficialmente inaugurado pelo presidente Afonso Pena em 20 de julho de 1910, mas dos 3.500m de cais, apenas 2.700 foram liberados, e ainda assim incompletos, faltando o trecho entre o Arsenal de Guerra e as Docas Nacionais. A Walker encerrou, de fato, as obras em 1911. A execução da segunda seção do cais, entre o canal do Mangue e a Ponta do Caju, só foi definida em 1924, e em bases bem mais modestas que as do projeto de Bicalho. Nesse ano, a Societé Construction du Port de Bahia e a Companhia Nacional de Construção Civil foram contratadas para construir o prolongamento do cais, na extensão de 1.428m¹².

AS AVENIDAS CONSTRUÍDAS PELO GOVERNO FEDERAL

Além da modernização do porto, o governo federal incumbiu-se diretamente do prolongamento do canal do Mangue e da abertura de três importantes avenidas: a Francisco Bicalho, a Rodrigues Alves e a suntuosa Avenida Central (que passou a se chamar Avenida Rio Branco, em 1912, em homenagem àquele estadista, morto no mesmo ano).

A Avenida Rodrigues Alves ou Avenida do Cais atendia às necessidades de circulação mais imediatamente ligadas ao funcionamento do porto, articulando-o com a zona industrial emergente em São Cristóvão e os subúrbios mais próximos. Com 3.090m de extensão e 40m de largura, dotada de refúgio central, ligava a Praça Mauá à Avenida Francisco Bicalho. Ao longo do seu eixo, estendiam-se três faixas longitudinais de armazéns. A primeira, interna, junto ao cais; a segunda, externa, separada pela Avenida, e a terceira, junto às linhas ferroviárias.

A Avenida do Cais foi concebida também como um instrumento de "polícia" sanitária e militar para uma das áreas mais perigosas do Rio de Janeiro. O conservador *Jornal do Commercio*, num artigo publicado em 21 de maio de 1903, informava:

(...) nós bairros da Saúde, Gamboa e Saco do Alferes, cuja higiene e costumes não são atualmente dos mais tranquilizadores (...) sobre lugares hoje cobertos de água se abrirão ruas novas e se prolongarão as existentes. Todas essas virão desembocar na grande avenida que margeará todo o litoral, desde a Rua de São Cristóvão até a que tem de ser iniciada no atual Largo da Prahina (referia-se à Avenida Central) e, como esta, arborizada, iluminada a luz elétrica.

E, num comentário onde transparecia a clássica concepção "haussmaniana" da avenida como instrumento de coação, concluía: "a função da polícia tornar-se-á muito fácil nesses bairros hoje tão perigosos". Mais adiante, veremos que foram exatamente esses bairros o principal teatro da Revolta da Vacina.

Objeto de antigas controvérsias, o prolongamento do canal do Mangue, incorporado por Lauro Muller às obras do porto, figurou em todas as concessões anteriores, associado ao aterro do extenso mangue de São Diogo, previsto já no plano de melhoramentos de 1875, e parcialmente executado pela empresa de Paulo de Frontin.

O curso do canal foi retificado e prolongado em linha reta da "ponte da Central" até o mar, com 20m de largura no seu trecho inicial e 12m no trecho final (a profundidade variava de 1,5m a 8m junto ao cais, onde foi instalada uma comporta para a descarga e limpeza diária do canal).

As suas margens, nos terrenos aterrados pela Empresa de Melhoramentos e que passaram ao domínio do Estado, foi aberta a Avenida Francisco Bicalho, ou Avenida do Mangue, a mais larga do Rio de Janeiro, com 95m de largura e 1.380m de extensão. Esse eixo de circulação articulava o porto com a área industrial de São Cristóvão e o centro da cidade.

A Avenida Central, por sua vez, constituiu o eixo de todo o elenco de melhoramentos urbanísticos, projetados com a intenção de transformar a velha, suja e pestilenta cidade colonial portuguesa numa metrópole moderna e cosmopolita, à semelhança dos grandes centros urbanos da Europa e dos Estados Unidos. A literatura cronística e propagandística da época erigiu-a no símbolo fulgurante da "cidade civilizada" que emergia dos escombros da outra, repudiada como a materialização de um passado histórico a ser sepultado.

Seu traçado rompia, de mar a mar, o coração da Cidade Velha, o labirinto de ruas estreitas e movimentadas, em cujas estalagens, cortiços ou casas de cômodos residia grande parte do proletariado carioca. Atingia em cheio o centro nevrálgico da capital da República, onde se concentravam as atividades administrativas, comerciais e financeiras, e onde transcorria grande parte do trabalho urbano, em pequenas oficinas artesanais ou nas unidades manufatureiras e semi-fabris, assim como o amplo e variado universo dos serviços.

A esse respeito, escreveu José de Oliveira Reis:

Com a Avenida Central, ganhou a cidade do Rio de Janeiro a sua mais importante artéria, na zona do centro; modificou por completo os hábitos e aspectos da cidade. Sua influência no comércio foi decisiva. As melhores casas comerciais foram ali instaladas. Os jornais nela construíram seus prédios, então monumentais. As grandes companhias, clubes, hotéis e vários edifícios do governo como a Escola de Belas Artes, a Biblioteca Nacional, o Supremo Tribunal, o majestoso Teatro Municipal, o Palácio Monroe, foram ali localizados¹¹.

O aspecto arquitetônico inicial durou cerca de quarenta anos, até a difusão do concreto armado e a construção dos "arranha-céus", já no período de Vargas.

Segundo Alfredo Américo Sousa Rangel, o "urbanista da época", chefe da Comissão da Carta Cadastral e responsável pela elaboração do projeto de melhoramentos da Prefeitura:

A concepção da Avenida Central nasceu da necessidade de estabelecer uma ampla comunicação entre o novo cais comercial, projetado do largo da Prainha para o norte, e o centro da cidade. Pelos antigos estudos dos melhoramentos do porto esta comunicação teria de ser feita por diferentes túneis abertos nos morros que bordam o litoral da Saúde.

Entretanto, ao ministro da Indústria,

(...) pareceu mesquinha esta solução e sorriu fagueira a perspectiva de dotar o Rio de Janeiro com uma grande avenida que rivalizasse e excedesse mesmo a celebrada Avenida de Mayo, de Buenos Aires¹².

Até que fosse promulgado o decreto autorizando sua construção, esse projeto esbarrou com grandes resistências no seio do próprio governo,

no Congresso, na imprensa e nas academias. Foi objeto de polêmicas entre arquitetos, engenheiros e médicos. O próprio Sousa Rangel discordara, a princípio, do traçado da avenida.

Um artigo publicado pelo *Jornal do Commercio*, em 21 de maio de 1903, nos dá uma idéia das opções debatidas. A planta da cidade mostrava que do Largo da Prainha (Praça Mauá), onde começava o cais, até S. Cristóvão, a única saída viável para os veículos carregados de gêneros importados era a Rua da Prainha, que começava no Largo, espremendo-se entre o morro da Conceição e várias travessas e ruas estreitas, o que dificultava, sobremaneira, o trânsito. Vinham depois os morros da Providência, Saúde, Gamboa e do Pinto, formando uma barreira intransponível. A abertura mais próxima era a Rua da Imperatriz, que ia dar na praça Municipal. Se essa via fosse alargada e retificada até a Rua de São Pedro, como propuseram alguns, todo o tráfego comercial do cais com destino ao centro daria uma grande volta, e continuaria a percorrer as estreitas e sinuosas ruas do Campo de Santana até a Rua Direita.

Outra alternativa era o escoamento através da Rua da Prainha: Ainda que a alargassem até a Rua Uruguaiana - argumentava o jornal - seria inevitável o engasgamento do tráfego nessa confluência e, pouco adiante, na esquina da Rua de São Pedro por onde descia todo o tráfego proveniente da Rua da Imperatriz. Concluía, então, que era inevitável a abertura da grande avenida para distribuir as mercadorias pelo centro comercial.

Contudo, sua concepção não pode ser explicada apenas em função das necessidades de circulação. Outras determinações de ordem econômica, política, social e ideológica influíram na concretização do projeto, que, como vimos, remonta pelo menos aos anos de 1880 (projeto de Fogliani). O próprio *Jornal do Commercio* admitia:

Não há dúvida que entrou aí um pouco a idéia de embelezar a cidade. Para atender apenas às exigências do tráfego comercial, o Largo da Carioca ou as suas imediações seria um ponto terminal suficiente para que a nova artéria servisse a todo o bairro do comércio mais intenso, quer seguindo na direção da Uruguaiana, com o alargamento da Prainha, quer na Avenida projetada, buscando o Liceu Literário.

O termo "embelezar" tem enorme ressonância no discurso propagandístico da época. Designa mais do que a imposição de novos valores estéticos, a criação de uma nova fisionomia arquitetônica para a cidade. Encobre, por assim dizer, múltiplas "estratégias". A erradicação da população trabalhadora que residia na área central, projeto debatido desde meados do século passado; a mudança de função do centro, atendendo - num plano mais imediato - aos interesses especulativos que cobijavam essa área altamente valorizada e - num plano mais geral - às exigências da acumulação e circulação do capital comercial e financeiro; razões ideológicas ligadas ao "desfrute" das camadas privilegiadas; razões políticas decorrentes de exigências específicas do Estado republicano em relação àquela cidade que era a sede do poder político nacional.

A construção da avenida representou, antes de tudo, um processo

de expropriação ou segregação de determinadas frações sociais de uma área privilegiada, "central", do espaço urbano, em proveito de outras frações sociais, atuando o Estado como o executor do processo, através de mecanismos econômicos e jurídicos de expropriação e valorização.

Basta confrontar os antigos ocupantes dos prédios demolidos com os novos ocupantes dos palácios suntuosos erguidos ao longo da grande avenida ou em suas imediações. Mas não é suficiente apontar, em meio à poeira de interesses privados feridos, os "beneficiados" e os "prejudicados". O importante é reconstituir a trama ou o complexo de relações econômicas e sociais, espacialmente radicais na área central, para entender como atuaram ou reagiram seus vários protagonistas ante o impacto (desigual e contraditório) da remodelação urbana, e para verificar, também, em que medida essa trama foi desarticulada ou se mostrou capaz de se reconstituir e sobreviver nas novas condições urbanas.

A avenida foi aberta em tempo recorde pela Comissão Construtora da Avenida Central, chefiada pelo engenheiro Paulo de Frontin, independente da Comissão das Obras do Porto. Dois dias após a sua nomeação (25 de novembro de 1903), foi divulgado o edital convocando os proprietários dos prédios desapropriados para entrarem em acordo quanto às indenizações²⁴.

As informações a respeito das desapropriações e demolições são desconstruídas. Segundo Sousa Rangel²⁵, foram desapropriados 590 prédios e adquiridos mais 4 para completar fundos de terrenos. O governo federal teria dispendido cerca de 38 mil contos. Segundo Oliveira Reis, a avenida exigiu 700 demolições; de acordo com Leeds²⁶, demoliram-se de 2 a 3 mil casas, elevando-se o custo das desapropriações a 26.456.638\$019. Já Eulália Lobo menciona 641 casas de comércio desapropriadas por 8.000:000\$000.

O fato é que as demolições começaram em 29 de fevereiro de 1904, pelo prédio nº 27 da Rua da Prainha. Em 8 de março, em meio aos escombros, teve lugar a solenidade de lançamento da pedra fundamental do primeiro edifício que seria construído na avenida, pertencente a Guinle (esquina da Rua da Prainha, defronte ao Liceu Literário Português). Já em 7 de setembro, aproveitando a data cívica da Independência, foi inaugurado com grande pompa o eixo da avenida e a linha de bondes elétricos, num percurso de quase 2 km que, até aquele momento, custara a demolição de cerca de 550 prédios (as demolições prosseguiram)²⁷.

Por estratégia política, Frontin desencadeou uma operação rápida e fulminante, atacando os trabalhos, simultaneamente, no centro e nos extremos da avenida. As obras foram divididas em três distritos: o primeiro do Largo da Prainha (Praça Mauá) à Rua General Câmara; o segundo desta rua à Sete de Setembro e o terceiro daí à praia do Boqueirão.

A necessidade de uma ação rápida decorria do enorme custo social e político da obra. A avenida (e o elenco de normas e proibições que acompanharam sua construção) desabrigou milhares de pessoas e desorganizou, drasticamente, seu quadro cotidiano de existência; varreu, em seu caminho, além das casas de cômodos e cortiços, uma infinidade de pe-

quenos estabelecimentos comerciais, oficinas e fabriquetas, especialmente no 2º distrito, o miolo, onde o primeiro prédio demolido foi o estabelecimento de bebidas e conservas da viúva Henry.

Sousa Rangel faz, a esse respeito, um comentário esclarecedor:

O centro (...) foi de extrema dificuldade, por não ter sido possível aos negociantes aí estabelecidos encontrarem logo casas para os seus negócios, ou por terem de construir novos estabelecimentos, como aconteceu ao industrial Bhering, estabelecido com fábrica de chocolate e torrefação de café à Rua Sete de Setembro e que teve de construir nova fábrica, ainda por acabar, na nova rua Treze de Maio²⁹.

Isso nos leva a formular algumas suposições.

A escassez de habitações para a numerosa "plebe" carioca era, há muitas décadas, um problema crônico da vida urbana do Rio de Janeiro, um aspecto "estrutural" do modo como se constituíram e tornaram dominantes na cidade as relações sociais (e espaciais) capitalistas. A construção da avenida provocou a extrema agudização da crise habitacional, com todas as suas seqüelas: aumento dos aluguéis, superlotação dos cômodos, deterioração das condições higiênicas... Mas essa violenta degradação das condições de vida do proletariado urbano teve, como contrapartida, a possibilidade de enriquecimento para grande número de comerciantes, nas áreas deterioradas remanescentes do centro da cidade ou em suas imediações, onde permaneceu a maioria da massa trabalhadora desalojada.

No que se refere à pequena burguesia comercial e industrial radicada nas áreas diretamente atingidas, tudo indica que uma grande parte foi pulverizada, restando-lhe, como alternativas, a transferência para os subúrbios ou áreas degradadas adjacentes ou a proletarização pura e simples. Entretanto, para uma parcela desses comerciantes e pequenos industriais, como Bhering ou a própria gráfica que editava a sofisticada revista *Renascença*, para aqueles enfim, que puderam permanecer no local transformado e valorizado pela ação do Estado, a abertura da avenida representou uma possibilidade de ascensão e enriquecimento (potencialização da escala de operações e de acumulação para certos segmentos do capital comercial e industrial).

Essa "operação", em sua acepção militar, mobilizou um grande contingente de "operários do Estado", em sua maioria imigrantes estrangeiros, trabalhando em ritmo incessante na abertura da avenida.

Ainda segundo Sousa Rangel:

No primeiro distrito, como nos demais, tem-se trabalhado dia e noite, mesmo com o tempo chuvoso, e o serviço tem sido feito por cerca de 800 trabalhadores, sendo a frequência diária, em média, de 600 homens. Esse pessoal está dividido em 61 turmas ordinárias e uma suplementar e foi distribuído em três seções para o serviço de alinhamento do eixo.

O serviço noturno era feito, no máximo, por 100 homens.

No 2º distrito, trabalhavam, em setembro de 1904, 43 turmas, com um efetivo de 1.000 operários, sendo 200 à noite³⁰.

Ao que tudo indica, esses trabalhadores eram recrutados no dia-a-dia, entre o instável e abundante "exército de reserva" da cidade, numa relação semelhante à dos estivadores no cais do porto. Os operários que trabalhavam nas obras municipais, em turmas, eram escolhidos e demitidos livremente pelos engenheiros distritais¹. Cabe lembrar que os engenheiros que chefiaram a remodelação da cidade granjearam fama e experiência na construção de ferrovias, o que possivelmente lhes serviu para organizar, sob rígida disciplina e hierarquia, este contingente de trabalhadores públicos.

O ano de 1904 foi de recessão econômica no Rio de Janeiro, e a falência de muitos estabelecimentos, sobretudo comerciais, desempregou centenas de operários que foram engrossar o contingente disponível para as obras públicas.

A questão dos "operários do Estado" figurou, inclusive, na pauta de discussões e resoluções do I Congresso Operário Brasileiro, realizado na sede do Centro Galego, em abril de 1906, por iniciativa da Federação Operária Regional Brasileira, com a participação de algumas dezenas de entidades sindicais, sobretudo do Rio e de São Paulo.

A relação específica entre o Estado, como patrão, assim como entre as empreiteiras das obras públicas com seus operários ganhou um peso muito grande no contexto das variadas formas de trabalho urbano, influyendo, inclusive, nas alternativas espaciais que se colocaram para o conjunto da população atingida pela renovação urbana.

A condição de diaristas, sem nenhuma garantia ou direito de trabalho, colocava essa massa de operários, envolvida em obras que repercutiram dramaticamente sobre suas próprias condições de vida, em situação bem diferente do numeroso contingente de funcionários públicos que desfrutava de estabilidade de emprego, salários mensais e outros benefícios. Logo após assumir o cargo de prefeito, Pereira Passos preocupou-se em colocar em dia os salários dos funcionários, em reorganizar sua caixa de pecúlio e proibir a prática corriqueira dos empréstimos feitos pelos usuários que freqüentavam as repartições públicas. Contudo, em 10 de novembro de 1904, vetou categoricamente resolução do Conselho Municipal que estabelecia:

Os operários jornaleiros, quando em serviço da Municipalidade, se invalidarem perceberão um terço de seus vencimentos, uma vez provado que estejam impossibilitados para qualquer outro serviço.

NOTAS

1. EDMUNDO, L. 1938.
2. VIEIRA, J. /s.d./
As citações seguintes são extraídas da mesma edição.
3. O "artístico" presente dos comerciantes portugueses deu origem a um incidente divertido: era a estátua de uma mulher inteiramente nua, encomendada a um escultor de renome em Paris. As autoridades municipais, muito embaraçadas, declararam que

- seria um atentado à moral e ao poder público exibir aquela figura em trajes de Eva; os comerciantes tiveram que implorar ao famoso escultor, que se sentiu ultrajadíssimo, que acrescentasse alguma vestimenta à musa. Só então a estátua foi instalada. Quanto ao discurso, leia-se: PORTUGAL, A. 1906.
4. O PAÍS. 16/01/1905.
5. SILVA, G.P. da /s.d./
6. BELO, J.M. 1972.
7. CÂMARA dos Deputados. 1978, p. 303-7.
8. BELO, J.M. 1972, p. 204-5.
9. CÂMARA dos Deputados. 1978, p. 312.
10. Esse decreto anulava os seguintes planos e concessões: plano organizado por James Brunless constante do Decreto nº 10.372, de 28/9/1889, a que se referia a Lei nº 560 de 31/12/1892; planos a que se referiam os Decretos nº 849 de 11/10/1890, 960 de 30/6/1892, 3.323 de 27/6/1889, 3.749 de 23/8/1900 e 4.428 de 6/11/1901; planos referentes a arrasamentos de morros, aterro de pântanos e melhoramentos portuários de que tratavam os Decretos nº 7.181 de 8/3/1879, 7.302 de 24/5/1879, 8.315 de 19/11/1881, 9.957 de 30/5/1888 e 1.831 de 3/10/1894. Consultando as Leis do Brasil, recuperamos o teor dessas concessões.
11. MAGALHÃES JR., R. /s.d./ v. 27. Consultar especialmente o capítulo "Rui e o Encilhamento", p. 58-101.
12. MARTINS, L.D. 1966. Ver, em particular, o capítulo "As empresas", p. 57-70.
13. Ibidem, p. 61.
14. Em 1898, foram inauguradas as estações de Vieira Fazenda, Del Castilho, Magno e Barros Filho. A E.F. Melhoramentos foi incorporada à Central em 1903, com o nome de Linha Auxiliar.
15. MARTINS, L.D. 1966, p. 67-8.
16. No mesmo mês, foi eleito presidente do Clube de Engenharia; depois que construiu sua sede na Avenida Central, foi homenageado com o título de presidente perpétuo do Clube. Ibidem, p. 68.
17. A Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil sobreviveu até 1933, dedicando-se a vários empreendimentos. Em 1917, durante a Primeira Guerra Mundial, aproveitando a carência de combustível e energia, incorporou uma companhia - que não foi à frente - para explorar carvão em Santa Catarina. Alguns anos depois, lançou-se também, sem muito êxito, no campo da exploração de diamantes. Em 1917, Frontin foi eleito senador pelo antigo Distrito Federal, mas renunciou dois anos depois, para assumir o cargo de prefeito da cidade do Rio de Janeiro, por nomeação do presidente, Delfim Moreira. (23 de janeiro a 28 de julho de 1819). Nos seus seis meses de mandato, realizou várias obras, a maioria vinculada às novas fronteiras de expansão da zona sul da cidade, destacando-se as avenidas Atlântica e Delfim Moreira. Conrado Jacob de Niemeyer, que era diretor tesoureiro da Empresa de Melhoramentos, convidou-a a executar a abertura da atual Avenida Niemeyer, por ele mesmo financiada. Frontin construiu também a avenida do Rio Comprido (hoje Avenida Paulo de Frontin), canalizou aquele rio e urbanizou a área. Prolongou a Avenida Beira-Mar e abriu o túnel João Ricardo, ligando o cais do porto à Praça da República e adjacências da estação ferroviária. Construiu, por fim, o jardim do Méier e remodelou o Largo de Santo Cristo na Gamboa.
- Já no final dos anos vinte, a Empresa Melhoramentos dedicou-se ao loteamento e urbanização de bairros populares periféricos. Em 1926, adquiriu o terreno que, depois de aterrado e loteado, transformou-se na vila de Bonsucesso (de onde parte hoje o viaduto Sampaio Correa sobre o Rio Faria). Em 1927, loteou e urbanizou a Vila da Penha, com mais de 1.400 lotes populares.
18. STEIN, S. 1961, p. 99.
19. GEORGELETTE, F.A. 1909. Trata-se de uma conferência por ele proferida em 28 de abril de 1908 - quando já estavam em curso as obras portuárias - na Société Scien-

tifique de Bruxelles, sobre o tema "Os portos e sua função econômica", publicada na Revue des Questions Scientifiques, de julho de 1907. (Todas as indicações de página serão relativas a essa edição.)

20. A remodelação urbana coincide com a implantação da energia elétrica no Rio de Janeiro, cujo impacto ainda não foi devidamente estudado. Em junho de 1904, com o aval de Pereira Passos e do governo federal, um grupo de capitalistas canadense fundou, em Toronto, a Rio de Janeiro Light and Power. Seu representante no Brasil, Alexander Mackenzie, já havia organizado, em 1899, empresa congênera em São Paulo. Ao inaugurar o fornecimento de energia elétrica à cidade, em 1907, a Light unificou, sob o seu controle administrativo, as companhias de bondes São Cristóvão, Vila Isabel e Carris Urbanos, que tiveram suas linhas eletrificadas. Em 1928, absorveu a concessão da última linha de bondes de burro, ligando Madureira a Irajá. Nessa época, já circulavam os auto-ônibus da Viação Excelsior, empresa criada pela Light, que rapidamente incorporaria a maior parte das competidoras.
21. Os tentáculos do "polvo canadense" se apoderaram também das empresas de gás e telefonia, enfeixando todos os serviços vitais que conformaram a nova fisionomia da cidade nos anos que vão de 1904 a 1930.
22. MINISTÉRIO da Indústria, Viação e Obras Públicas. 1908.
23. LAMARÃO, S.J. de N. 1984, p. 218-20.
24. REIS, J. de O. 1977, p. 129.
25. Sousa Rangel escreveu uma série de artigos explicando as obras em curso aos "aristocráticos" leitores da Renascença, revista mensal de letras, ciências e artes, cujo primeiro número foi publicado em março de 1904. Editada por E. Bevilacqua e dirigida por Rodrigo e Henrique Bernardelli, inaugurou, junto com a revista Kosmos, lançada um pouco antes, um novo gênero de periódico. Com apresentação gráfica primorosa, que incluía a publicação de fotografias, nela escreviam os grandes nomes do mundo literário e acadêmico do Rio de Janeiro. A tônica ideológica da revista, inteiramente identificada com a cultura burguesa européia, era o culto ao patriotismo, ao progresso e à civilização. O próprio nome é significativo: Renascença. No primeiro número, seus editores formulavam um compromisso direto entre o "programa" da revista e as grandes obras de remodelação do Rio de Janeiro:

O momento entre nós, sem dúvida, assinala uma tendência de franco renascimento estético. É sintoma animador o aplauso geral às várias obras de transformação de nossa principal cidade (...) Registrando essa tendência, Renascença surge como órgão desse movimento regenerador, oferecendo ao mesmo tempo à literatura pátria ensejo e oportunidade de tornar conhecidas as produções do variado engenho em seus beneméritos servidores.

26. Decreto nº 4.969, de 18 de setembro de 1903.
27. RANGEL, A.A. de S. set. 1904, p. 75-80.
28. LEEDS, A. & LEEDS, E. 1978.
29. Sobre a inauguração do eixo da avenida, há uma passagem interessante em *O Bota-Abaixo*:

Pelo sítio das ruelas demolidas, pisando ladrilhos, topando em restos de alicerces, formigavam famílias, estudantes e cavalheiros circunspectos, admirando a brecha de dois quilômetros rompida, mar a mar, no bairro antigo.

Marcando precisamente o eixo, estendia-se uma fila de varas compridas, ligadas por guirlandas de folhagens; de cada vara pendia um escudo com o nome das personalidades políticas do governo e também de chefes de turmas e trabalhadores subalternos. Vários coretos foram armados no percurso da avenida e, na esquina da Sete de Setembro, erguera-se um circo monumental, encimado pela alegoria de um operário agarrado ao aluvião. Pavilhões estrangeiros tremulavam e a iluminação prometia ser feérica.

Os bondes, transportando as autoridades, iniciam lentamente o seu percurso. No meio disso tudo, um deputado e um médico higienista, que participavam como espectadores, manifestavam seu entusiasmo com o fato de que erradicava-se o espírito colonial do Rio de Janeiro: "o país penetrava, corajosamente, a estrada do futuro, criando uma pátria individualizada, empreendedora, americana". (...) Na vizinhança do médico, porém, silvaram assovios. Eram tipos mal encarados vaiando. Havia, pois, quem viesse a inauguração do eixo da Avenida..." (VIEIRA, J., /s.d./, p. 132 e ss.)

A Avenida Central cortava as Ruas da Prainha, Municipal, Visconde de Inhaúma, Teófilo Otoni, São Pedro, General Câmara, Alfândega, Hospício, Rosário, Ouvidor, Sete de Setembro, Assembléia e São José.

Seu traçado tocava dois morros - São Bento e Castelo, e neste último foi demolida grande parte da ladeira do Seminário. A construção dos novos prédios à margem ou nas imediações da avenida também foi rápida, o que significa que havia um capital imobiliário ou uma indústria de construção (por oposição aos pequenos empreiteiros portugueses) bastante ativa.

Em maio-junho de 1904, eram divulgados os vencedores do Concurso de Fachadas para a Avenida Central.

Em 7 de setembro, quando foi inaugurado o seu eixo, já estavam em construção os prédios de Guinle, da casa Hasenclever, da Colombo, dos jornais *do Comércio, do Brasil, O País*, etc.

29. RANGEL, A.A. de S. set. 1904, p. 75-80.

30. Ibidem.

31. Nas *Instruções para os trabalhos de conservação e reconstrução dos calçamentos do Distrito Federal*, por exemplo, consta a seguinte tabela de diárias para os operários municipais: apontadores (6\$000); mestres (5\$000); calceteiros (4\$000 a 4\$500); serventes (3\$000 a 3\$500) e carroceiros (8\$000).

A jornada de trabalho ia das 6 da manhã às 4 da tarde, no verão, e das 6:30 às 4:30 no inverno, com uma hora para almoço e descanso.

BOLETIM da Intendência Municipal da Capital Federal, jan.-mar. 1903.

Capítulo 13

O BOTA-ABAIXO: A MUNICIPALIDADE NA REMODELAÇÃO URBANA

O PLANO DE MELHORAMENTOS DA PREFEITURA

Segundo Alfredo Américo Sousa Rangel, o plano de melhoramentos da Prefeitura, elaborado pela Comissão da Carta Cadastral do Distrito Federal, tinha objetivos mais abrangentes que o do governo federal. E os enumerava:

Dar mais franqueza ao tráfego crescente das ruas da cidade, iniciar a substituição das nossas mais ignóbeis vielas por largas ruas arborizadas, promover melhores condições estéticas e higiênicas para as construções urbanas, proporcionar aos grandes coletores das canalizações subterrâneas mais facilidade de colocação e visita, encurtar as distâncias a percorrer na cidade, substituir os infectos rios da parte baixa dos arrabaldes por galerias estanques, sanear, embelezar, melhorar enfim a nossa maltratada capital: eis os intuitos da Prefeitura elaborando o seu plano de melhoramentos¹.

A exposição de motivos elaborada pela Comissão da Carta Cadastral discorre mais longamente sobre estes objetivos:

O problema do saneamento do Rio de Janeiro foi sempre considerado, por todas as autoridades que dele se têm ocupado, como dependendo em grande parte da remodelação arquitetônica de sua edificação e conseqüentemente da abertura de vias de comunicação duplas e arejadas em substituição das atuais ruas estreitas, sobrecarregadas de um tráfego intenso, sem ventilação bastante, sem árvores purificadoras e ladeadas de prédios anti-higiênicos.

Certamente não basta obtermos água em abundância e esgotos regulares para gozarmos de uma perfeita higiene urbana. É necessário melhorar a higiene domiciliária, transformar a nossa edificação, fomentar a construção de prédios modernos e este desideratum somente pode ser alcançado rasgando-se na cidade algumas avenidas, marcadas de forma a satisfazer as necessidades do tráfego urbano e a determinar a demolição da edificação atual onde ela mais atrasada e mais repugnante se apresenta².

As avenidas constituíam, assim, o instrumento principal do plano de remodelação e "saneamento" (em sua acepção mais ampla e ambígua), destinado a transformar a capital da República numa cidade moderna e

higiênica. Atendiam, basicamente, a dois objetivos complementares, mas de natureza diferente. O primeiro, o mais evidente, concernia à circulação urbana, isto é, à facilidade de "comunicação entre os diferentes bairros da cidade, barateando os fretes e a taxa dos carros de passeio aqui tão caras".

No que se refere ao Centro e suas adjacências, incluindo a zona portuária, tratava-se de dar vazão ao crescente tráfego urbano, incompatível com a estrutura física da cidade, constituída pelo dedalo de ruas estreitas, sinuosas e precariamente calçadas.

Distinguindo a orientação dos eixos de circulação - de homens (incluindo a força de trabalho) e mercadorias - segundo os "vetores" de expansão da cidade, com conteúdos econômicos, sociais e espaciais diferenciados temos:

- as comunicações do Centro com a Zona Sul, área destinada prioritária mas não exclusivamente às residências das classes dominantes, fronteira em expansão onde estavam em jogo os interesses de companhias loteadoras, construtoras e de transporte;

- as comunicações da Zona Norte e dos subúrbios com a Zona Sul, que envolviam não só o deslocamento da força de trabalho que ia prestar serviços nessa parte da cidade, como também o transporte de gêneros agrícolas cultivados em áreas rurais ainda existentes nas franjas da cidade (Rio Comprido, por exemplo), de materiais de construção e mercadorias diversas para o comércio local;

- as comunicações da Zona Norte e dos subúrbios com o Centro, envolvendo o deslocamento cotidiano de uma população cada vez mais numerosa, engajada no setor secundário e terciário, entre seus locais de trabalho, que permaneciam no centro, e seus locais de moradia transferidos para a fronteira urbana, que se expandia em direção ao norte e ao oeste, tanto mais aceleradamente quanto mais intensos eram os trabalhos de demolição no coração da cidade;

- a circulação no âmbito do próprio Centro, entre a zona portuária e a parte comercial.

O plano de melhoramentos da prefeitura previa, então, a abertura de alguns grandes eixos de circulação na cidade.

A Avenida Beira-Mar, executada no prazo previsto de 23 meses, veio, segundo Sousa Rangel, "dar satisfação ao grande tráfego existente entre a cidade e os arrabaldes do Sul e criar um ameno e pitoresco passeio marítimo". Desafogava o movimento "intenso" entre o Centro e os bairros já urbanizados do Catete, Botafogo e adjacências, ao passo que, associada a várias outras obras públicas (calçamento de ruas, abertura de praças, canalização de rios, provisão de água, esgotos e luz elétrica), contribuía para impulsionar a ocupação da orla marítima, particularmente de Copacabana, onde floresciam as novas zonas residenciais burguesas.

Cingindo "com uma moldura de árvores e flores aquele encantador litoral da Glória e Botafogo", enaltecida, na época, como "a mais bela via corso do mundo", pondo, enfim, o Rio de Janeiro à altura de Buenos Aires, a Avenida Beira-Mar cumpria, também, o propósito de formar um

quadro paisagístico destinado a impressionar os olhos dos estrangeiros a bordo dos navios que ingressavam na baía de Guanabara.

A idéia da avenida era antiga. O projeto primitivo começou a ser executado num momento de grande efervescência das construções e da expansão da malha urbana nessa direção. Em 7 de setembro de 1893, a Prefeitura inaugurara os trabalhos de uma avenida projetada por Vieira Souto, então diretor de Obras Municipais, visando sanear e embelezar a enseada de Botafogo. Com 70m de largura, ela se estenderia do Russel à praia da Saudade; posteriormente, seria prolongada, num extremo, até o cais Pharoux, no outro, até o cais da Urca, pertencente a uma empresa particular que "já obedecia a preceitos de embelezamento". Contudo, as obras foram paralisadas em 1895 e, por pouco, não foram alienadas a particulares. Restou apenas um trecho de cais (470m) entre o morro da Viúva e a Rua Farani, incorporado ao plano de 1903⁴.

As obras da Avenida Beira-Mar foram solenemente inauguradas em setembro de 1904.

Acompanhando o litoral desde a Rua Chile, onde ia terminar a Avenida Central, até o fim da praia de Botafogo, passando por trás do morro da Viúva, a avenida tinha 5.200m de extensão e 33m de largura, com duas pistas de rolamento de 9m cada, separadas por um refúgio central de 7m com duas filas de árvores. Além do cais, previa-se a construção de quatro pontes de desembarque. Do lado do mar, corria um passeio de 4m de largura e um parapeito de cantaria ao longo do cais, em toda a sua extensão.

Toda a faixa da avenida foi conquistada ao mar por um aterro protegido por enrocamento de pedras. Os entulhos provieram do desmonte de parte dos morros do Castelo e São Bento e das demolições para a abertura da Avenida Central (transportados, em sua maior parte, por carroças puxadas a burro e, em menor escala, por bondes da Cia. Jardim Botânico).

Um longo eixo de comunicação, constituído por duas avenidas, servia "ao considerável tráfego de veículos entre os arrabaldes do Sul e os do Oeste, evitando as grandes voltas que hoje eles são obrigados a dar".

A Avenida Mem de Sá, com 1.550m de extensão e 17m de largura, partia do Largo da Lapa, passava sob os arcos da Carioca, atravessava a esplanada do morro do Senado (antigo morro Pedro Dias, que começou a ser demolido no século passado e foi inteiramente arrasado para os aterros do porto) e ia terminar na Rua Frei Caneca.

A Avenida Salvador de Sá, primeira radial aberta por Passos, com 800m de extensão e 17m de largura, destinava-se a evitar a curva da frequentíssima Rua Frei Caneca. Começava nela, em frente ao quartel da Polícia, e ia até o começo da Rua Estácio de Sá, que foi alargada até o Largo do Estácio, centro de convergência dos caminhos do Engenho Novo, São Cristóvão e outros arrabaldes daquela zona.

O alargamento de várias ruas deu origem artérias ligando a orla marítima da área central (o litoral da Praça XV) aos Largos do Estácio e do Matadouro (atual Praça da Bandeira - outro centro de convergência dos caminhos provenientes do Engenho Velho, São Cristóvão e arrabaldes do oeste e noroeste. Beneficiavam também o Largo da Carioca e a Praça Ti-

radentes, centros de movimento igualmente intenso.

A primeira artéria, em sentido leste-oeste, com 1.590m de extensão, ligava as Praças 15 de Novembro, Tiradentes, República e os Largos da Carioca e Estácio de Sá. Compreendia o alargamento das Ruas da Assembleia e Carioca (com a demolição de todos os prédios do lado ímpar); alargamento da Rua Frei Caneca, desde a Praça da República até a Rua General Caldwell (demolição de todos os prédios do lado par); abertura da Avenida Salvador de Sá (demolição de vários quarteirões) e alargamento da Estácio de Sá (demolição dos prédios do lado par).

A segunda artéria leste-oeste, com 790m, ligava o cais dos Mineiros, junto à Alfândega, ao Largo de Santa Rita e à Estação da Central. Exigiu o alargamento da antiga Rua Estreita de São Joaquim, seu prolongamento até o Largo de Santa Rita, formando a atual Marechal Floriano Peixoto, e o alargamento da Visconde de Inhaúma (foram demolidos o quarteirão entre a Rua Estreita e o Largo, além dos prédios do lado par da Visconde de Inhaúma).

O eixo constituído pela Visconde de Inhaúma, Marechal Floriano, continuando pelas Ruas Visconde de Itaúna e Senador Eusébio (dos dois lados do canal do Mangue), ambas melhoradas por Passos, passando pela Praça da República e a Estação da Central, até chegar ao Largo do Matadouro (Praça da Bandeira), constituiu, segundo Reis,

(...) a mais importante via arterial da Zona Norte durante quase cinquenta anos de vida da cidade do Rio de Janeiro, até a abertura da Av. Presidente Vargas que a substituiu⁵.

Nas proximidades da Praça da Bandeira, foi alargado o antigo bulevar de São Cristóvão e o trecho antigo da Rua Mariz e Barros.

As obras viárias da Prefeitura visavam também à melhoria das comunicações do centro com a zona da Prainha, Saúde, Gamboa, centro de comércio marítimo, separada da cidade por uma cadeia de morros.

A primeira artéria norte-sul, com 1.160m, ligava, então, o Largo da Prainha à Rua Uruguaiana, através do alargamento da Rua da Prainha (de 6,50m para 17m, com a demolição de todos os prédios originando a atual Rua do Acre). Seu prolongamento até a Rua de Sacramento, próximo à Praça Tiradentes, atravessando vários quarteirões e cruzando em diagonal as Ruas dos Andradas e da Conceição não chegou a ser executada.

Segundo Sousa Rangel, essa artéria visava ligar os dois extremos da Avenida Central aos Largos da Carioca e de Santa Rita, por meio do alargamento das Ruas da Prainha, Uruguaiana e Treze de Maio, para 17m.

A segunda artéria norte-sul (910m) ligava a Praça Tiradentes à avenida do novo cais (Av. Rodrigues Alves), cruzando a Marechal Floriano Peixoto, através do prolongamento da Rua de Sacramento até a Camerino (antiga Rua da Imperatriz) e o alargamento desta (17m) até o cais da Saúde (com a demolição de quase todos os prédios existentes nesse trecho).

Além desse conjunto de eixos de viação, foram projetadas outras ligações de menor importância: prolongamento da Travessa de São Francisco, desde a Sete de Setembro, alargada também para 17m, até o Largo de S. Francisco, formando a Rua Ramalho Ortigão, e o alargamento de um trecho da Rua São José (desde a Rua da Misericórdia até a estação das barcas) e da Rua Santo Antônio.

Afora estas obras de execução imediata, a Prefeitura projetou a retificação do alinhamento e o alargamento de numerosas ruas, através de recuo progressivo das fachadas a ser efetuadas por ocasião das reconstruções, indenizando-se apenas o valor da faixa deixada pelo recuo.

Além da canalização de todos os rios que corriam em Laranjeiras, Botafogo, Rio Comprido e Engenho Velho (substituídos por galerias subterrâneas estanques), o projeto de Melhoramentos da Prefeitura incluía o ajardinamento e arborização de praças e ruas, a abertura de praças, a construção de três pequenos mercados, do Teatro Municipal e do Paço Municipal.

A primeira obra inaugurada por Pereira Passos, em 26 de junho de 1903, seis meses após sua posse, foi o alargamento e prolongamento da Rua do Sacramento, que passou a se chamar Avenida Passos. A solenidade contou com a presença de Rodrigues Alves e todo o Ministério. No Palácio da Prefeitura, Passos mostrou ao Presidente o projeto das obras sob a alçada municipal, tornando público o plano da Comissão Cadastral.

Até o fim de 1903, foram ainda realizados o alargamento das Ruas da Prainha (Acre) e 13 de Maio, a remodelação da Praça XV de Novembro, o ajardinamento das Praças Tiradentes, Duque de Caxias (Largo do Machado) e XI de Junho, e a construção de um aquário no Passeio Público. Iniciaram-se também as obras da Avenida Beira-Mar.

Contudo, a execução do Plano de Melhoramentos esbarrava em dois obstáculos legais: a vigência da lei antiga de desapropriações e a questão pendente da legalidade da venda das sobras dos terrenos desapropriados pela Prefeitura. Só depois de aprovada a nova lei de desapropriações, a municipalidade pôde, efetivamente, dar início às obras projetadas.

AS NOVAS EXIGÊNCIAS DA CIRCULAÇÃO – COLOCAÇÃO GERAL DO PROBLEMA

Como dissemos, a modernização do porto pelo governo federal foi, de certo modo, o “eixo” das reformas urbanas empreendidas na capital. Decorria de uma contradição básica - econômica e material - na esfera da circulação: a estrutura portuária existente não correspondia mais às exigências do capital, no que concernia ao volume, à composição e à velocidade do movimento de importação-exportação de mercadorias (entre as quais, para efeito dessa análise, inclui-se a mercadoria “força de trabalho”,

trazida pelos imigrantes estrangeiros).

Com relação a esse aspecto do problema, convergiam os interesses mais gerais do grande capital, envolvendo um amplo espectro a ser discriminado, desde as diversas frações internas do grande capital comercial e financeiro ao capital estrangeiro: os bancos envolvidos no financiamento dos melhoramentos urbanos; as empreiteiras que os executaram; as empresas que se beneficiaram com a importação ampliada de materiais fabricados no exterior etc.

Mas a problemática da circulação não se restringe ao porto. Toda a antiga estrutura física da cidade (que sofreu diretamente o impacto da modernização portuária) assim como os antigos meios de circulação não comportavam mais as novas exigências do tráfego urbano, no que concernia ao volume, à velocidade e à composição do tráfego de mercadorias e de homens entre as distintas zonas urbanas.

Os governos federal e municipal rasgaram na cidade várias artérias destinadas a assegurar as comunicações entre a zona portuária e o centro; entre as zonas portuária, ferroviária e industrial; entre o centro e os florescentes bairros da Zona Sul, de um lado, e a Zona Norte e os subúrbios, de outro entre a Zona Sul e bairros da Zona Norte e, finalmente, as comunicações no âmbito da própria área central da cidade.

O cerne do problema, o "lugar crítico", era a área central, especialmente a Cidade Velha, que conservava muitos de seus traços "coloniais". Área onde coexistiam realidades bem distintas, freqüentemente em choque: as atividades do grande capital financeiro e comercial; toda a máquina política e administrativa do Estado; os locais de trabalho e moradia do proletariado e de parcelas da pequena burguesia.

As novas exigências do tráfego estavam em contradição com a velha estrutura física da cidade e com os modos ou meios sociais de circulação que a ela correspondiam. Penso que o lema de Che Guevara se aplica muito bem ao caso: "na guerrilha o passo da coluna é dado pelo seu homem mais lento". Situação análoga ocorria nas ruas e becos do Rio, em que o bonde movido, agora, a energia elétrica e, muito em breve, os novos veículos automotores eram obrigados a ajustar seu ritmo ao passo do "burro sem rabo", dos "cargueiros" ou das carroças tracionadas por animais.

A expressão mais típica dessa contradição foi a luta persistente movida pelas companhias de carris contra os veículos de carga, especialmente os carrinhos de mão, que se aproveitavam dos trilhos para se deslocarem. A Prefeitura expediu reiteradas circulares aos agentes e guardas municipais, ao chefe de polícia e à fazenda municipal proibindo essa prática⁸.

Luís Edmundo nos apresenta diversos quadros que ilustram as condições do tráfego na cidade. Os freqüentes engasgamentos de veículos nas esquinas do centro, acompanhados quase sempre de tumultos. O bondezinho da Carris Urbanos, puxado por um só burro que, de repente,

(...) desatava a correr e a pular como um cabrito, os passageiros sobrando pelos estribos e plataformas, entre carroças de todo o gênero, carrinhos de mão, tili-buris e o povilêu vozeirudo e trapento⁹.

O calçamento era extremamente precário; nas ruas principais consistia em paralelepípedos que, nos dias de sol, queimavam os pés descalços e cediam com facilidade ao peso dos veículos e aos aros das rodas. Os passeios de lajes altas achavam-se fendidos ou desbricados pelo atrito contínuo das rodas dos veículos. Em consequência disso, eram comuns cenas como esta:

(...) uma carroça, cheia em demasia, tendo de esguelha uma roda afundada até quase o eixo em uma profunda depressão da terra, um burro aflito e suarento puxando-a, mas em vão, e um carroceiro desbocado, a desfilar um rosário de injúrias, a brandir um chicote ou um pau no lombo da cavalgadura que empacou¹⁰.

O bonde elétrico foi uma novidade introduzida pela Jardim Botânico em 1892, mas até 1907, quando a Light começou a eletrificar outras linhas, os bondes puxados a burro ainda congestionavam as ruas estreitas da cidade, "velhos e rouceiros veículos, chocalhando ferragens, incômodos e sujos".

As primeiras linhas eletrificadas demandavam a Zona Sul. Os carros de primeira e de segunda classe estabeleciam a distinção entre os usuários de recursos e a população pobre. As companhias resistiam ao aumento do número de carros de segunda, assim como a todas as pressões no sentido de reduzir o preço das passagens, que eram caras. Nos anos noventa já tinham ocorrido até depredações de bondes por populares, em protesto contra a qualidade do serviço.

Quanto ao transporte individual, continuavam a circular os carros de praça, os tilburis de um só lugar, as caleches e, para as ocasiões de luxo, os cupês. Os ricos utilizavam o cupê de passeio, a vitória, a caleche ou o landau. Muito em breve, esses meios de transporte seriam suplantados pelos automóveis, cujos primeiros exemplares começavam a circular pelas ruas da cidade.

Desde a década de 1880 a questão do tráfego urbano esteve em pauta, ocupando um lugar importante nos planos de reforma do prefeito Barata Ribeiro. Em sua mensagem ao Conselho Municipal de 12 de janeiro de 1893, qualificava a situação da capital de deplorável.

A população sofre já cruelmente com a deficiência da viação, pela carestia do transporte, pela perda de tempo consumido inativamente em viagens e, o que mais triste é, com a perda de centenas de indivíduos esmagados nas ruas na confusão dos veículos e o comércio sobrecarregado de onerosíssimos impostos em suas mercadorias retardadas por dias inteiros na rua, à espera do claro por onde se esgueire a condução que os transporte¹².

O calçamento das ruas mereceu especial atenção de Pereira Passos, que o considerava "um dos principais fatores do magno problema da viação pública, higiene e embelezamento da cidade"¹¹.

Segundo o prefeito, o estado precário dos calçamentos devia-se a:

O mau sistema adotado nos veículos de carga e a liberdade até agora concedida para o seu carregamento; a concorrência de pessoal estranho à Prefeitura nos trabalhos de reposição quando levantados os calçamentos para serviços de canalizações; a deficiente largura de nossas ruas; a dificuldade de escoamento das águas pluviais e, ainda mais, o péssimo sistema de adoção dos trilhos Vignole pelas companhias de carris (...).

Em janeiro de 1903, a Prefeitura rescindiu o contrato de conservação e reconstrução do calçamento do Distrito Federal com os engenheiros Joaquim de Oliveira Fernandes e Francisco Manuel de Chagas Dória, e passou a executar diretamente esse serviço. Experimentou vários tipos, inclusive madeira, para substituir por passeios modernos e elegantes o "hediondo lajedo de cantaria de frente aos prédios". Prevaleceram os calçamentos de paralelepípedos ou de capa betuminosa sobre leito de macadame.

Para a sua conservação, foi promulgado o Decreto nº 972, de 14 de novembro de 1903, regulamentando o transporte de cargas no Rio de Janeiro. A lei exigia:

(...) a modificação dos aros das rodas dos veículos de cargas, aos quais se deve impor largura que estabeleça a distribuição do peso da carga sobre maior superfície calçada, evitando dessa forma o mal que operam sobre o calçamento as rodas de estreitíssimos aros e que, por assim dizer, fendem a superfície da calçada, ao ponto de cavarem nas ruas de pouca largura verdadeiros sulcos.

A lei alterava, também, as dimensões dos veículos que, por serem excessivamente largos, impediam o livre trânsito nas ruas estreitas e movimentadas. Proibia, ainda, das sete da manhã às nove da noite, o emprego de gado vacum na tração de quaisquer veículos na zona urbana. Especificava as dimensões dos aros e raios das rodas, a largura e a altura máxima da carga, discriminando os seguintes tipos de veículos: caminhões de quatro rodas; carroças de quatro rodas usadas para a tração de produtos industriais; carroças de duas rodas, carroças de correntes e carrinhos de mão.

A lei fixava o prazo de 12 meses para entrarem em vigor as modificações, mas a Prefeitura foi obrigada a prorrogá-lo até maio de 1905 (Dec. 501, de 3 de novembro de 1904),

(...) face ao número reduzido de oficinas de segeiros existentes na cidade e ao número extraordinário de veículos que necessitavam modificar os aros de suas rodas...". Pesou também o fato de que a execução da lei "acarretaria grave dano ao comércio e às indústrias pela dificuldade de meios de transporte¹⁵.

Ao regulamentar o transporte de cargas, a Prefeitura buscava desimpedir o caminho aos novos meios de circulação na cidade renovada: os bondes elétricos e, despontando nas ruas, os veículos automotores. Apesar disso, suas relações com as companhias de carris foram marcadas por

vários atritos, envolvendo a questão do calçamento e do aumento de carros de segunda classe.

No início de 1903, a Prefeitura fixou exigências relacionadas ao número de reboques que as companhias poderiam usar e à substituição dos trilhos Vignole por trilhos de fenda, que ficavam no nível do calçamento, sem saliências nem depressões. Autorizava o uso do reboque de um carro quando necessário; de dois carros, desde que o segundo, pelo menos, fosse de segunda classe; de três só aos domingos, feriados e dias de movimento excepcional. Era proibido o reboque de mais de três carros. Exigia, ainda, no prazo de três meses, o aumento de pelo menos 50% do número de viagens com carros de segunda.

As companhias resistiram tenazmente, em especial a poderosa Jardim Botânico, que detinha o controle do transporte coletivo entre o Centro e a Zona Sul, e que, em julho de 1903, inaugurou uma nova usina elétrica em sua estação central, no Largo do Machado. Invocando uma cláusula do seu contrato que lhe permitia embargar melhoramentos municipais em Botafogo, opôs-se à colocação do novo calçamento naquele bairro. A Gazeta de Notícias, porta-voz da Prefeitura, acusou-a de pretender, com isso, impedir a concorrência de outros veículos.

Quanto aos grandes melhoramentos que a companhia alega ter feito no calçamento de ruas extremamente distantes do centro da cidade, ela deve compreender que todos vêem bem não ser muito temível nesses lugares a concorrência de carros e tilburis (...) na Gávea ou em Copacabana. Onde a Jardim Botânico não os quer é no Catete, em Botafogo, e em Laranjeiras....

Em outro artigo, declarava:

É evidente que eles vivem com uma constante preocupação; forçar todos os moradores da zona em que a companhia tem o seu privilégio a, queiram ou não, só poderem tomar os seus bondes. Há uma certa estreiteza de vistas nessa maneira de entender o progresso de uma empresa como a Jardim Botânico. Seja qual for o número de carros, tilburis, automóveis e bicicletas que possam circular em Botafogo, a circulação de bondes será sempre maior e mais barata. Embelezando esse bairro, dando-lhe ruas magníficas, far-se-á dele um ponto geral de atração para nacionais e estrangeiros. Cada vez ficará mais povoado. E como não chega a 1 por 1.000 o número dos que podem usar meios de locomoção mais cômodos e mais caros, a grande, a imensa maioria irá transitar nos bondes¹⁶.

Em 15 de março de 1904, a Prefeitura e a Companhia Jardim Botânico assinaram, finalmente, um termo de acordo. As modificações relativas ao número de reboques mantiveram-se quase inalteradas. O aumento de 50% no total de viagens de carros de segunda classe - agora com a especificação de que seria apenas nas horas de maior movimento em dias úteis - teve seu prazo ampliado para 6 meses. Quanto aos trilhos, apenas na construção das novas linhas a companhia empregaria o de fenda; nas linhas existentes, substituiria o trilho Vignole depois que fosse instalado o novo calçamento¹⁷.

A OPERAÇÃO DE VALORIZAÇÃO EXECUTADA PELO ESTADO

A extensão das grandes cidades dá aos terrenos, sobretudo nos bairros do centro, um valor artificial, que cresce por vezes em enormes proporções; as construções que aí estão edificadas, em lugar de aumentarem este valor, pelo contrário o diminuem, pois já não correspondem às novas condições e são demolidas para serem substituídas por edifícios modernos. E isso se verifica sobretudo com respeito aos alojamentos operários situados no centro, e cujo aluguel, mesmo nas casas superlotadas, não pode nunca ultrapassar um certo máximo, ou pelo menos só o pode de uma maneira extremamente lenta. Por isso são demolidos e nos lotes são construídos grandes armazéns, lojas, edifícios públicos. Em Paris, o bonapartismo, através do barão de Haussmann, explorou ao extremo esta tendência para a especulação e para o enriquecimento privado; mas o espírito de Haussmann chegou também a Londres, a Manchester, a Liverpool, e até em Berlim e em Viena, para sentir-se em sua própria casa. Resulta daqui que os operários vão sendo afastados do centro para a periferia, que as moradias dos proletários, de uma maneira geral os pequenos apartamentos, tornam-se gradativamente escassos e caros, muitas vezes impossíveis de encontrar, e que nestas condições a indústria de construção civil, a quem os apartamentos de aluguel elevado oferecem à especulação um campo muito mais vasto, não construirá senão excepcionalmente residências para operários¹⁸.

Este texto de Engels, escrito na década de 1870, define muito precisamente o processo que transcorreu no Rio de Janeiro, no início do século XX.

Para analisar esse aspecto da questão - a tendência à especulação e ao enriquecimento privado propiciada por uma operação de valorização executada pelo Estado - creio ser necessário fazer algumas distinções.

Primeiro, a ocupação das áreas destinadas, predominantemente, à moradia das classes dominantes. A construção da Avenida Beira-Mar e a ampliação da infraestrutura de serviços articulava-se aos empreendimentos imobiliários em bairros já construídos (Flamengo, Botafogo, etc.) e em bairros emergentes, como Copacabana. Aqui havia uma declarada aliança entre o Estado que investia recursos em favor destas zonas privilegiadas, as classes que delas desfrutavam e o capital, que tirava proveito da valorização proporcionada pelo Estado.

Já nos bairros do centro, a operação de valorização em prol da especulação e do enriquecimento privado envolvia, de um lado, a relação Estado - bancos (capital financeiro internacional, incluindo os intermediários) para o financiamento das desapropriações e obras que resultariam no acréscimo de valor; aqui funciona, me parece, um mecanismo semelhante àquele descrito por Celso Furtado - o de "socialização das perdas". Tentaremos mostrar sobre que frações sociais o Estado descarregou o ônus dessa operação.

Na relação Estado - desapropriados, é necessário distinguir os não-proprietários (que ficaram sem teto ou sem os seus pontos comerciais) dos proprietários que fizeram jus a indenizações ou permutas mais ou menos vantajosas.

A municipalidade obteve autorização legal para leiloar as sobras de

terrenos, exatamente como faziam as companhias incorporadoras. A terceira relação, portanto, é a que se estabeleceu entre o Estado e o grande capital, envolvendo não apenas os adquirentes, aqueles que se instalaram nas áreas renovadas, como as grandes firmas de arquitetura e as construtoras que edificaram os edifícios modernos no centro do Rio de Janeiro.

Dissemos que as avenidas projetadas atendiam a dois objetivos complementares, mas de natureza diferente. O primeiro dizia respeito à circulação urbana, associada a melhoramentos que, de modo geral, contribuíam para o processo em curso de estratificação social do espaço urbano carioca. Com raras exceções, beneficiavam e valorizavam as áreas de moradia das classes dominantes ou atendiam aos interesses das companhias particulares de transporte, loteamento ou construção, envolvidas na especulação com o solo urbano.

Há, porém, a outra face da moeda. Ao enumerar os resultados que esperava obter das avenidas, cujos traçados atravessavam as partes mais densamente povoadas da cidade, a Comissão da Carta Cadastral propunha-se a:

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

... despertar o gosto arquitetônico pois, oferecendo as ruas largas e bem situadas uma renda compensadora aos prédios nelas edificados, os proprietários animar-se-ão a construí-los em melhores condições.

Aqui, me parece, reside o "nó górdio" da renovação urbana: a expropriação ou segregação de um conjunto socialmente diferenciado de ocupantes de um espaço determinado da cidade - modificado pela ação do Estado - e sua apropriação por outras frações de classe. Essa "transferência" realizou-se por intermédio de mecanismos de expropriação e valorização acionados diretamente pelo Estado.

O plano de melhoramentos atingiu, de maneira desigual, áreas cuidadosamente selecionadas do Centro, onde se radicava a trama de relações econômicas e sociais, cuja permanência, ali, se tornara incompatível com a cidade requerida pelo grande capital e com a capital requerida pelo Estado republicano.

Levantou uma nuvem de interesses privados feridos, à primeira vista caótica e impenetrável. Na linguagem com que os urbanistas da época justificavam seus propósitos, as contradições de interesses eram dissimuladas pelo confronto "aparente" de gostos ou padrões arquitetônicos, pela manipulação de certas oposições ideológicas chaves, tais como prédios estéticos e higiênicos x edificação de mau gosto e repugnante; cidade moderna e civilizada x cidade colonial e rotineira.

A remodelação do Rio de Janeiro envolveu uma correlação complexa de forças sociais, o confronto do Estado com múltiplos interesses que, apesar de cindidos por divergências ou antagonismos, chegaram a se coesionar momentaneamente contra o governo, que usou de procedimentos draconianos, mesmo nos limites da estrutura jurídico-política e da ideologia liberal-burguesa que formavam o Estado oligárquico republicano.

A execução do plano envolveu um cálculo, a formulação de uma estratégia, a escolha de alvos determinados. É importante chamar a atenção para o que há de novo nisso: pela primeira vez, o Estado planejava a sua ação e intervinha diretamente no espaço urbano da cidade. Terminara a época das prolíferas concessões, de natureza especulativa, raramente levadas à prática, que serviram para enriquecer os consórcios de proprietários de terras, comerciantes e financistas, com o beneplácito do Estado monárquico.

Na exposição de motivos do plano de Melhoramentos da Prefeitura há uma passagem onde transparece, nitidamente, a nova racionalidade que presidia as relações do Estado com o espaço urbano:

Entretanto se todos têm estado de acordo em que o saneamento da cidade deve iniciar-se pela abertura de avenidas, ninguém até hoje logrou realizar os planos imaginados ou explorar as muitas concessões decretadas (...). Estes trabalhos de aberturas de ruas, acarretando grandes desapropriações, são assaz dispendiosas e é necessário muita cautela em planejá-los.

Os autores dos planos de melhoramentos urbanos têm-se deixado levar pela beleza das suas concepções e, à força de aperfeiçoá-las, as têm tornado inexecutíveis. 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 esse o critério da Prefeitura do Distrito Federal (...). As necessidades do tráfego foram atentamente consideradas e os custos das desapropriações devidamente avaliados para cada solução estudada, a fim de se obter o mais proveitoso traçado com o mínimo dispendio.

Foi posta de parte a pueril preocupação de projetar longas avenidas em linha reta, tão pouco estéticas quão impraticáveis, e limitou-se a largura das avenidas ao exigido pelas necessidades do movimento da cidade e pelas conveniências do nosso clima, poupando-se o mais possível nas desapropriações¹⁹.

Atendendo, simultaneamente, aos interesses estratégicos do capital e às suas próprias conveniências econômico-financeiras, a municipalidade escolheu os pontos mais vulneráveis, mais degradados da cidade, onde se concentrava o proletariado urbano. As avenidas e as ruas alargadas ou prolongadas - admite o próprio Sousa Rangel - rasgariam as áreas "onde a edificação se acha em piores condições, tem menor valor". Era o caso, na Cidade Velha, das Ruas da Assembléia, Visconde de Itaúna, da Praia, Cainerino, Treze de Maio e Estreita de São Joaquim.

OS MECANISMOS JURÍDICOS E FINANCEIROS DA RENOVAÇÃO URBANA

A reforma da capital previa grande número de demolições, mas a base de cálculo do valor das desapropriações, correspondente a vinte vezes o valor locativo anual do prédio, onerava enormemente seu custo. Tanto o governo federal como o municipal puseram todo o seu empenho para

reformular a legislação em vigor, enfrentando cerrada oposição no Congresso, na imprensa e na sociedade civil de modo geral.

Em sua *Mensagem* ao Congresso, de 3 de maio de 1903, o próprio Rodrigues Alves advertia:

Urge regular a matéria das desapropriações, simplificando-se o processo e estabelecendo-se para as avaliações bases mais razoáveis. Como as leis atuais, não há empreendimento material, por mais útil que seja, que não possa ser demorado na execução pelos mais impertinentes embaraços²⁰.

Nos orçamentos preliminares dos melhoramentos municipais, a verba destinada às desapropriações chegava a 66.173:255\$460, para uma despesa total de 79.375:917\$450.

Ao fim de violenta luta parlamentar, o Decreto 1.021 de 26 de agosto de 1903, promulgado pelo legislativo federal, alterou as disposições da lei anterior, que datava de 1855, relativas às indenizações.

Doravante, a quantia da indenização ao proprietário não seria inferior a 10 nem superior a 15 vezes o valor locativo, deduzida previamente a importância do imposto predial e tendo por base este imposto lançado no ano anterior ao da decretação da desapropriação.

Se a propriedade não estivesse sujeita a imposto predial, o valor da indenização seria calculado pelo aluguel do último ano. Se tivesse sido reconstruída em data posterior ao lançamento para o último ano, ou fosse considerada em estado de ruínas, a indenização não ficava sujeita aos limites fixados na lei.

Em caso de desapropriação para abertura de novas ruas, facultava-se ao proprietário que aceitasse a indenização por acordo a aquisição de terrenos nas novas vias de comunicação, fixando o governo o preço mínimo, sem concorrência.

O decreto dispunha, também, sobre a relação proprietários-locatários, mas de maneira ambígua. Pereira Passos fazia menção a 5% de indenização aos locatários sobre o valor calculado²¹ e a lei, mais preocupada em assegurar o direito dos proprietários, dizia apenas:

Fica entendido que o valor pago aos locatários não poderá ser computado na parte do proprietário, ao qual só competirá a indenização do preço dado (...) ao prédio sem as benfeitorias, ou ao terreno sem edifício.

As pendências entre proprietários e locatários não impediriam a desapropriação, ficando a indenização depositada até que as partes chegassem a um acordo. Por fim, o arbitramento de seu valor seria feito por três representantes, nomeados, respectivamente, pelo governo, pelo juiz e pelo proprietário.

Há alguns aspectos importantes a ressaltar nas disposições dessa lei. Além da redução da base de cálculo, o decreto permitiu que se estribasse nas declarações do valor dos imóveis para os lançamentos do im-

posto predial, tradicionalmente subestimadas pelos proprietários para lesar o fisco. Além de reduzir brutalmente as suas despesas, a municipalidade defendia a arrecadação do imposto, que estava sendo empenhado como garantia do empréstimo necessário às obras.

Outro ponto igualmente capcioso é a exclusão dos prédios considerados "ruinosos" dos limites estabelecidos para a indenização. Nessa categoria - que permitia ampla margem de manobra ao prefeito - poderia ser enquadrada parte considerável dos velhos prédios coloniais, ocupados por oficinas e pequenos estabelecimentos comerciais, ou transformados em casas de cômodos e cortiços.

Em 12 e 13 de julho de 1904, - quando já caminhavam a pleno vapor os melhoramentos -, a *Gazeta de Notícias* respondia à acusação, divulgada por jornais da oposição, de que o prefeito

(...) procura tirar partido das vistorias que manda fazer para conhecer o estado dos prédios nas ruas que pretende beneficiar, fazendo condenar, pela mais simples ruga, prédios em excelente estado de conservação, a fim de reduzir a quase nada a indenização de seus proprietários.

Alegava a *Gazeta* que o número de prédios condenados por se acharem em ruínas era insignificante, citando, como prova disso, o exemplo da Rua Estreita de São Joaquim, onde, dos 109 prédios desapropriados, apenas 21 foram enquadrados nesta categoria.

Mas é preciso que se saiba: a Prefeitura não se tem limitado a fazer vistoria e demolir prédios em estado de ruína unicamente nas ruas que pretende alargar. A sua benéfica ação (...) tem se estendido a toda a área da cidade, desde as grandes vias de comunicação, como sejam as Ruas do Catete, Lapa e outras, onde têm sido condenados e arrasados muitos prédios, até as pequenas vielas quase desconhecidas, como por exemplo a travessa da Angustura...²²

Em sua primeira *Mensagem* ao Conselho Municipal, de setembro de 1903, depois de governar seis meses ditatorialmente, com o Legislativo municipal suspenso, Pereira Passos declarava:

Estabeleci base razoável para as desapropriações, oferecendo aos proprietários indenizá-los com tantas apólices municipais quantas bastassem para produzir a renda dos seus prédios, deduzidos o imposto predial e de consumo de água e a taxa do seguro, sendo a renda avaliada pelo valor locativo do último lançamento. Essa base corresponde aproximadamente a 14 vezes o valor locativo em apólices ao par, ou, computada a cotação dessas, a 12 vezes aquele valor²³.

O prefeito expunha longamente os artifícios que encontrara para aliviar o peso considerável das desapropriações. A nova lei, com a dedução do imposto predial, permitira uma redução de 45%, em média, sobre o valor do cálculo primitivo. Reservando 5% para a indenização aos locatários, e reduzido em apenas 40% a verba das desapropriações, oorça-

mento total descia de 79.375:917\$450 para 52.906:615\$266. Outra redução foi obtida alterando o projeto original das ruas a serem abertas:

(...) como uma grande parte destes prédios têm alguns metros incluídos no novo traçado, um simples recuo, mediante módica indenização, resolverá o problema (...) sem necessidade de desapropriações.

Em outros casos, a aquisição fez-se através de permuta, cedendo-se aos proprietários os fundos dos prédios já adquiridos em troca de área na frente dos seus.

Sobre o total de 1.040 prédios a desapropriar, Passos estimava em 30% os que estavam nestes dois casos e em 20% a redução que esta medida traria ao valor total das desapropriações (ie., 44.965:824\$611).

As desapropriações constituíram um dos mecanismos básicos acionados pelo Estado para executar os melhoramentos urbanos em proveito do grande capital comercial e financeiro e de seus "sócios menores". Attingia de maneira desigual o conjunto da população nas áreas visadas.

Para os não-proprietários, ou seja, para o proletariado e uma parcela das classes médias que habitavam as casas de cômodos, cortiços, estalagens e prédios deteriorados existentes no centro, elas significaram a expulsão pura e simples de seus locais de moradia.

As demolições agudizaram enormemente a escassez de alojamentos para os trabalhadores que, em sua maioria, não puderam se transferir para os bairros emergentes na Zona Norte e os subúrbios, distantes de seus locais de trabalho.

A escassez manifestou-se também para o pequeno comércio e o artesanato, que dependiam da clientela operária. A "crise" habitacional, envolvendo o enorme aumento dos aluguéis, a superlotação dos cômodos e a deterioração de suas condições higiênicas, foi potencializada e reposta nas áreas deterioradas remanescentes no próprio centro da cidade e em suas imediações (como, por exemplo, a zona do Estácio).

Para uma parcela dos comerciantes que viviam à custa da mercantilização de elementos necessários à reprodução da força de trabalho urbana (donos de casas de pasto, de armazéns associados a cortiços, arrendatários de casas de cômodos etc.), as desapropriações representaram uma perda: de localização, de rendas, de clientela e, por vezes, a da "pequena propriedade" urbana.

Mas para aqueles que obtiveram uma boa indenização e puderam abrir negócio nas zonas "proletárias" remanescentes, ou para os que ali já estavam localizados, as desapropriações redundaram em maior margem de lucro mercantil, visto que puderam tirar proveito da escassez de habitações e da precariedade do abastecimento de gêneros de alimentação.

Segundo Luís Edmundo, as desapropriações executadas pelo prefeito antagonizaram-no, principalmente, com os grandes e pequenos comerciantes vajiistas:

Uma das causas reais dessa odiosidade militante explica-se também por fatos

como este: certos mandarin do comércio, do alto e honrado comércio desta praça, como então se dizia, bem como os não menos honrados do varejo, muitos deles instruídos na escola da esperteza, da pilhagem, diga-se isso logo com a maior franqueza, escola que foi a mais proveita das instituições criadas ao tempo da colônia, homens treinados na esperteza do quilo de 800 gramas, do metro de 80 centímetros, na sonegação do imposto e no suborno fiscal, na hora de pagar à Prefeitura as décimas do imposto de seus prédios, só pagavam aquilo que queriam, uma vez que o hábito era burlar, nas declarações ao fisco, o valor dos mesmos.

De modo geral, a questão das desapropriações envolvia uma relação conflituosa entre o Estado e o conjunto de "proprietários" de imóveis das áreas atingidas - categoria vaga e imprecisa, onde podem ser incluídos abastados comerciantes, donos de numerosos imóveis, velhos aristocratas que auferiam rendas de seus casarões convertidos em oficinas ou casas de cômodos, viúvas que dependiam do aluguel de uma casa, profissionais liberais que investiam parte de seus rendimentos em propriedades imobiliárias etc.

Seja como for, as desapropriações levantaram uma nuvem de interesses "privados" feridos, que se manifestaram em cerrada oposição no Congresso, em contundentes e reiteradas críticas pela imprensa, e por intermédio de outras formas de pressão. Raimundo de Ataíde refere-se, por exemplo, a uma comissão de proprietários que procurou Rodrigues Alves para exigir a demissão do prefeito; menciona, também, uma petição de uma sociedade de proprietários de imóveis, que Passos devolveu, mandando modificar a linguagem "pouco cortês".

Mas é preciso olhar também o outro lado da medalha. No romance *O Bota-abaixo*, há um episódio muito ilustrativo: Luís Carlos, o advogado ambicioso que via nas demolições a oportunidade de fazer grandes negócios, é procurado por D. Altina, proprietária de um velho sobrado na Rua São Pedro.

Sua casa fora, como as demais, desapropriada amigavelmente. Mas, para o recebimento, o empregado da Prefeitura que a acompanhara na desapropriação (...) lhe aconselhara chamar advogado. A casa tinha sido dada a inventário, por parte do Almirante, no valor de trinta e cinco contos. O rapaz obtivera que a comissão a avaliasse em cinquenta; porém, que um advogado conhecido poderia arranjar mais, como estava acontecendo.

Preocupado com apressar os serviços, o Dr. Frontin, o governo, não olhava preço. Não soubera o Dr. Luís o caso da velha que fora ao escritório da Rua da Ajuda habilitar-se para receber quarenta contos de um pardieiro e, na confusão do expediente, a ameaçaram desta forma: "A sua casa não vale mais de sessenta contos. Não se dá mais nenhum vintém. Decida!"

Não é só por esse lado - o do "apadrinhamento" e jogo de influências - que as desapropriações beneficiaram muita gente. Respondendo às críticas da oposição, a Prefeitura enfatizava constantemente que a maioria dos proprietários aceitava a indenização por acordo. Apesar da redução da base de cálculo, a nova lei assegurava-lhes a manutenção de suas rendas - não pela exploração de prédios no centro, mas a renda propor-

cionada pelas apólices municipais. Além disso, para os que aceitavam o acordo, havia a possibilidade de adquirir terrenos extremamente valorizados pelos melhoramentos urbanos em curso.

A venda em hasta pública das sobras dos terrenos desapropriados era outra questão pendente de regulamentação legal. Além de atender a razões financeiras da municipalidade, completava o mecanismo através do qual se realizou a apropriação do espaço "renovado" pelo grande capital e seus associados.

A legislação vigente proibia que a Prefeitura vendesse essas sobras, calculadas em 5.600 m² (o projeto previa, de início, 8 mil metros, mas foram deduzidos 30% correspondentes aos prédios recuados ou permutados).

Embora esses terrenos, em muitos casos, não tenham grandes fundos, deve-se considerar que são situados em ruas largas, destinadas necessariamente a se tornarem as principais da cidade. Atendendo ao preço das vendas de terreno efetuadas ultimamente em condições semelhantes, não é exagerado computar em dois contos de réis o valor de cada metro de frente. Temos assim que o valor venal dos terrenos restantes sobe a 11.200:000\$000⁹⁶.

Com isso, a prefeitura pôde reduzir o orçamento total de seu plano de melhoramentos de 79.375:917\$450 para 33.765:829\$611.

A autorização para vender as sobras de terrenos, igualmente combatida pela oposição, foi concedida em 19 de novembro de 1903, pelo mesmo Decreto nº 1.101, do poder legislativo da União, que alterou a lei orgânica do Distrito Federal.

Entre as novas atribuições conferidas ao Prefeito, figurava a competência para:

(...) vender os terrenos ou prédios adquiridos ou desapropriados que não tenham sido aproveitados para logradouros públicos nas avenidas, praças ou ruas, mediante hasta pública, previamente anunciada pela imprensa, e por editais fixados nos lugares mais públicos por espaço de tempo não inferior a dez dias; e permutar independentemente de hasta pública, os referidos bens...

O EMPRÉSTIMO EXTERNO

A Lei de 19 de novembro de 1903 também autorizou o Prefeito a contrair um empréstimo de até quatro milhões de libras esterlinas para custear as reformas, consolidar a dívida flutuante e unificar a dívida consolidada. Em 31 de dezembro, o Conselho Municipal autorizou-o a oferecer o produto do imposto predial como garantia do empréstimo que, na verdade, vinha sendo negociado, informalmente, desde agosto, por intermédio de José Aparício dos Santos, Visconde de Povoença, velho co-

nhecido dos financistas europeus²⁷.

Em 29 de agosto, ele comunicava a Pereira Passos (os telegramas eram dirigidos à sua residência) que entrara em entendimentos, em Paris, com um grupo constituído por Dumulins, os banqueiros Arthur Achilles e Emile Fould, o Barão Leonino e seu sogro, Barão Gustavo de Rothschild e um outro barão que dispunha de fortuna avaliada em 200 milhões de libras. Estavam dispostos a "sindicar-se" e a formalizar, por intermédio de um dos grandes bancos parisienses, a proposta de quatro ou seis milhões de libras a 83% líquidos (correndo por fora a comissão de Povoença) e 5% de juros ao ano. Passos respondeu-lhe que não aceitava menos de 84% líquidos.

Em 15 de dezembro - isto é, após a promulgação do decreto autorizando a contratação de empréstimo - Povoença perguntou-lhe se aceitaria a proposta, a ser apresentada por um banco de Paris ou Londres, no valor nominal de quatro milhões de libras, a juros de 4% e tipo líquido de 67%, ou a juros de 5% e tipo líquido de 83 3/4%, correndo as comissões por conta do banco emissor. No dia seguinte, Passos enviou-lhe uma carta formalizando a sua condição de negociador, com prazo até 31 de janeiro de 1904, e estipulando as condições da Prefeitura: a proposta teria de ser apresentada por um banco de primeira ordem, e o empréstimo poderia ser a juros de 4 ou 5%; no primeiro caso, o produto líquido, livre de todas as despesas e comissões, não seria inferior a 68%; no segundo caso, a 84% - em ambos admitia amortização de 1/2%.

Em 16 de janeiro de 1904, Povoença informou que a proposta poderia ser formalizada pelo Comptoir National d'Escompte ou pelo banco de Pouvier, ministro da Fazenda da França (Banco de Comércio e Indústria). Contudo as negociações esbarravam em dois obstáculos: a iminência da guerra entre Rússia e Japão; a exigência do prefeito com relação ao tipo de 84% líquidos, livre de despesas. Povoença argumentava:

O tipo 83 já é mais favorável que o empréstimo do Rothschild para as obras do porto, do qual o governo recebe líquido 82 1/2%. Os títulos de empréstimo do porto encontrarão dificuldade na colocação; e hoje foram cotados abaixo do preço da emissão.

Em 29 de janeiro, às vésperas de expirar o prazo que lhe fora concedido, o Visconde escrevia:

Os bancos de Paris e Londres recusam fazer o empréstimo sem a garantia do governo federal. Em Paris os grandes bancos eram ainda mais exigentes, eles queriam que fosse o governo que contratasse e que desse as garantias do imposto predial, pois só nessas condições eles dariam 83% líquidos para a Prefeitura e jamais 84. Em sendo como Empréstimo Municipal eles (alguns dos bancos) só dariam 73 a 74% líquidos para a Prefeitura.

A última cartada de Povoença era um grupo de capitalistas independentes dos quais obtivera a proposta de 80%.

Eu sou informado que o próprio Rothschild não vê com bons olhos este empréstimo, por causa do mal que lhe fará para ele colocar o empréstimo do Porto (...). Sei que ele faz oposição clandestina. O meu grupo sabe isto tudo, mas como são muito ricos e independentes, não se importam com esse grosso boné. Em Londres é inteiramente impossível ser feito o empréstimo, pois que há muitos meses é o mercado de Paris que sustenta a praça de Londres, onde há grande falta de dinheiro.

Na mesma missiva, Povoença inseria cópia de uma carta enviada ao proprietário de *O Paiz*, Pedro d'Almeida Godinho, contestando a notícia publicada pelo jornal, em 24 de dezembro, que o acusava de ter participado das "tramóias e tranquiernas do encilhamento"

Em 1º de fevereiro de 1904, Passos comunicou-lhe que eram inaceitáveis suas propostas e cancelou sua autorização para negociar o empréstimo. Três dias depois, nomeava como negociador nosso velho conhecido, o Visconde de Figueiredo, sob as mesmas condições estipuladas para Povoença, com prazo até 30 de abril. Enquanto Figueiredo articulava na Europa a contratação do empréstimo, o Visconde de Povoença continuava a se corresponder oficiosamente com o filho do prefeito, Francisco de Oliveira Passos. Numa das cartas destila um veneno contra Figueiredo: em Paris, pedira uma elevada comissão "dizendo abertamente que desta comissão 750 mil francos eram para o filho do Prefeito!!! Isto desmoraliza V.Exa. e seu Exmo. Pai e também a operação ela mesma".

Outros intermediários disputavam também a contratação do empréstimo e não perdiam a oportunidade de se intrigarem mutuamente. Um deles era o advogado Cunha Mendes, que atuava como representante do Barão de Ibiapava. Outro era Fausto Augusto Werner que, na primeira carta, de 25 de fevereiro de 1904, convidava o prefeito a "tomar informações a meu respeito com o Coronel Eliseu Guilherme da Silva, deputado federal por Santa Catarina e chefe do Partido Republicano Catarinense, em cujas fileiras militei...". Afirmava estar relacionado com uma "importante casa de Paris, por intermédio da qual acabara de levantar um empréstimo de 25 milhões de francos para o governo da Bahia, que precisava resgatar uma dívida contraída antes". Na verdade, Werner (que às vezes escrevia em papel timbrado da Companhia Mecânica e Importadora de São Paulo) era o intermediário de outro, o "diretor geral" de um banco não especificado, que pedia ao prefeito uma carta formalizando sua proposta, para entrar em entendimentos com alguns financiados "sob a mais absoluta reserva". Sua comissão deveria ser paga "*par celui qui touche l'argent et non par celui qui le verse*", fixada em 1% no mínimo, "*car nous devons pouvoir faire certaines largesses pour remunerer des concours nécessaires*".

Enquanto isso, o Visconde de Figueiredo negociava oficialmente o empréstimo da Prefeitura, sem êxito, pois as praças européias se haviam retraído com a guerra russo-japonesa. Seu prazo, que terminava em 30 de abril, foi prorrogado até 15 de maio e depois até 30 de junho, eliminando-se desta vez a cláusula em que a Prefeitura se comprometia a não levar em consideração outras propostas. As vésperas de terminar

o último prazo, Passos preveniu-o de que recebera duas ofertas, uma do London & Brazilian Bank e outra "de importante casa bancária de Londres e Viena". Em 30 de junho, na última hora, Figueiredo conseguiu formalizar uma proposta, graças a concessões de parte da Prefeitura, que renunciou ao depósito antecipado de 200 milhões de libras, e dos banqueiros, que retiraram uma exigência "inaceitável" que a correspondência não especifica. Nesse dia, o gerente do London & Brazilian Bank do Rio de Janeiro entregou ao prefeito carta subscrita por Stern Brothers, de Londres, Kuhn Loeb & C., de Nova York e do próprio London & Brazilian Bank de Londres, na qual confirmavam a oferta de quatro milhões de libras em debêntures de 5%.

Pereira Passos apressou-se a enviar a seu intermediário as credenciais para assinar o contrato. Estava tudo pronto, mas os banqueiros iam, sob variados pretextos, adiando a conclusão do acordo. Em 19 de julho, Passos recebeu telegrama de Figueiredo informando que pediam novo adiamento das negociações para depois da estação morta. Com isso, o Prefeito considerou-as encerradas.

Segundo a *Gazeta de Notícias* de 3 de agosto de 1904, as negociações teriam fracassado em consequência da opinião de que seria ilegal a aplicação de parte do empréstimo no resgate das dívidas internas da municipalidade. É possível também que tenha influído na opinião dos banqueiros o artigo publicado no *Financial Times* de 8 de julho de 1904, "O novo empréstimo brasileiro - alguns fatos pertinentes sobre os quais os investidores britânicos deviam refletir cuidadosamente". O influente jornal os desaconselhava a colocarem seu capital no Brasil. Começava relembrando o *funding loan* - a suspensão do pagamento dos juros da dívida nacional em junho de 1898 - e informava que, ao ser restaurado o crédito, o governo federal rapidamente contrairia o empréstimo de 5.500.000 libras com a promessa de emissão suplementar de 3.000.000 de libras até 1º de junho de 1905. Diante disso, colocava em dúvida a capacidade de a Prefeitura oferecer garantias para a soma pedida.

No presente momento, grande número de sentenças judiciais foram passadas contra a Municipalidade do Rio por quebra de contratos, variando as quantias de alguns milhares a algumas centenas de milhares de libras. Essas sentenças, porém, não incomodam as autoridades locais, na medida em que não podem ser cobradas, devido ao fato de que, pela lei brasileira, a renda e a propriedade municipal não podem ser tomadas pelos credores para o pagamento de dívidas...

Talvez houvesse o dedo de Rothschild nessas advertências, mas o *Financial Times* invoca outro argumento que não concerne apenas às conveniências do poderoso banqueiro. O jornal criticava o governo brasileiro por depender da Inglaterra para obter recursos financeiros e, ao mesmo tempo, impor tarifas protecionistas contra seus produtos. Apoiando-se num relatório do consulado inglês, informava:

As manufaturas britânicas perderam terreno devido à forte proteção concedida às indústrias nativas e até certo ponto à concorrência dos Estados Unidos e da

Alemanha (...). As empresas britânicas estabelecidas no Brasil decresceram. As mais antigas fecham as portas e nenhuma empresa nova aparece para tomar seu lugar.

Tendo fracassado o empréstimo no exterior, Passos tratou de levantá-lo na própria praça do Rio, por intermédio do Banco da República, sob as seguintes condições: o empréstimo de 4 milhões de libras seria emitido, por intermédio do banco, em 200 mil apólices ao portador, de 20 libras cada, ao tipo de 85%, vencendo juros de 5% ouro, com a amortização de 1/2%, sendo o resgate feito em 50 anos. O produto do empréstimo destinava-se às obras públicas assim como ao resgate das apólices-papel, que seria feito por compra em praça, permuta de títulos ou sorteio (os tomadores podiam permutar dez apólices-papel por seis apólices-ouro do novo empréstimo). A renda do imposto predial seria entregue ao Banco da República para o serviço de juros e amortização das apólices-papel em circulação, sendo que a Prefeitura se obrigava a receber, como dinheiro, no pagamento do imposto predial, os cupões vencidos e apólices-ouro sorteadas. Estas seriam pagas no Rio, em Londres, Paris, Lisboa e Porto.

O ARROCHO FISCAL E A CENTRALIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

Além da contratação do empréstimo de quatro milhões de libras, a viabilização financeira do plano de melhoramentos da Prefeitura requereu uma austera e draconiana política fiscal visando reduzir despesas e aumentar a arrecadação.

A situação das finanças municipais, quando Pereira Passos assumiu o cargo, era extremamente precária. A dívida flutuante chegava a 5.983:967\$274, dos quais 3.250:771\$220 correspondentes a quatro meses de pagamentos atrasados do pessoal da Prefeitura, incluindo os operários; vinham, em seguida, 1.420:000\$000 correspondentes a letras e contratos vencidos, 837:594\$964 referentes a contas de fornecimento e outras; 369:553\$580 de aluguéis de casas para escolas e agências e 16:119\$510 de restituições a diversos.

Para fazer face à dívida, os cofres da municipalidade possuíam apenas 1.178:185\$481, sendo 5.721 apólices no valor de 972:570\$000 e 200:000\$000 em dinheiro, obtidos, às vésperas de sua nomeação, por empréstimo do River Plate Bank.

O orçamento de 1902, como os dos anos anteriores, apresentava o considerável déficit de 4.360:887\$717. Já em setembro desse ano, a prefeitura recorrera, como de hábito, à emissão de apólices para saldar o excesso da despesa sobre a receita. Mas este recurso estava mais do que esgotado em virtude da lei orgânica de 1892, que proibia a municipalidade onerar por juros e amortização de empréstimos mais da quinta parte de sua renda.

Em fins de 1902, a dívida fundada da municipalidade compunha-se de 459.608 (dívida externa) e 174.971 apólices, representando 34.330:565\$420 (dívida interna). O serviço de juros e amortizações montava a 28.125 libras, referentes à dívida externa, e 3.659:173\$400 correspondentes à dívida interna, o que perfazia um total de 4.221:673\$400.

O aumento da receita municipal foi obtido, de um lado, pela criação de novos impostos, incidindo sobre determinadas parcelas da população urbana; de outro, pelo aumento e regularização da arrecadação dos impostos já existentes, em particular do predial, que era oferecido como garantia do empréstimo (gerando conflitos com os proprietários de imóveis e terrenos, sobretudo nas áreas suburbanas).

Isso exigiu, como medida preliminar, alguns remanejamentos no aparelho burocrático municipal, visando torná-lo mais eficiente. Observa-se nesse período uma política de centralização do poder em mãos do prefeito, que passou a exercer rígido controle sobre a sua máquina burocrática, para que agisse com a necessária severidade - e até incorruptibilidade - esquadrinhando os vários domínios da vida econômico-social que pudessem proporcionar rendas à Prefeitura ou que representassem um obstáculo à modernização da cidade²⁸.

Essa política centralizadora, beneficiando o executivo, levou a constantes confrontos com o Conselho Municipal, um dos principais condutos da "grita dos mesquinhos interesses feridos" que, segundo Pereira Passos, não o impediriam de promover o "legítimo bem público".

Significativamente, sua primeira providência como Prefeito foi colocar em dia o pagamento do funcionalismo municipal, contrariando o hábito das administrações anteriores de conter despesas à custa da demissão de funcionários ou do atraso sistemático de seus vencimentos²⁹. Em sua *Mensagem* de setembro de 1903, Passos explica que tomara aquela iniciativa "para ter o direito de ser inflexível com eles nas exigências relativas ao cumprimento de suas obrigações."

Destarte, faltar-me-ia o direito de exigir dos funcionários, de mim dependentes, o rigoroso cumprimento dos seus deveres e não me assistia a probabilidade de encontrar de parte do público, a boa vontade e a solicitude em que era meu almejo ser convertida a pronunciada hostilidade com que ele até então encarava o fisco.

Nessa sua primeira prestação de contas ao Conselho Municipal, que permanecera fechado durante seis meses para que o executivo legislasse, livremente, por meio de decretos, Passos criticava também a prática do caciquismo e do empreguismo e a manipulação para fins eleitorais da burocracia municipal pelo próprio Conselho:

Multiplicam-se garantias outorgadas a funcionários municipais, educando-os no contínuo receio de intenções hostis do poder executivo e sugerindo-lhes a triste noção de que de uma outra coisa, que não o modo de os exercerem, deviam fiar a conservação de seus cargos.

A SUPERPOSIÇÃO DE ATRIBUIÇÕES DOS GOVERNOS FEDERAL E MUNICIPAL

O sistema de arrecadação das rendas municipais do Rio de Janeiro era, contudo, extremamente precário e confuso. Nesse e em muitos outros aspectos, a situação da capital diferia das demais "cabeças urbanas" do país. Sua gestão pertencia, simultaneamente, aos governos federal e municipal, cujas "burocracias" se superpunham, atuando, muitas vezes, em função de políticas ou determinações conflitantes. Havia grande confusão de atribuições em tudo o que dizia respeito às rendas fiscais e à provisão de equipamentos e serviços para uma cidade que se expandia de maneira acelerada e caótica.

Nesse aspecto, as relações entre Pereira Passos e o governo federal foram marcadas por constantes dissensões, apesar de ser ele nomeado diretamente pelo presidente da República, armado de poderes ditatoriais para atuar como o executor de uma política ditada pelo governo federal.

A prefeitura reivindicava que o governo federal arcasse com o ônus de serviços que o regime republicano transferira para a sua alçada, como a instrução pública. Negava-se, também, a arcar com o custo de manutenção da justiça local e com metade das despesas com a polícia militar, instâncias sobre as quais não tinha nenhuma autoridade. Reivindicava, por outro lado, que fossem exclusivamente da alçada municipal serviços como água, gás, esgotos, corpo de bombeiros e iluminação pública.

O abastecimento de água era administrado pelo governo federal que arrecadava o imposto de penas d'água, consignado como imposto geral da União. Os serviços de esgotos, gás, iluminação pública (associada, nesse momento, à produção e distribuição de energia elétrica para outras finalidades também) constituíam concessões exploradas por companhias estrangeiras, que mantinham uma relação contratual direta com o governo federal, o qual se limitava a "fiscalizar" a execução dos serviços.

Numa curta entrevista à *Gazeta de Notícias* (4 de junho de 1903), Passos queixava-se de que os serviços de esgotos e gás não pertenciam à municipalidade "unicamente porque essas companhias não quiseram".

Embora não tivesse nenhum controle sobre a sua gestão e sobre a arrecadação dos impostos correspondentes, a municipalidade arcava parcial ou integralmente com as despesas de manutenção. Até 1898, as leis orçamentárias da União consignavam a ela o pagamento da metade das despesas com a polícia, a justiça e o corpo de bombeiros, e parte do custeio da iluminação e esgotos. Daí em diante, o ônus com estes serviços passou integralmente à municipalidade.

Parte dos novos e antigos impostos municipais incidia sobre os proprietários de imóveis e especuladores de terrenos, tanto no centro como nos subúrbios e arrabaldes, onde era intenso o movimento de construções.

Um dos decretos promulgados por Pereira Passos no primeiro semestre de 1903 foi a reforma do regulamento do imposto predial, visando

aumentar a arrecadação dessa renda fixa, que constituía a principal fonte de receita da municipalidade. Ao mesmo tempo, colocou em vigor a exigência de que os proprietários saldassem seus foros para poderem averbar (transferir) ou quitar o imposto predial, o que explica o enorme aumento de renda arrecadada pela Diretoria do Patrimônio.

Essa exigência foi o principal motivo de queixa de uma representação de proprietários de prédios, divulgada pelo *Jornal do Commercio*, em novembro de 1903, onde reclamavam, também, da exigência de pintura das fachadas dos prédios, que implicava o pagamento de uma licença, e das posturas relacionadas ao cercamento de terrenos desocupados⁴⁰.

A Constituição de 1892 equiparava o Distrito Federal aos Estados, exceto quanto à organização política. (O Distrito Federal tinha, porém, representação na Câmara e no Senado). Dava-lhe competência exclusiva para decretar impostos sobre a exportação de mercadorias de sua própria produção, sobre imóveis urbanos e rurais, sobre a transmissão da propriedade e sobre indústrias e profissões. Com exceção do imposto predial, os outros três continuaram a ser arrecadados pela União, ao passo que a municipalidade passou a arcar com vários serviços, como a higiene defensiva, a instrução primária e profissional, assistência pública, limpeza das ruas e praças, conservação das estradas e manutenção dos alienados.

A Prefeitura reivindicava o lançamento desses impostos, cujo valor vinha caindo desde 1898, argumentando que sua máquina fiscal era muito mais eficaz que a da União. Em abril de 1904, Passos tentou obter um acordo com o ministro da Fazenda para que a arrecadação do imposto de exportação fosse feita por intermédio da Alfândega da capital. Esse imposto incidia quase que exclusivamente sobre os couros secos e salgados do matadouro de Santa Cruz. O ministro recusou, levando o prefeito a denunciar o "absurdo de ficar o Distrito Federal sem a renda necessária para a manutenção dos serviços locais".

Apesar de terem sido infrutíferas suas reivindicações, constata-se que sua política de arrocho fiscal redundou em aumento considerável da arrecadação da Prefeitura.

Examinando-se a Demonstração da Receita arrecadada de janeiro a outubro de 1903, comparada com a de igual período de 1902, verifica-se:

- o item que mais pesava no total da receita era o imposto predial (pouco menos da metade); não tinha havido, ainda, aumento significativo na arrecadação entre os dois períodos;

- o segundo item de maior importância era o imposto de licenças, que também não variou muito;

- as verbas que apresentaram variações mais elevadas foram: a taxa sanitária, que quase quintuplicou, pesando significativamente no total da receita arrecadada; as rendas das diretorias do Patrimônio e de Obras, que sofreram aumentos superiores a 100%; e as multas por infrações de posturas, que quase triplicaram";

- pesaram também os impostos criados ou reformados por Passos: sobre cães, sobre terrenos não edificadas, anuidade e licença de quiosques, taxa sobre averbação de imóveis.

A questão do patrimônio municipal envolvia uma relação conflituosa entre o governo municipal e os proprietários territoriais urbanos, e tinha por base o crescente movimento de transferência de domínio útil de terrenos, em decorrência, sem dúvida, da intensa valorização do solo em determinadas áreas da cidade.

Defrontando-se com o problema do estrangulamento financeiro e atuando, ao mesmo tempo, como principal agente dessa valorização, a Prefeitura remexeu na intrincada questão dos terrenos foreiros, que abrangiam, exatamente, as áreas mais atingidas pelas obras de remodelação: as de ocupação antiga do Rio de Janeiro, tanto no centro como na orla marítima.

Não deixa de haver aí um certo paradoxo. Em proveito do "moderno", a Prefeitura reativou relações jurídicas que remontavam à época colonial, baseadas nas peculiaridades intrínsecas da formação territorial do Rio de Janeiro, relações que haviam se tornado um anacronismo, sobretudo no último quartel do século passado, em face da expansão da cidade e da intensificação da compra e venda da mercadoria solo urbano²².

Durante seu curto mandato, o prefeito Barata Ribeiro (agora um dos principais adversários, no Senado, de Pereira Passos) já havia tentado, sem êxito, regularizar a questão do patrimônio municipal,

com a publicação de um edital em que fixou prazo breve e improrrogável para o pagamento dos foros atrasados, ordenando uma série de medidas violentas para envolver a quase totalidade da propriedade enfiteutica nas malhas do comisso (...)»²³.

Pereira Passos tirou da gaveta e colocou em prática as disposições de uma Lei municipal de novembro de 1898, providenciando para que a Diretoria do Patrimônio procedesse, no prazo de 90 dias, à fixação dos limites da área foreira à municipalidade, com base na planta da cidade e em outros documentos do Arquivo Municipal, assim como nos trabalhos da Comissão da Carta Cadastral. Uma vez concluído, seria dada a maior publicidade a esse levantamento, fixando-se o prazo de três meses para que os proprietários de terrenos foreiros reconhecessem o domínio da municipalidade, gozando os que fizessem isso dentro do prazo da isenção de todo o débito em atraso²⁴.

Essas disposições não trouxeram só vantagens fiscais para a Prefeitura. Na sua condição de senhoria direta, ganhou um importante poder de barganha para a aquisição de terrenos de interesse para os melhoramentos urbanos. Usando dos direitos patrimoniais da municipalidade, Pereira Passos, logo nos primeiros dias do seu mandato, determinou que em todos os pedidos de transferência de domínio útil a Diretoria de Obras e Viação fosse ouvida, para que a Prefeitura pudesse usar de sua faculdade de optar pela aquisição dos prédios ou terrenos colocados à venda. Em julho de 1903, quando o Congresso debatia a reforma da lei orgânica, Passos já tinha se utilizado desse recurso para o alargamento das Ruas Frei Caneca e 13 de Maio e para o prolongamento da Rua do Sacramento.

O CRESCIMENTO DA PERIFERIA E A REGULAMENTAÇÃO DAS CONSTRUÇÕES

Em outubro de 1903, a *Gazeta de Notícias* informava que o Conselho iria votar um projeto elevando e regulamentando o imposto sobre terrenos não edificados - uma das novas e importantes fontes de receita da municipalidade e, ao mesmo tempo, um instrumento valioso contra a especulação com a terra urbana. A finalidade do projeto era obrigar os proprietários de grandes terrenos, mantidos "em reserva" nas zonas mais urbanizadas, a aproveitá-los.

Não se compreende, de fato, que à solicitude do governo da cidade, fazendo calçar certas ruas, dotando-as com água, gás e esgotos, corresponda a inércia dos proprietários, que delas possuem largas extensões de terreno, conservando-o desaproveitado, à espera que venha adquirir alto valor, ou que lhes convenha fazer aí construções.

Em ruas da cidade e ruas dos seus subúrbios mais próximos, aos quais o município já deu todas as vantagens que podia dar, encontram-se a cada passo terrenos desabitados. Em compensação, nos bairros mais remotos, a construção é incessante.

Já sabemos que as obras de remodelação impulsionaram a expansão da malha urbana, tanto para a Zona Sul como em direção à Zona Norte e aos subúrbios.

Nos primeiros anos do século, Copacabana era a área pioneira da Zona Sul. Ao prolongar seus trilhos até o Leme e a Igrejinha (atual Posto Seis), em 1894, a Jardim Botânico oferecia condução gratuita, com a finalidade de promover a venda de terrenos no bairro mais "chique" da cidade, ao passo que os loteadores, nos anúncios publicados, prometiam "um estilo de vida moderno" e enalteciam seus ares salubres vindos do mar. Já em 1901 era inaugurada a iluminação elétrica nos lotes ainda desabitados da Vila Ipanema, pertencente à empresa loteadora do Barão de Ipanema³⁵.

Desde a última década do século passado, ganhou impulso também a ocupação dos subúrbios, que iriam se constituir na principal alternativa de moradia para a população erradicada do Centro e da Zona Sul. No capítulo intitulado "O Subúrbio", em *Clara dos Anjos*, Lima Barreto caracteriza, com pinceladas precisas, essa população:

São operários, pequenos empregados, militares de todas as patentes, inferiores de milícias prestantes, funcionários públicos e gente que, apesar de honesta, vive de pequenas transações, do dia a dia, em que ganham penosamente alguns mil réis. O subúrbio é o refúgio dos infelizes. Os que perderam o emprego, as fortunas, os que faliram nos negócios, enfim, todos os que perderam a sua situação normal vão se aninhar lá; e todos os dias, bem cedo, lá descem à procura de amigos fiéis, que lhes dêem alguma coisa para o sustento seu e dos filhos³⁶.

Se a ocupação da Zona Sul e também da Zona Norte foi, em larga medida, determinada pelas companhias de bondes, os subúrbios originaram-se das estações ferroviárias.

Escreve ainda Lima Barreto:

Na vida do subúrbio a estação da estrada de ferro representa um grande papel: é o centro, é o eixo dessa vida. Antigamente, quando ainda não havia por aquelas bandas jardins e cinemas, era o lugar predileto para os passeios domingueiros das meninas casadouras da localidade e dos rapazes que querem casar, com vontade ou sem ela.

Hoje mesmo, a gare suburbana não perdeu de todo essa feição de ponto de recreio, de encontro e conversa. Há algumas que ainda a mantêm tenazmente, como Cascadura, Madureira e outras mais afastadas.

De resto, é em torno da "estação" que se aglomeram as principais casas de comércio do respectivo subúrbio. Nas suas proximidades, abrem-se os armazéns de comestíveis mais sortidos, os armarinhos, as farmácias, os açougues e - é preciso não esquecer - a característica e inolvidável quitanda.

Esse núcleo original crescia, pouco a pouco, de forma radial, com a abertura de ruas secundárias, perpendiculares à via férrea, muitas vezes por iniciativa de pequenas companhias loteadoras. De novo, ouçamos Lima Barreto:

Afastando-se do eixo da zona urbana, logo o aspecto das ruas muda. Não há mais gradis de ferros, nem casas com tendências aristocráticas: há o barracão, a choça e uma outra casa que tal. Tudo isso muito espaçado e separado; entretanto encontra-se, por vezes, "correrres" de pequenas casas de duas janelas e porta ao centro, formando o que chamamos "avenida"³⁷.

No final do século XIX, os principais núcleos suburbanos cariocas já estavam formados e em franca expansão. Queimados, Maxambomba (atual Nova Iguaçu), Cascadura e Engenho Novo, S. Cristóvão e Sapopemba (atual Deodoro), São Francisco Xavier, Riachuelo e Todos os Santos foram as primeiras estações da Central, todas inauguradas no período 1858/1870. Na década de 1880, surgiram as estações de Engenho de Dentro, Piedade, Rocha, Derby Club, Sampaio, Quintino, Méier, Mangueira, Encantado; em 1890, Madureira.

Em "A Estação", escrita por volta de 1919-1920, Lima Barreto referia-se ao Méier como

(...) o orgulho dos subúrbios e suburbanos. Tem confeitarias decentes, boatequins frequentados, tem padarias que fabricam pães, estimados e procurados; tem dois cinemas, um dos quais funciona em casa edificada adrede; tem um circo-teatro, toco, mas tem; tem casas de jogo, patenteadas e garantidas pela virtude, nunca posta em dúvida, pelo Estado, e tem boêmios, um tanto de segunda mão; e outras perfeições urbanas, quer honestas, quer desonestas.

Os importantes subúrbios de Inhaúma e Irará - além de São Cristóvão e Engenho Novo - eram servidos pela Estrada de Ferro Rio D'Ouro, construída na década de 1880 para o transporte do material das redes de

abastecimento de água provenientes de Tinguá e Xerém. Assim escreveu Noronha Santos:

De 1889 para cá Inhaúma começou a progredir dia a dia, edificando-se em vários pontos da vasta e populosa freguesia confortáveis prédios que podem competir com os melhores das freguesias urbanas. Foram retalhados os terrenos das antigas fazendas que ainda existiam (...).

A E.F. Melhoramentos, incorporada em 1903 à Central com o nome de Linha Auxiliar, ligou, em 1893, Mangueira a Deodoro; cinco anos depois, foram inauguradas as estações de Vieira Fazenda, Del Castilho, Magno e Barros Filho.

Em 1886, foi aberto ao tráfego o primeiro trecho da Rio de Janeiro Northern Railway Company, posteriormente chamada Leopoldina, ligando S. Francisco Xavier à estação de Meriti (da qual se originou a cidade de Duque de Caxias). Em seu eixo, surgiram Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Brás de Pina, Cordovil, Parada de Lucas e Vigário Geral. Bonsucesso foi o núcleo que inicialmente mais prosperou. Esta localidade e as de Ramos, Olaria e Penha tiveram seus terrenos loteados entre os anos 1898 e 1902. Ramos tornou-se um empório comercial e um dos centros mais atrativos da zona da Leopoldina.

No fim do século passado, Aureliano Portugal escrevia:

A continuidade da cidade propriamente dita é tal que, em grande parte, se torna impossível estabelecer limites entre as paróquias urbanas e suburbanas. Todo o percurso da Estrada de Ferro Central do Brasil, além da estação de Cascadura, é marginado de habitações, formando sem quebra de continuidade inúmeras ruas, que a freqüência e a rapidez dos transportes incorporam naturalmente à cidade. O mesmo se dá com relação à vasta planície servida pelas linhas suburbanas do Norte, da Melhoramentos do Brasil e da Rio D'Ouro. Esses subúrbios não têm existência própria, independente do Centro da cidade (...) é a mesma população que moureja, no centro comercial da cidade, com a que reside neste, sendo naturalmente impossível separá-las.

Embora já se configurassem, portanto, os embriões, em plena efervescência, das futuras "cidades dormitórios", observa-se, no próprio texto, que no final do século passado o Centro tinha ainda o mesmo peso que a periferia como local de moradia para os trabalhadores.

A grande expansão dos subúrbios começou, de fato, na primeira e segunda décadas do século atual, estimulada, em larga medida, pelas demolições realizadas no centro da cidade. As facilidades de transporte ferroviário, a difusão da energia elétrica, o preço baixo dos terrenos e a aglomeração de uma força de trabalho barata e abundante levaram muitas fábricas a se instalarem neles, sobretudo durante e após a Primeira Guerra Mundial.

Entre 1906 e 1920, a taxa de crescimento populacional das freguesias suburbanas foi bem maior que as das freguesias urbanas, destacando-se as de Irajá e Campo Grande, com os índices de 263 e 92%,

respectivamente, A população das freguesias centrais diminuiu, excetuando-se a de Sacramento, cuja população aumentou 11%, devido à instalação da colônia síria, com mais de 20 mil pessoas, em 1920⁴¹.

Simultaneamente às demolições no centro, verificava-se intenso movimento de construções na periferia, tanto para os lados de Copacabana, como para o dos subúrbios. Registram-se vários conflitos entre o governo municipal e os construtores, especuladores e proprietários, envolvendo duas questões entrelaçadas: os interesses fiscais do Estado e a promulgação de uma legislação disciplinando as construções.

No preâmbulo de *Habitações populares* (1905), Backheuser situava a controvérsia nos seguintes termos:

Urgia uma solução.

A primeira que surge, que se aventa, que se desfralda, é a da construção livre, isto é, construir sem regra, para povoar, para encher de casas os lugares ermos ou nascentes, salpicando-os ao acaso com a imprevidência do passado.

É o caso de Copacabana. Copacabana é por certo o mais recente bairro da cidade. (...) tinha diante de si um futuro brilhante se facilmente se povoasse. E como o óbice eram as exigências sanitárias da engenharia municipal, que entravava esse rápido progredir, exigindo que toda construção obedecesse a um conjunto salutar de preceitos higiénicos editados pela prática e pela teoria, claro foi que se procurou furtar o proprietário de Copacabana a essas exigências. O resultado foi o povoamento, é verdade, mas o povoamento desordenado em que já as ruas são tortas, em que já há até cortiços.

Felizmente, o Sr. Dr. Pereira Passos obteve do Conselho lei proibindo esse incrível abuso.

Este foi o modo por que se fez o Rio, cuja reforma tanto nos está custando. Este é o modo por que se vão fazendo as cidades por esse Brasil em fora. (...) Não se precisa ir muito longe. Em frente a nós, na cidade de Niterói, só há nove meses, graças ao benemérito Dr. Paulo Alves, há uma regulamentação de obras, prescrevendo regras e moldes gerais a que devem obedecer as novas construções e os concertos das antigas. E contra essa salutar medida se insurgiram os proprietários! Isto se dá em uma cidade, capital de um Estado, a vinte minutos daqui, da influência ouvidoreana, cidade que já pensa em avenidas à beira-mar e outros embelezamentos de monta. Que dizer das muitas outras que se afastam cada vez mais do Rio e, portanto, da influência intelectual que a metrópole exerce. (...) Assim pois, retirar o cutelo dos regulamentos ou leis de obras de sobre as cabeças dos proprietários e construtores é fazer-lhes talvez um benefício duvidoso, é causar por certo um prejuízo grande aos moradores e ao progresso futuro das cidades⁴².

Os regulamentos a que se referia Backheuser foram promulgados pelo decreto nº 391, de 10 de fevereiro de 1903, quando o prefeito dispunha de plenos poderes, com o Conselho Municipal fechado. Regulava a construção, reconstrução, acréscimos e concertos de prédios. Continha algumas medidas novas e reatualizava muitas disposições promulgadas desde a década de 1870, que, em sua maioria, nunca tinham saído do papel.

O Capítulo I tratava do processo das licenças; fazia exigências com relação ao plano completo da obra e prova de posse do terreno. Todos os planos tinham de ser assinados pelo proprietário e pelo construtor responsável e legalmente habilitado, exigência que visava, sem dúvida, aos mestres-de-obra portugueses, responsabilizados pela reprodução da arquitetura colonial, anti-estética, que se pretendia erradicar.

A parte referente às condições do terreno estabelecia normas quanto ao aterro dos pântanos ou alagadiços; proibía que em ruas novas ou pouco edificadas se construísse em terrenos com menos de 6m de largura (visando a limitar o parcelamento especulativo indiscriminado dos lotes urbanos, e, quem sabe, inviabilizar as pequenas moradias em áreas que tendiam a ser rapidamente ocupadas); exigia que todo terreno construído fosse fechado por um muro ou gradil.

Tratando das condições que deviam satisfazer os prédios a construir ou a reconstruir, regulamentava as fachadas, as paredes divisórias de prédios contíguos, os alicerces, os materiais de construção empregados, o arejamento e a ventilação, a altura máxima dos prédios em relação à largura das ruas, a colocação de reservatórios de água, encanamentos de esgoto, latrinas etc.

Chamo a atenção para o artigo que bania a forma de chalé ou qualquer outra construção rural do centro da cidade, assim como das artérias por onde a urbanização avançava em direção à Zona Sul. Essa proibição vigorava na área delimitada pelas Ruas da Prainha, Camerino, Marechal Floriano, Praça da República, Inválidos, Riachuelo, Visconde de Maranguape e Largo da Lapa até o mar. Era extensiva às Ruas da Lapa, Glória, Catete, Marquês de Abrantes e Senador Vergueiro, e às praias da Lapa, Russel, Flamengo e Botafogo, salvo quando as construções fossem recuadas ou ficassem invisíveis da rua.

No interior desse perímetro, os prédios construídos deviam ter, pelo menos, um sobrado (teria essa disposição em mira as casas térreas, caracteristicamente coloniais, que alojavam casas de comércio, oficinas, hospedarias?)

Excluía-se da exigência as Ruas da Conceição, S. Jorge, Regente, Senhor dos Passos e Luís de Camões, da Rua do Sacramento para cima, e as construções em morros.

O Capítulo "Casas para Habitação" fazia exigências relativas à altura e arejamento dos porões; área mínima livre destinada a pátios e jardins. Outro capítulo estabelecia normas para as casas comerciais.

A lei continha uma parte dedicada às habitações coletivas e grupos de habitações. Designava como tal as habitações "que albergam sob a mesma cobertura ou dentro da mesma propriedade ou terreno, indivíduos de famílias diversas, constituindo unidades sociais independentes". Só tolerava a construção, em qualquer ponto da cidade, de quatro classes de habitações coletivas: hotéis, hospedarias e casas de pensão; asilos e conventos; colégios, internatos e liceus; quartéis e postos de guarda. Eram banidas as estalagens e cortiços.

A lei condenava rigorosamente as casas de cômodos ("a divisão das casas de vastas dimensões por cubículos de madeira, de modo a se estabelecerem sob o mesmo teto famílias diversas".)

Rezava o parágrafo único:

Essas casas devem ser consideradas prejudiciais à saúde pública, incidindo, portanto, nos preceitos sanitários e sujeitos à lei que regula a Repartição de Higiene.

Com relação aos cortiços e estalagens, a condenação não era tão enfática.

Nos cortiços existentes não se permitirá obra alguma, conserto ou reparação que possam garantir a sua segurança, só se tolerando pintura ou caiçação, e não se permitindo novas edificações semelhantes em ponto algum.

É interessante observar que, nesse ponto, a lei difere das legislações anteriores que buscaram, quase sempre, impor reformas e reparos para transformá-los em habitações saudáveis.

A Prefeitura tinha, agora, uma dupla intenção; de um lado, impedir a proliferação de novos cortiços (inclusive em arrabaldes como Copacabana); de outro, impedir que os cortiços e estalagens existentes pudessem prolongar sua existência. (Consta, inclusive, que essa cláusula foi temporariamente suspensa, a pedido de Osvaldo Cruz, para que pudessem ser feitas melhorias sanitárias). Ficavam, assim, sob a mira das leis que determinavam a demolição dos prédios considerados ruinosos e insalubres.

O último capítulo do decreto, justamente sobre as construções ameaçando ruína, estabelecia que seriam reparadas ou demolidas à custa dos proprietários, após uma vistoria feita por três engenheiros do Departamento de Obras. Caso a ruína fosse iminente, o prefeito ordenaria, por escrito, a demolição, sem quaisquer outras formalidades. Vimos já que Pereira Passos fez amplo uso desse recurso.

Esse capítulo formulava ainda exigências para a construção das chamadas *avenidas* (onde cada casa constituía moradia separada e independente, com cozinha, água, esgoto e quintal), modalidade de habitação típica da pequena burguesia e da classe operária suburbana que começou a proliferar na cidade no final do século passado. Interditava-se a construção das avenidas na área acima delimitada (isto é, no Centro) e nas artérias mais valorizadas que demandavam a Zona Sul.

As casas de madeira eram igualmente vedadas na área assinalada. Curiosamente, porém, abria-se uma exceção para os morros: "Os barracões toscos não serão permitidos, seja qual for o pretexto de que se lance mão para obtenção de licença, salvo nos morros que ainda não tiveram habitações e mediante licença". (A pergunta parece absurda, mas teria esse artigo a intenção de legitimar a utilização dos morros - pouco valorizados - para a construção de favelas?)

Por fim, excluía-se da área demarcada os estábulos e cocheiras para alugar carros ou animais..

Além de fixar ou consolidar normas regulando as construções urbanas, Pereira Passos descentralizou a Diretoria de Obras e Viação (dec. 445 de 27 de junho de 1903), visando torná-la mais ágil e operante. Seus engenheiros foram distribuídos pelas Agências da Prefeitura, para atuar diretamente com o público junto com o corpo de agentes municipais e comissários de higiene distritais, despachando imediatamente todos os requerimentos que dependiam de informação sua. Internamente, para atender às necessidades extraordinárias do serviço, o decreto criou os cargos

de engenheiro consultor e mais um de subdiretor, aumentou o número de desenhistas e auxiliares, incorporou arquitetos e criou o Escritório de Arquitetura. A Comissão da Carta Cadastral, responsável pela elaboração do projeto de melhoramentos da Prefeitura, foi incorporada à Diretoria de Obras como subdiretoria.

Segundo a *Mensagem* de julho/setembro de 1903, houve considerável aumento do número de documentos submetidos a essa repartição, refletindo sem dúvida, a grande ebulição que ocorria no tecido urbano da cidade. De janeiro a outubro de 1903, a arrecadação da Diretoria duplicou.

O conflito entre o governo municipal e os proprietários e construtores foi particularmente intenso nos subúrbios de Inhaúma e Irajá, onde era maior o movimento de construções, acompanhando o crescimento populacional. Tais conflitos traduziam-se em vetos do prefeito a deliberações do Conselho Municipal, sempre em favor dos proprietários, construtores e especuladores atuantes nesses subúrbios.

Por razões fiscais, Pereira Passos estabeleceu, em junho de 1903, nova divisão territorial para o Distrito Federal, uma vez que "a divisão em vigor já não correspondia à necessidade pública, pela maior expansão da população, desenvolvimento do comércio e indústria e aumento das edificações em certas zonas". Fundiram-se, então, os dois distritos de São José e os de Campo Grande, Guaratiba e Ilhas do Governador e Paqueta, e criaram-se 2 novos distritos: o de Santa Teresa, destacado dos distritos da Glória, S. José, Santo Antônio e Espírito Santo; e o da Tijuca, desmembrado dos do Engenho Velho, Gávea e Jacarepaguá.

Como uma parte deste novo distrito é suburbana, compete ao Conselho torná-la urbana para regularidade da percepção de impostos, convido, também ainda converter, para todos os efeitos, em urbano o distrito de Inhaúma, que pela sua área edificada e pela condensação de sua população já não pode ser considerado como rural¹¹.

Em outubro, Passos designou três comissões da Diretoria Geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística para verificar, nos diversos distritos, os negócios que funcionavam sem licença, a obediência aos pesos e medidas determinados por lei e os pagamentos dos diversos impostos municipais (aferição, comércio ambulante, taxa sanitária, placas, letreiros, toldos, anúncios, matrícula de cães, animais de sela, bicicletas), além de apontar os agentes relapsos no cumprimento de seus deveres.

Os relatórios das visitas às agências da prefeitura denotam a preocupação em apurar a conduta dos agentes e funcionários e a boa arrecadação da renda municipal. Contêm informações interessantes sobre os distritos suburbanos, particularmente sobre o acentuado movimento de construções em Inhaúma, o distrito territorialmente mais vasto da capital, com dois portos (Inhaúma e Maria Angu), percorrido por três estradas de ferro: a Central, com quatro estações; a Melhoramentos do Brasil, com quatro estações e a Rio do Ouro, com duas. Os núcleos suburbanos

mais próximos de Inhaúma eram os de Piedade, Cascadura, Pilares, Pavuna, Penha e Bonsucesso.

A. Freire do Amaral, chefe da Diretoria responsável pela fiscalização, reiterava em seu relatório a reivindicação formulada por Passos ao Conselho Municipal:

É de todo conveniente que se realize, o quanto antes, (...) a conversão de Inhaúma, para todos os efeitos, em distrito urbano. A isto, é certo, se tem oposto sempre os interesses da política partidária, e já tramam neste momento para que se volte ao sistema antigo de liberdade de construções no distrito e de dispensa de pagamento dos respectivos emolumentos.

O atual Conselho Municipal demonstrará se a tal respeito participa das idéias acanhadas e retrógradas que professavam no assunto os anteriores".

O Conselho Municipal demonstrou que participava das "idéias acanhadas e retrógradas". Em 29 de outubro de 1903, aprovou resolução que revogava o decreto regulando as construções urbanas para Inhaúma e Irajá, e estabelecia normas mais brandas visando baratear a construção de prédios nesses distritos. Invocando razões ligadas à higiene e segurança das habitações, e, principalmente, aos interesses das finanças municipais, Pereira Passos vetou a resolução.

O Conselho autorizava a construção de prédios térreos com pé-direito de 4m e paredes externas de frontal ou estuque, admitindo até que fossem de madeira, quando afastadas 3m do alinhamento da rua e 5m dos terrenos vizinhos. Autorizava, também, o uso da moinha de carvão, produzida localmente, como alternativa ao concreto para o isolamento do solo, já que o concreto era importado. Pereira Passos alegava que as paredes externas de estuque implicavam o uso de material mais leve para as coberturas - zinco ou sapê - voltando-se assim às primitivas choupanas e barracas.

Outro ponto da resolução vetada praticamente liberava o proprietário ou construtor do pagamento de licença e arruação, emolumentos e braçagens.

A isenção de emolumentos que ora se pretende estabelecer, sem nenhum fundamento, na vasta área dos distritos de Inhaúma e Irajá, pode ser amanhã estendida às freguesias do Engenho Novo, Engenho Velho e outras, com sacrifício das rendas da Prefeitura que se verá na impossibilidade de custear seus mais urgentes serviços.

A cidade do Rio de Janeiro, ao contrário das européias que, à falta de área, crescem para cima, tende a estender-se pela sua vasta superfície, sendo que exatamente o seu maior desenvolvimento se faz para os lados de Inhaúma e Irajá, onde, portanto, ao contrário do que pretende o Conselho Municipal, é mister cuidar-se das edificações e alinhamentos, a fim de que os vindouros não repitam de nós o que dizemos de nossos antepassados."

Em 3 de novembro de 1903, o Conselho Municipal voltou à carga,

aprovando resolução que concedia 18 meses aos proprietários e moradores de Inhaúma, Irajá, Campo Grande, Guaratiba e Santa Cruz para cercarem seus terrenos, sem pagamento de emolumentos ou braçagens. Acrescentava que os terrenos em qualquer das freguesias urbanas ou suburbanas que não tivessem água, luz e esgotos ficariam isentos desse ônus.

Passos vetou também essa resolução, alegando:

A lei que obriga o fechamento dos terrenos não tem apenas em vista o embelezamento das vias públicas; é principalmente medida de polícia e higiene, tanto mais necessária quando se trata de zonas afastadas do centro da cidade e da ação fiscalizadora e repressiva da administração.

Condenava como um atentado às finanças municipais a isenção concedida aos distritos de Inhaúma e Irajá.

(...) a isenção do pagamento de braçagens ou emolumentos a todas as freguesias desituidas de água, luz e esgotos compreende todas as ruas recentemente abertas e que se abrem de hoje em diante, muitas situadas quase no coração da cidade, e algumas já beneficiadas pela Prefeitura: bastando citar a grande área do antigo Hipódromo Nacional, rasgada em grande número de ruas e praças, encravada entre duas ruas importantes, Haddock Lobo e Mariz e Barros, já em parte provida de iluminação, linha de carris etc.; e que entretanto, por não ser esgotada, irá gozar de tão grande favor, sendo de notar que só pela sua situação esses terrenos têm valor muito superior aos das freguesias suburbanas (...)⁶.

Em 1904, quando já estava em vigor o empréstimo municipal, garantido pela renda do imposto predial, estalaram novos conflitos entre o Prefeito e o Conselho Municipal, envolvendo a cobrança desse imposto, particularmente nas zonas suburbanas. Em maio, Passos vetou uma resolução determinando que não poderia ser cobrado um exercício semestral do imposto predial achando-se os anteriores em débito, e que o recibo de um exercício implicava, automaticamente, a quitação dos anteriores. Em 5 de outubro, tornou a vetar resolução que cancelava todos os lançamentos para a cobrança do imposto predial nas freguesias suburbanas e as respectivas dívidas, exceto dos prédios situados nas povoações que produzissem renda⁷.

A DITADURA DO PREFEITO

Nomeado diretamente pelo presidente da República, Francisco Pereira Passos tomou posse como prefeito do Distrito Federal em 30 de dezembro de 1902, recebendo o governo municipal das mãos do coronel Leite Ribeiro. Um dia antes fora promulgado o decreto Federal nº 939, que alterava a lei orgânica do Distrito Federal (Lei nº 85, de 20 de setembro

de 1892) e suspendia durante seis meses o Conselho Municipal, dando a Passos plena liberdade de ação para legislar por decretos, dispor discricionariamente do aparelho administrativo municipal e realizar operações de crédito sem a anuência do legislativo.

Na imprensa e no Congresso, as forças oposicionistas, invocando a Constituição e o regime republicano, reagiram duramente aos poderes extraordinários do prefeito e acusaram o governo de instaurar a ditadura na capital.

Em maio de 1903, o deputado Cassiano do Nascimento, líder da Câmara Federal, propôs ao Congresso o adiamento das eleições para o Conselho Municipal e a prorrogação dos poderes excepcionais de Pereira Passos. O projeto provocou a maior celeuma. Os jornais de oposição, principalmente o *Correio da Manhã* e o *Jornal do Commercio*, publicavam diariamente as mais veementes críticas ao Projeto Iníquo, invocando os valores constitucionais que desrespeitava e qualificando as forças governamentais no Congresso de "vasta família dos reptilianos de Bismarck".

Bernardo de Mendonça, um dos deputados oposicionistas, clamava na Câmara: "Esse projeto (...) faz um estado de sítio permanente no Distrito Federal. É a ditadura permanente".

A oposição conseguiu impedir que fosse votado antes da eleição dos intendentes municipais, consumada, afinal, em julho.

Criticando a manobra, o *Comentário* esgrimia a argumentação característica da retórica governamental que contrapunha a ação enérgica do prefeito, "alheio aos corrilhos partidários" e preocupado com o verdadeiro bem público, aos "exploradores profissionais da política" que sensibilizavam a boa fé dos espíritos "fetichistas pela forma representativa de governo". Segundo o jornal, os males provinham

(...) muito mais da própria instituição do que da qualidade dos indivíduos que a compõem. Colocado na estrita dependência de um grupo mínimo de cidadãos, pois é sabida a extensa exigüidade do número de eleitores municipais, os intendentes são, naturalmente, levados a considerar como interesse da cidade os interesses desse pequeno grupo...

Logo em seguida, em julho e agosto de 1903, entrou em discussão no Congresso a reforma da lei orgânica do Distrito Federal, destinada a cercar algumas atribuições do Conselho Municipal e ampliar os poderes do prefeito. Os discursos proferidos na Câmara pelo deputado do Distrito Federal José Cândido de Albuquerque Melo Matos, nas sessões de 11 e 17 de agosto, revelam, sob a ótica governista, o conteúdo do projeto e a natureza das discussões que suscitou⁴. Seu principal adversário era o deputado piauiense Sá Freire. Nessa polêmica, recheada de abundantes citações de autores estrangeiros sobre a questão das liberdades municipais, os exemplos da Inglaterra e dos Estados Unidos eram reivindicados por Sá Freire, que defendia a autonomia municipal, e rechaçados por Melo Matos, partidário da centralização do poder em mãos do executivo.

Os pontos básicos sustentados por este último eram: a Constituição

republicana consagrara, de fato, a autonomia dos municípios, mas não definira seus limites precisos; as municipalidades tinham duplo caráter, como órgãos de governo local e como agentes dos governos estaduais; a extensão dessa superintendência dependia da importância da cidade, e o Rio de Janeiro era a "cabeça urbana do país".

O Distrito Federal tem o caráter preponderante de agente do governo central da União (...) nas várias fases de sua evolução histórica, deve muitíssimo de sua civilização mais à ação do governo nacional do que aos esforços próprios de sua comunidade urbana.

Se, pois, é isto assim, nada mais justo do que sacrificar-se algo da autonomia municipal desta cidade em troca e recompensa dos enormíssimos lucros que ela tem auferido, está auferindo, e ainda há de auferir da sua condição de domicílio do governo geral.

Melo Matos discorria, em seguida, sobre as atribuições que competiam ao prefeito, em detrimento do legislativo municipal. Ao Conselho caberia apenas legislar sobre o seu regimento interno e os serviços locais de economia e polícia, decretar posturas, lançar contribuições e votar o orçamento. Ao executivo seriam reservados todos os atos de administração, gestão e execução.

Esse era o ponto nevrálgico do debate. Aos argumentos em favor da autonomia municipal e do princípio da "representação política", Melo Matos contrapunha o ideal da capacidade técnica e do apoliticismo que Passos encarnaria, admitindo mesmo que ele "nunca chegaria à Prefeitura por eleição, porque não é nem nunca foi político, nem é dotado para o ser". E arrematava:

A tão decantada autonomia municipal só tem servido para fomento de uma policitemia estéril e ruinosa, em todos os tempos e nas duas formas de nosso governo (...). As necessidades públicas e as conveniências da comunidade, em uma cidade como a nossa, são de tal arte complicadas, vastas, delicadas e imperiosas, que a administração municipal deveria ser vedada à exploração de partidos políticos (...) e provida de modo que o desempenho das funções municipais fosse cair nas mãos dos cidadãos do mais elevado grau de preparação técnica e administrativa.

A reforma da lei orgânica do Distrito Federal foi, afinal, aprovada, com várias modificações, transformando-se no já referido Decreto nº 1101 de 19 de novembro de 1903. Ela removeu vários obstáculos legais que comprometiam a viabilidade dos melhoramentos da capital, e proporcionou a Pereira Passos os poderes e atribuições necessários para dar efetivamente início às obras, até então executadas de maneira muito lenta. O decreto autorizou-o a contrair o empréstimo de 4 milhões de libras, com o prazo de 50 anos; a permutar ou vender em hasta pública as sobras de terrenos e prédios adquiridos ou desapropriados para a abertura de ruas e praças, independentemente de autorização do Conselho Municipal (a lei anterior exigia votações em dois anos sucessivos para que a municipalidade pu-

desse alienar terrenos); a contratar a execução de serviços de melhoramentos; resolver sobre demandas e acordos; regular a abertura de ruas; aceitar doações; dividir o Distrito Federal em circunscrições fiscais e organizar a estatística municipal.

Entretanto, o decreto conservou em mãos do legislativo uma atribuição importante - a aprovação do orçamento - que lhe serviria, daí por diante, como arma de pressão ou barganha com o executivo.

Em dezembro de 1903, Passos entrou em confronto com o Conselho Municipal que fazia todo o possível para retardar a aprovação do orçamento para o ano seguinte. Em dezembro de 1904, um mês após a eclosão da revolta da vacina, configurou-se nova crise envolvendo a aprovação do orçamento para 1905. Passos vetou o orçamento aprovado pelo Conselho e seu veto foi levado ao Senado. Criticando o legislativo municipal, O Paiz (18/12/1904) acusava:

O seu último ato, que foi precisamente a votação do orçamento, caracterizou de modo frisante a preocupação de servir a interesses privados e a agrupamentos políticos, em manifesto detrimento dos interesses superiores da população.

Além de denunciar o escândalo de ter sido elevado para 80 funcionários o pessoal de secretaria do Conselho, o jornal apontava as seguintes distorções:

Reduções injustificáveis de impostos, dispensa graciosa de obrigações legais, em benefício, umas e outras, de certas zonas da cidade onde se agrupam seus redutos eleitorais, rejeição sistemática de medidas indispensáveis ao melhoramento da cidade...⁴⁹

A oposição, liderada no Senado por Barata Ribeiro, acusava o prefeito de exercer a "ditadura financeira" no Distrito Federal e contestava sua competência para vetar o orçamento. Passos, por sua vez, invocava a lei orgânica e ameaçava prorrogar o orçamento em vigor. As duas facções imputavam-se os mais variados escândalos⁵⁰.

Permanecendo o Conselho irredutível, o prefeito prorrogou o orçamento de 1904. Em 3 de janeiro, Barata Ribeiro, através das colunas livres do *Jornal do Commercio*, conclamou a população a não pagar os impostos devidos à municipalidade, o que suscitou reações indignadas por parte dos demais jornais da capital.

Mesmo que tivesse razão, o recurso seria estimular o povo à recusa revolucionária do pagamento dos impostos cobrados? (...) Não há muito, vimos um senador da República (...) ir a uma reunião popular aconselhar o povo a que resistisse à bala à execução da lei que tornava a vacina obrigatória, (...) vemos agora outro senador vir à imprensa dar à população o conselho de recusar obediência a outra disposição, porque, no seu conceito, é ilegal! São as sementes da anarquia que se espalham às mancheias...⁵¹

NOTAS

1. RANGEL, A.A.S. *Renascença*. ago. 1904, p. 33.
2. MELHORAMENTOS da cidade projetados pelo prefeito do Distrito Federal. 1903.
3. *Ibidem*
As avenidas visavam, também, facilitar a expansão da infraestrutura de serviços urbanos (esgotos e água), permitindo "um traçado vantajoso para as grandes linhas de canalização, evitando as freqüentes aberturas de valas em ruas estreitas". Facilitariam, também, o enxugo do subsolo da cidade através da arborização, impraticável nas ruas estreitas.
4. O contrato para a construção da avenida, posto em concorrência de setembro a novembro de 1903, foi entregue aos engenheiros M. de Oliveira Roxo, M. Lafil e J. Rocha Miranda. A Prefeitura teria em mãos, na época, duas outras propostas de capitalistas europeus.
5. REIS, J. de O. 1977, p. 132.
6. Segundo Reis, foram aprovados por Passos 195 P.A. (projetos de alinhamento), por si só um verdadeiro plano de urbanização.
7. As sobras de terrenos nas Ruas do Sacramento, Prainha e Treze de Maio foram vendidas, em leilão, por 604 contos. Para alargar a Rua do Sacramento sem decretar desapropriações, a Prefeitura adquiriu amigavelmente 70 prédios por 12.446 apólices municipais; obteve o recuo de um outro prédio, mediante indenização de e firmou acordo especial que dispensou a compra do último. A despesa total foi de 2.197.550\$000, 40% a menos do que previa o orçamento, conforme a lei vigente de desapropriações. A 13 de maio requereu a aquisição amigável de 20 prédios (4.157 apólices) e a permuta e indenização de dois outros. A despesa inicialmente prevista foi reduzida em 59% (742.475\$000).
Essas reduções dão uma idéia do ônus que representava a legislação vigente e explicam o empenho que pôs o governo para derrubá-la no Congresso.
O Jornal do Commercio, um dos principais órgãos de oposição ao prefeito, junto com o *Correio da Manhã*, acusava a municipalidade de impedir os proprietários de empregarem seus capitais em novas construções. Por sua vez, a *Gazeta de Notícias*, aliada de Passos e do governo federal, sustentava que era cada vez maior o número dos que percebiam que "poucos empregos de capitais são tão bons como os que se fazem em terrenos e prédios".
A polêmica girava, na verdade, em torno de um ponto básico: o papel desempenhado pelo Estado como mediador ou executor da valorização e transferência da propriedade urbana para o grande capital.
A argumentação da *Gazeta* é muito clara nesse sentido:

A verdade é que por algum tempo houve quem não acreditasse na realização pronta da Avenida Central e dos outros melhoramentos projetados. Agora, porém, já não há quem tenha dúvidas a esse respeito. Todos sentem, portanto, que deslocado como vai ser um tão grande número de casas de comércio do centro da cidade, os terrenos e as construções que neles se acharem vão aumentar consideravelmente de preço. A luta do comércio para conseguir colocação na vizinhança dos bons lugares vai fatalmente, dentro de pouco tempo, ser extraordinária e produzir (...) uma elevação estupenda no valor da propriedade urbana.

GAZETA DE NOTÍCIAS. In: QUESTÕES Municipais, 1905, p. 82.

8. Numa circular aos agentes da Prefeitura, de julho de 1904, Pereira Passos exigia, por exemplo, que aplicassem as penas de multa e apreensão, estabelecidas no dec. 438 de 20 de junho daquele ano, contra os condutores de veículos que embarçavam a circulação dos bondes, de cujas linhas só se afastavam quando viam diminuída a velocidade dos mesmos.

9. EDMUNDO, L. 1938, p. 80.

10. Ibidem, p. 53.

11. Ib., p. 58.

Acrescenta o cronista:

Já existe o pingente. O pingente é tradicional. Nasceu com o primeiro estribo de bonde. Por vezes o cocheiro grita, voltando a cabeça para trás:

- Olhem o andaime à direita!

O aviso é feito ao pingente. Andaime, pelo tempo, chega a ser tudo o que se ache a poucos centímetros do estribo do bonde. Andaime é o bailio da casa em construção, com o seu madeiramento agressivo, como é, ainda, a carroça que descarrega mercadorias e, até, o cavalo do soldado de polícia de ronda, que descansa próximo à linha, sonolento e distraído. (Ib., p. 58)

12. RELATÓRIO do Prefeito Cândido Barata Ribeiro ao Conselho Municipal, 1893, p. 165.

13. Várias vezes seguidas, Passos solicitou créditos extraordinários ao Conselho Municipal para obras de calçamento (um dos primeiros pedidos referia-se às Ruas Jardim Botânico e Marquês de São Vicente).

Tentou também obter uma lei que obrigasse os proprietários a concorrerem com parte dos custos dos novos calçamentos, argumentando que aumentavam o aluguel dos prédios.

O projeto de lei em questão, que esbarrou com grandes resistências no Conselho, estabelecia que os proprietários de ambos os lados da via pública contribuiriam com 25% do orçamento para a primeira construção ou reconstrução do calçamento, e com 50% nas praças do centro da cidade, na Rua do Catete e na Praia de Botafogo. A faixa de calçamento para a qual os proprietários deveriam contribuir era limitada a 10m de extensão, no máximo.

Defendendo o projeto, a *Gazeta de Notícias* invocava o precedente dos proprietários que, voluntariamente, haviam contribuído para o calçamento da Rua da Quitanda; nas ruas percorridas por bondes, as companhias, os proprietários e a municipalidade arcavam, respectivamente, com 1/3 das despesas.

GAZETA DE NOTÍCIAS. In: QUESTÕES Municipais, 1905, p. 57-60.

14. BOLETIM da Intendência. jul/set 1903.

15. Em fevereiro de 1903, a prefeitura firmou contrato com a firma Carlos Canteville & Cabaud para o assentamento de dez balanças de pesagem de veículos, nos Largos da Lapa, da Carioca, da Assembléia, de Santo Cristo e na Praça Municipal.

16. GAZETA DE NOTÍCIAS. In: QUESTÕES Municipais, 1905, p. 98.

17. A prefeitura entrou em conflito também com a Cia. de Carris Urbanos, que se opôs ao asfaltamento da Rua 1^{de} Março.

18. ENGELS, F. 1979, p. 2-3.

19. Para conhecimento do plano original da Prefeitura, incluindo a parte referente ao governo federal: MELHORAMENTOS da cidade do Rio de Janeiro, 1903.

20. CÂMARA dos Deputados. 1978, p. 317.

21. BOLETIM da Intendência. jul/set 1903.

22. QUESTÕES Municipais. 1905, p. 168-9.

23. BOLETIM da Intendência. jul/set 1903.

24. ATAÍDE, R.A. de /s.d./, p. 240.

25. VIEIRA, J. /s.d./, p. 101.

26. BOLETIM da Intendência. jul/set 1903, p. 39.

27. Para redigir este item sobre a negociação do empréstimo municipal no exterior utilizei um conjunto de cartas manuscritas e telegramas que compõem a correspondência de Pereira Passos e seu filho com os diversos intermediários que intervieram, de maneira formal ou não, nas negociações. Essa correspondência e alguns recortes

de jornal encontravam-se numa caixa de documentos não classificados no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

28. Nos Boletins da Prefeitura encontram-se abundantes circulares, muitas redigidas pelo próprio Passos, que revelam um olho constantemente atento ao funcionamento dessa máquina de fiscalização e cobrança que o prefeito queria bem azeitada. Particularmente significativo é o controle exercido sobre os funcionários subalternos - o corpo de guardas e agentes municipais - que atuavam diretamente nas ruas, permissivos e tradicionalmente corruptos, mas indispensáveis para a execução da política de arrocho fiscal e de repressão a práticas condenadas em nome da modernização. Medidas visando ao mesmo objetivo foram o decreto 385, de 4 de fevereiro de 1903, que tornou mais ágil e sumário o processo administrativo das infrações de posturas, leis e regulamentos municipais, e o decreto nº 399, de 6 de março de 1903, dando novo regulamento às Agências da Prefeitura. Outro instrumento de centralização burocrática, um dos pontos centrais da Mensagem de outubro de 1903, foi a estatística municipal, em cuja perfeição "reside em grande parte o segredo dos bons governos..." Pelo decreto 374, de 16 de janeiro de 1903, Passos designou para cada um dos 27 distritos fazendários da cidade uma comissão composta por um agente da Prefeitura, um comissário de higiene e um lançador. Além de verificar as condições sanitárias dos prédios, as comissões tinham várias incumbências fiscais.
29. Sobre esse ponto, há um comentário interessante em Matos: "Desde 1893, ano em que começou a vigorar a nova organização pela lei de 30 de novembro de 1892, que os funcionários municipais estavam habituados ao degradante e desmoralizador sistema de atraso nos pagamentos. Os meses de março e setembro, sendo os de arrecadação do imposto predial, eram considerados os da vaca gorda e só nos meses próximos a eles é que os operários e empregados recebiam em dia seus vencimentos. Fora disto, era preciso tomar empréstimos, fazer operações de crédito para arranjar algum dinheiro a fim de pagar alguns meses; a regra, porém, invariavelmente seguida desde 1893 era que só se pagava em abril, outubro e maio, por causa do imposto de licença em grosso e o mais comum era o atraso de dois, três e até cinco meses". AUTONOMIA Municipal do Distrito Federal. 1903, p. 26-7.
30. QUESTÕES MUNICIPAIS, p. 47-51.
31. Elogiando a atuação do prefeito, Matos (AUTONOMIA Municipal do Distrito Federal. 1903, p. 27-8) cita como um dos seus grandes êxitos, o fiscal:

As multas vão sendo arrecadadas por forma de que não há memória na municipalidade. Até agora, isto é, até fins do semestre vencido (1º semestre de 1903), tem-se recebido mais multas do que em todos os exercícios anteriores se recebia em cada ano.

De fato, segundo a Mensagem de julho/setembro de 1903, as rendas provenientes das infrações de posturas foram de 19:043\$619 em 1900, 35:811\$670 em 1901, 15:630\$000 em 1902 e 30:813\$100 nos 7 primeiros meses de 1903.

32. A questão do patrimônio municipal foi objeto de eruditas polêmicas históricas, minuciosamente documentadas, no Congresso e na imprensa, principalmente entre o deputado Felisberto Freire e Vieira Fazenda. Ambos se baseavam nos títulos de sesmarias doadas ao governo municipal e no auto de medição de 1753, transcrito no livro de Haddock Lobo. Foi um dos pontos mais polêmicos do debate em torno da reforma da lei orgânica do Distrito Federal, visto que a oposição queria deixar esta questão entregue ao legislativo municipal, muito mais permeável aos interesses privados.
33. AUTONOMIA Municipal do Distrito Federal. 1903, p. 36.
34. Lei Municipal nº 632, de 9 de novembro de 1898.
Em 30 de maio de 1903, a Diretoria Geral do Patrimônio fixou o prazo de 30 dias para que os foreiros legalizassem a posse de seus terrenos e saldassem seus débitos. Por portaria de 15 de julho, Passos autorizou a realização dos trabalhos para a fixação das sesmarias urbanas.
Ao colocar em prática essas medidas, entrou também em choque com o poder judiciário local que criava

(...) embaraços insuperáveis à restauração do patrimônio municipal ao deixar de exigir das partes os respectivos títulos de propriedade dos terrenos em que se acham edificadas prédios em litígio, dando lugar a que sejam considerados alodiais terrenos que foram, anteriormente, transferidos uma ou mais vezes com licença da Municipalidade - como foreiros. Idêntica irregularidade se verifica nas escrituras de compra, em cartas de adjudicação e de arrematação de muitos terrenos de mangue, da Cidade Nova e de marinhas do litoral do Distrito Federal.

BOLETIM da Intendência Municipal. jul/set 1903, p. 48-9.

35. Por ocasião de uma visita de Pereira Passos a Copacabana, em 5 de junho de 1904, uma comissão de senhoras desse "próspero e salubre arrabalde" entregou-lhe um abaixo-assinado em que pediam:

Como V.Exa. sabe, não há em Copacabana um logradouro onde seus moradores, assim como seus numerosos visitantes, possam gozar do belo panorama com que a natureza o dotou e mais do delicioso clima que possui (...) os abaixo-assinados pedem a V.Exa., como um melhoramento e aformoseamento palpantes, o ajardinamento da praça Malvino Reis, à semelhança do que V.Exa. mandou executar no Alto da Boa Vista, na Tijuca.

BOLETIM da Intendência. jul/set 1903, p. 48-9.

36. LIMA BARRETO, A.H. de. *Clara dos Anjos*. p. 31-42. Esse romance contém uma caracterização exemplar da ambiência dos subúrbios cariocas nos primeiros anos do século.
37. LIMA BARRETO, A.H. de. A Estação. In: ———. *Feiras e mafusás*. p. 139-51. Vide também, no mesmo volume, "O trem de subúrbio", p. 246-52.
38. SANTOS, F.A.N. /s.d./, p. 77.
39. ABREU, M. & BRONSTEIN, O. 1978, p. 80.
40. A expansão da circulação de passageiros entre o centro e o subúrbio levou o executivo federal a promulgar o decreto nº 5.366, de 7 de novembro de 1904, determinando a "completa transformação do serviço de transporte de subúrbios pela Central..." Reconhecendo a impropriedade do material usado, determinava a substituição gradual da tração a vapor pela elétrica nos trens da Central. Uniformizava, também a bitola das linhas federais que serviam o Distrito Federal, e previa a abertura de novos ramais.

O decreto contemplava, por fim, o transporte de cargas e passageiros até os canteiros das obras do porto e da avenida, por meio de linhas férreas, "aéreas ou subterrâneas", que desceriam de um lado, até as Avenidas Central e Beira-Mar, de outro, pelas Avenidas do Cais (Rodrigues Alves) e do Mangue (Francisco Bicalho).

BOLETIM da Intendência. out/dez 1904, p. 31-2.

41. Os sucessores de Pereira Passos só fizeram acentuar a profunda clivagem entre a ocupação da vertente nobre da cidade e os subúrbios, relegados ao abandono. Na curta administração de Paulo de Frontin (janeiro a julho de 1919) foram reiniciadas as grandes obras públicas beneficiando a zona sul: alargamento e pavimentação da avenida Atlântica; abertura da avenida Meridional (atual Delfim Moreira), prolongamento da avenida Beira-Mar, com o nome de Presidente Wilson; alargamento da Avenida Niemeyer etc.
- Obedecendo à mesma estratégia de Pereira Passos, as obras municipais prosseguiram, com maior intensidade, na administração de Carlos Sampaio (1920-1922), que assumiu o cargo com a incumbência de preparar a cidade para os festejos do 1º Centenário da Independência. Uma de suas primeiras iniciativas foi o arrasamento do morro do Castelo, berço histórico do Rio de Janeiro, que, há tempos, se havia transformado em populosa zona proletarizada, bem ao lado da imponente Avenida Central. Mais uma vez, em nome da higiene e da estética, arrasaram-se centenas de prédios, para proporcionar ao capital financeiro e imobiliário outra área valorizada no coração da cidade.

A abertura da Avenida do Contorno (atual Rui Barbosa), onde foi construído o Hotel Sete de Setembro para alojar os ilustres visitantes estrangeiros, exigiu também a remoção de "barracões imundos, a maioria dos quais feitos de folhas de zinco, tábuas velhas, e até de latas de gasolina..."

Outra área beneficiada foi a Lagoa Rodrigo de Freitas, em cujas margens pantanosas habitava uma população operária atraída pela proximidade de grandes fábricas têxteis. Numa crônica datada de 27 de fevereiro de 1920, Lima Barreto resume bem a natureza desse processo:

Aos famosos melhoramentos que têm sido levados a cabo nestes últimos anos, com raras exceções, tem presidido o maior contra-senso. Os areais de Copacabana, Leme, Vidigal etc., é que têm merecido os carinhos dos reformadores apressados.

É preciso não cessar em profligir tal erro; tanto mais que não há erro, o que há é especulação, jogo de terrenos, que são comprados a baixo preço e os seus proprietários procuram valorizá-los num ápice de tempo, encaminhando para eles os melhoramentos municipais.

Todo o Rio de Janeiro paga impostos para que tal absurdo seja posto em prática; e os panurgianos ricos vão docilmente satisfazendo a cupidez de matreiros sujeitos para quem a beleza, a saúde dos homens e os interesses de uma população nada valem.

LIMA BARRETO. *Bagatela*, p. 276-9.

42. BACKHOUSER, E. 1906, p. 4-5.

43. BOLETIM da Intendência. 1906, p. 74.

A nova divisão territorial foi estabelecida pelo decreto nº 31, de 16 de junho de 1903.

44. BOLETIM da Intendência. out/dez 1903, p. 87-8.

Referia-se também ao distrito de Andaraí, "de enorme extensão e de muito trabalho", sobretudo trabalhos de viação, onde os guardas municipais se dedicavam, quase que exclusivamente, à tarefa de entregar intimações para que se murassem os terrenos e se colocassem lajedos, defrontando-se com a má vontade dos proprietários, "...residindo muitos a grande distância do distrito e mesmo fora dele".

45. Ibidem, p. 89-90.

46. BOLETIM da Intendência. out/dez 1904, p. 72.

47. QUESTÕES MUNICIPAIS, p. 120.

48. As citações que vêm em seguida constam de MATOS, J.C. de A.M. 1903.

49. QUESTÕES MUNICIPAIS, p. 303-4.

50. Uma das acusações era que Pereira Passos concedera um empréstimo ao empreiteiro do cais de Botafogo, com recursos municipais. Em 25 de dezembro, a *Gazeta de Notícias* explicava:

(...) ameaçando o pessoal em serviço nas obras (do cais) fazer greve, resolveu a prefeitura (...) mandar pagar o que era devido ao aludido pessoal por conta da quantia muito maior que tinha o empreiteiro de receber dos cofres municipais. (Ibidem, p. 312).

51. O PAIZ, 6 de janeiro de 1905, p. 323.

Capítulo 14

OS DESERDADOS DA URBE RENOVADA

REFORMANDO VELHAS USANÇAS

Ao mesmo tempo em que remodelava, junto com o governo federal, a estrutura material da cidade - demolições de prédios, abertura de avenidas, prolongamento e alargamento de ruas, reforma do calçamento, arborização e ajardinamento de praças etc - Pereira Passos usava seus poderes discricionários, nos seis primeiros meses de 1903, para colocar em vigor um elenco de decretos destinados a transformar "velhas usanças" que negariam ao Rio de Janeiro foros de capital "e mesmo de simples habitat de um povo civilizado".

Foram medidas que atingiram frontalmente as condições de vida da grande massa popular não só a que residia e trabalhava no centro e em suas imediações, como a que habitava os subúrbios e zonas rurais da cidade. Alteraram ou pretendiam alterar práticas econômicas, formas de lazer e costumes, profundamente arraigados no tecido social e cultural do Rio de Janeiro.

Os objetivos ou "estratégias" subjacentes a essas medidas eram variadas: entrelaçavam-se razões políticas ou puramente ideológicas, ligadas a formas burguesas de desfrute do espaço urbano, razões sanitárias, razões econômicas (inviabilizar, por exemplo, certas práticas em benefício do grande capital) e fiscais. Quanto a esse último ponto, vale ressaltar que o cipoal de interdições semeadas pelo prefeito redundaram em considerável aumento de itens da receita municipal, tais como multas, impostos de licença, de cães etc. Isso significa que, independentemente dos objetivos visados por essas medidas, elas serviram para descarregar parte do ônus da "modernização" sobre a heterogênea plebe carioca.

Nas palavras do próprio Pereira Passos:

Comecei por impedir a venda pelas ruas de vísceras de reses, expostas em tabuleiros, cercados pelo vôo contínuo de insetos, o que constituía espetáculo repugnante. Aboli, igualmente, a prática rústica de ordenharem vacas leiteiras na via pública, que iam cobrindo com seus dejetos, cenas estas que, ninguém, certamente, achará dignas de uma cidade civilizada.

(...) Mande, também, desde logo, proceder à apanha e extinção de milhares de cães, que vagavam pela cidade, dando-lhe o aspecto repugnante de certas cidades do Oriente, e isso com grave prejuízo da segurança e da moral públicas.

Tenho procurado pôr termo à praga dos vendedores ambulantes de bilhetes de loteria, que, por toda parte, perseguiram a população, incomodando-a com infernal grita e dando à cidade o aspecto de uma tavalagem. Muito me preocupei com a extinção da mendicidade pública, o que mais ou menos tenho conseguido, de modo humano e equitativo, punindo os falsos mendigos e eximindo os verdadeiros à contingência de exporem pelas ruas sua infelicidade (...)¹.

A venda de miúdos de reses em tabuleiros pelas ruas foi proibida em janeiro de 1903. Em janeiro do ano seguinte, porém, Passos voltou atrás e permitiu essa modalidade de comércio, até às 10 horas da manhã, com a condição de que os ambulantes transportassem os miúdos à cabeça ou em carros, em caixas de zinco divididas internamente (especificando-se minuciosamente as suas características e fixando-se multa em caso de infração)².

Estava em jogo uma modalidade de comércio ambulante de um gênero de consumo eminentemente popular. Passos voltou atrás ou porque foi impossível erradicá-la num contexto de recessão e desemprego que empurrava novos contingentes de trabalhadores às incontáveis modalidades do subemprego que caracterizavam o universo do trabalho urbano carioca, ou, pelo lado da reprodução da força de trabalho, por imposição da carestia e do agravamento das condições de vida da população, que exigiram a preservação de certas formas "anacrônicas" do sistema de abastecimento do Rio.

A ordenha de vacas leiteiras na via pública foi proibida também em janeiro de 1903. Era um antigo costume as ruas estreitas da cidade serem percorridas, de manhã, por manadas de vacas, ordenhadas à porta dos fregueses. Tratava-se, de outro gênero de consumo popular importante. Simultaneamente, a Prefeitura fixou normas para a fiscalização sanitária do leite produzido e distribuído à população. Proibia a adição de substâncias estranhas, tornava obrigatória a vacinação com tuberculina das vacas (serviço a cargo da Diretoria Geral de Higiene e Assistência Pública, órgão municipal encarregado da higiene defensiva), dava instruções para a fiscalização dos estábulos disseminados na zona urbana e rural do Rio de Janeiro³.

A captura e extinção dos cães que vagavam pelas ruas foi decretada em abril de 1903, estabelecendo-se, também, a obrigatoriedade da matrícula dos cães cujos donos residissem no Distrito Federal, o que implicava o pagamento de um imposto anual de dez mil réis⁴. A receita municipal ganhou, com isso, uma nova fonte de arrecadação, pela cobrança do imposto ou das multas.

Conta-nos Raimundo de Ataíde:

Foi um deus nos acuda. O cachorro, naquele tempo, era mais do que hoje um elemento essencial nas casas de família (...). Os cães seriam matriculados, teriam coleiras e ficariam obrigados a se submeterem à inspeção de saúde. Todos os dias surgiam queixas contra o prefeito cruel, insistentemente acusado de ser inimigo dos animais⁵.

O decreto isentava do imposto, mas não da matrícula, os cães de vigia ou de caça, e só autorizava o livre trânsito aos cães destinados à vigilância do gado nas estradas, campos, estrebarias e currais.

A prática da mendicância pública foi proibida em março de 1903. Na literatura cronística da época, e desde pelo menos o último quartel do século passado, são constantes as referências à enorme quantidade de mendigos e, de modo geral, desocupados que vagavam pela cidade, fato sempre associado à criminalidade urbana, que ganhava proporções inusitadas e aspectos qualitativamente novos.

Não é preciso insistir em que a mendicância e a vagabundagem constituem fenômenos clássicos gerados pelas contradições estruturais ao desenvolvimento do capitalismo, revestidos de características próprias nas formações sociais dependentes, retardatárias ou como quer que se as chame. Enquanto as relações de produção dominantes no meio urbano foram escravistas, a vadiagem e a prostituição representaram "estados patológicos", na expressão de Caio Prado, a que se via reduzida a população livre onde todas as formas de trabalho eram encaradas como indignas e exercidas exclusivamente pelo escravo.

Com a desagregação do escravismo e a difusão das relações sociais capitalistas no tecido urbano, a desocupação ganhou novas dimensões, dadas as características da estrutura ocupacional do Rio de Janeiro e a permanência na cidade de contingentes populacionais em proporção muito superior às limitadas necessidades do setor industrial e dos serviços, sobretudo nas conjunturas de recessão e desemprego.

A administração municipal não podia, evidentemente, nem se propunha a resolver o problema. Buscava, simplesmente, extirpar da cidade, que se queria exibir para o estrangeiro como moderna e civilizada, essa chaga, essa "disfunção" que a enfeava, limitando-se a enclausurar os mendigos e vadios na delegacia ou num asilo.

Segundo a lei, os inábeis para o trabalho, depois de submetidos ao exame de uma comissão de três médicos da Diretoria Geral de Higiene e Assistência Pública, eram recolhidos ao asilo S. Francisco de Assis. Aqueles considerados válidos e, portanto, vadios, incluindo os menores de idade, eram entregues às autoridades policiais e enquadrados no Código Penal.

Mas não havia prisões nem leitos de asilo em quantidade suficiente para acolher aquela grande massa de gente que vivia à custa da "caridade pública". Nos Boletins da Prefeitura, ao longo de todo o governo de Passos, sucedem-se as circulares aos agentes, cobrando a rigorosa execução do decreto, o que mostra que a chaga da mendicância persistia, apesar dos esforços repressivos do Estado.

Significativamente, as circulares tratando da mendicância referiam-se, quase sempre também, aos vendedores ambulantes de bilhetes de loteria - prática banida pelo Decreto 372 de 9 de janeiro de 1903 -, que se concentravam nos mesmos pontos que os mendigos: nas praças, nos estribos de bondes, nas portas e adros dos templos, nas estações de bondes e das barcas da Cia. Cantareira de Viação Fluminense, e até mesma em bairros mais afastados do centro da cidade.

Essas circulares autorizavam os agentes e guardas municipais a recorrerem ao auxílio da polícia, e constantemente ameaçavam de punição os que se deixavam subornar, fechando os olhos ao persistente abuso.

A QUESTÃO DOS AMBULANTES

Embora o Rio de Janeiro fosse o maior centro industrial do país (São Paulo só o sobrepujaria na década de 1920), as unidades de produção fabris tinham, no tecido econômico e social da cidade, uma importância que precisa ser relativizada. Além do proletariado caracteristicamente industrial - que protagonizava as primeiras greves e animava os primeiros sindicatos e os efêmeros partidos anarquistas e reformistas - é preciso colocar em foco, também, o contingente majoritário de trabalhadores que viviam à custa de alguma forma de comércio ambulante - frequentemente associado aos igualmente numerosos e variados ofícios artesanais.

A multidão de ambulantes e pequenos artesãos - traço característico da paisagem social do Rio de Janeiro desde os tempos coloniais - persistia no início do século, mesmo que num contexto qualitativamente novo. Não eram mais os escravos de ganho que coloriam as ruas com seu alarido, mas negros e mulatos tão "livres" quanto os imigrantes estrangeiros, especialmente os portugueses, já incorporados à linguagem anedótica, depreciativamente, como "burros de carga" (afeitos a todo tipo de trabalho pesado ou desqualificado).

Alguns segmentos desse pequeno setor mercantil e artesanal urbano foram varridos porque entravam em choque com as novas exigências da reprodução do capital ou da força de trabalho, quer por razões de saneamento, de circulação urbana ou de abastecimento.

Na obra de Luís Edmundo, colhe-se uma infinidade de retratos dos personagens mais típicos desse universo econômico-social da cidade: os meninos vendedores de jornais; o preto fabricando cestas numa calçada; o vendedor de carvão puxando dois burros com cestos carregados; o português de vastos bigodes que vem tocando os perus com uma vara comprida ("Olha ôôô prú uu da roda vô ôôô aí"); o vendedor de abacaxi; o italiano do peixe; o turco dos fósforos, o vassoureiro, o comprador de metais, o garrafeiro com o cesto à cabeça; a negra da canjica; os portugueses que oferecem empadas à porta dos teatros.

Também o sorveteiro - com a lata equilibrada na cabeça, envolta em panos brancos ou empurrando uma carrocinha em forma de navio; o funileiro que batuca num prato de cobre com um badalo de chumbo para chamar a freguesia; o mascate de panos e armarinho, que carrega às costas caixas enormes e vibra uma espécie de matraca para chamar a freguesia; os doceiros de caixa, que tocam gaita de boca para atrair as crianças; a baiana instalada num vão de porta, com trajes africanos. Vende-se

caldão de cana em carrocinhas com realejos... A lista é interminável e inclui imigrantes de várias nacionalidades, negros e retirantes de outros Estados. Muitos desses ambulantes já existiam no Rio há um século; outros eram criações recentes, como os compradores de ratos. Nas palavras de Luís Edmundo:

Quando a repartição de higiene manda matar os ratos que aqui festivamente recebem a bubônica importada da Europa, pondo em xeque a obra do diretor da Repartição de Higiene Pública, Osvaldo Cruz, andam homens pela rua a comprar os roedores mortos, de tal sorte os filhos da terra a caçá-los. Diz-se que só na zona dos bacalhoeiros da Rua do Mercado e na de certos trapiches da Saúde, se conseguiu um número de ratos maior que o de toda a população do distrito.⁷

Do leiteiro, uma das modalidades de comércio ambulante excluídas por Pereira Passos, no caso por razões sanitárias, Luís Edmundo nos dá um retrato eivado de hostilidade ao português, tão insuflada na época pelos apologistas da remodelação da capital:

O mais vergonhoso de todos esses ambulantes do começo do século, porém, é o leiteiro, com a esqueletrica vaca que hoje, felizmente, esconde a sua tuberculose no fundo dos estábulos que recuaram para bairros distantes.

O vendedor de leite, que usa barba passa-piolho e tamancas, é dos primeiros ambulantes a surgir na rua mal desperta, puxando por uma cordinha curta o rumiante do seu comércio, magro e pachorrento, duas ou três chocalhantes campanhas dependuradas ao pescoço bambo e pelancudo. E logo o homem da ajudância no serviço, atrás, ordenhador astuto da alimária, mágico avisado, capaz de transformar, à vista do freguês, sem que este perceba, a água que está dentro de múltiplas vasilhas em leite, e do melhor!

(...) ao lado do leiteiro, contra a vida de nossas pobres criancinhas, estão com uma força terrível uma imprensa estrangeira que vive a defender o que ela chama "a liberdade do comércio num país que ainda precisa de imigração" e a corja da política, que ainda vive dessa mesma imprensa e que, para não desgostá-la, impede a ação dos defensores da saúde do povo⁸.

Fosse com a intenção de banir da cidade que "civilizava" modalidades de comércio ambulante, pequenos ofícios e meios "arcaicos" de distribuição e transporte, fosse apenas com a intenção de descarregar parte do ônus da reconstrução da cidade nos segmentos mais vulneráveis da população, o fato é que Pereira Passos usou, com todo o rigor, a sua máquina repressiva e fiscal contra os vendedores ambulantes e todos aqueles "autônomos", para os quais o pagamento de licenças ou multas representavam, muitas vezes, um encargo insustentável.

Os mais variados subterfúgios foram usados para burlar o implacável fisco, como se verifica, por exemplo, nas entrelinhas do Decreto nº 394, de 20 de fevereiro de 1903:

As licenças de vendedor ambulante e de veículos valerão exclusivamente, no primeiro caso, para a pessoa que conduzir as mercadorias de venda licenciada e, no segundo caso, para os proprietários ou condutores dos mesmos veículos. Os mascates e os proprietários ou condutores que requererem segundas vias de licenças deviam pagar como se fossem licenças novas.

A mesma preocupação transparecia numa circular de julho de 1903, recomendando aos agentes da Prefeitura a mais rigorosa vigilância sobre os mascates e vendedores ambulantes de modo a impedir que eles continuassem a fraudar a Fazenda Municipal, negociando sem a necessária licença, ou vendendo, mediante artifícios diversos, gêneros não compreendidos entre aqueles que eram objeto das licenças. No mesmo mês, a Fazenda Municipal fixou o prazo de 15 dias para que os volantes da cidade apresentassem "os utensílios que empregam para a condução dos gêneros de seus negócios, a fim de serem numerados".

A ação legi ferante do prefeito atingiu também frações do pequeno e, inclusive, do grande capital comercial. O Decreto nº 421, de 14 de maio de 1903, proibiu, nos estabelecimentos comerciais, a exposição de artigos nas umbreiras e vãos das portas que abriam para a via pública, exceto quando ocupados por vitrines (Essa exibição, "ora grotesca, ora anti-higiênica, e sempre inconveniente", dava também à capital o aspecto de uma cidade atrasada do Oriente).

Medida de grande repercussão foi a guerra contra os quiosques, condenados como anti-higiênicos e sem "inspiração artística". Construções ligeiras de madeira e zinco, de traços orientais, disseminadas pelas calçadas, os quiosques eram pontos naturais de aglomeração dos trabalhadores das ruas, os "pés-rapados", que ali consumiam vinho, café, broas, sardinha frita, lascas de porco, queijo e outras miudezas. Ao contrário do que sugere Luís Edmundo, sobre aquele "comércio estreito e pobre, em que o dono é caixeiro, ao mesmo tempo", Ataíde diz que grande parte dos quiosques pertencia a uma poderosa Companhia de Quiosques, à qual Pereira Passos teria proposto a indenização de 300.000\$000 pela rescisão do contrato, que se estenderia até 1911. O magnata que os explorava teria exigido 1.500.000\$000. Indiferentemente à grita dos jornais de oposição, o prefeito, então, iniciara a derrubada dos quiosques, obrigando o proprietário a aceitar um acordo mais vantajoso.

Analisando a questão do prisma do abastecimento de alimentos à população, podemos enfeixar a proibição da venda de vísceras de reses, da ordenha de vacas e a erradicação dos quiosques sob uma mesma perspectiva, agregando-lhe outras medidas direcionadas contra práticas rurais que subsistiam no perímetro urbano do Rio de Janeiro.

Além de obrigar os estábulos a se enquadrarem em normas higiênicas e a recuarem para zonas mais afastadas, a Prefeitura visou também as hortas e capinzais. Através do Decreto nº 974, de 20 de novembro de 1903, o legislativo municipal autorizou o prefeito a demarcar uma área nos limites da qual ficaria proibida a cultura de hortas e a plantação de capim, fixando prazo para que cessassem as existentes. As hortas e capinzais já tinham sido proibidas na zona urbana por um decreto de 1899, que nunca fora posto em prática.

O Decreto nº 492, de 3 de agosto de 1904, proibiu o plantio de capinzais, tanto de uso particular como para comércio, e o das hortas de comércio no extenso perímetro, demarcado pela linha que, partindo da praia da Saudade, esquina com a Rua General Severiano, contornava as

Ruas da Passagem, D. Mariana, cemitério S. João Batista e outras, seguindo pela encosta dos morros a cavaleiro destas ruas, até o alto da Rua Humaitá, limite do distrito da Lagoa; por esse limite até o pico de Santa Marta; deste ponto, até a entrada do túnel do Rio Comprido, nos limites do distrito da Glória, até encontrar a Pedro Américo. A linha contornava, em seguida, as Ruas Itapiru, Estrela e Bispo até encontrar o Rio Comprido, descia o seu curso até o mar, fechando-se o perímetro pelo litoral.

Outra medida que repercutiu no consumo alimentar da população foi a revalidação de uma postura de 1890, que proibia na cidade a criação de suínos, atividade de "fundo de quintal", ainda hoje importante nas favelas cariocas para subsistência de seus moradores. Houve muita resistência à medida, executada pelos agentes da Prefeitura, com o auxílio da polícia, transportando-se os animais apreendidos para o matadouro de Santa Cruz, onde eram leiloados (os marchantes devem ter tirado bom proveito disso).

A proibição de que circulassem pelas ruas e estradas do perímetro urbano os chamados "cargueiros" - animais atrelados uns aos outros e guiados por um condutor a pé -, que traziam produtos hortigranjeiros para a cidade, também afetou o abastecimento e atingiu diretamente os pequenos produtores rurais existentes em arrabaldes ainda próximos do centro. O prefeito alegava que o sistema de transporte urbano de cargas sobre animais, além de ser muito lento, perigoso e "anti-estético", era incompatível com o grau de adiantamento já atingido pelo Rio de Janeiro.

Os cargueiros ofereciam perigo aos transeuntes e embaraçavam a viação pública. Apesar disso, só como concessão provisória aos pequenos lavradores que não podiam substituir de pronto este meio de transporte, permitiu que continuassem a trazer o produto de suas lavouras para o centro comercial em cargueiros isolados, cada um sob a condução de um guia ou condutor especial. O prazo para entrar em vigor a interdição, em 1^o de janeiro de 1905, foi prorrogado até 31 de janeiro, por requerimento de alguns agricultores de pequena lavoura e moradores na Tijuca¹⁰.

Ao mesmo tempo em que espremia ou desarticulava a pequena lavoura, o comércio ambulante, os meios arcaicos de transporte e distribuição, Pereira Passos promovia a construção de mercados na cidade, abrindo espaço para a exploração do abastecimento alimentar da população pelo grande capital comercial, ligado ao poderoso comércio atacadista do Rio e ao capital estrangeiro.

A trajetória desse contrato assemelha-se às concessões imperiais: uma companhia estrangeira apoderou-se de duas concessões importantes para o construção de mercados no Rio de Janeiro.

Em 4 de junho de 1903, foi revalidado o contrato com Manuel Costa (de 4 de setembro de 1900) para a construção e exploração de 15 pequenos mercados na zona urbana e suburbana do Distrito Federal, nos seguintes locais: Praça da Harmonia, Praia do Russel, Praia de Botafogo, Campo de Marte, Catumbi, Largo dos Guimarães (Santa Teresa), Tijuca, São Cristóvão, Voluntários da Pátria, Vila Isabel, Méier, São Francisco Xavier, Senado e Copacabana.

Dias depois, em 20 de junho, o contrato de Manoel Costa foi cedido à The Brazilian Cold Storage and Development Company Limited, sociedade anônima com sede em Londres, legalmente autorizada a funcionar na República pelo Dec. 4842, de 26 de maio de 1903. Assinavam o termo de cessão, como seu procurador, Tarquínio de Sousa, e como seu representante legal, R.G. Reydy.

Em setembro, a Prefeitura entregou a essa companhia três terrenos, pertencentes ao patrimônio municipal, para a construção de três pequenos mercados, na praça do Mercado da Harmonia, entre a Rua da Saúde e o mar (3.991,05m²); na Praia do Russel (4.309,50m²) e na de Botafogo (1.596,02m²).

Por outro lado, em 19 de junho de 1903, a Prefeitura e a União assinavam termo em nome da Companhia Mercado Municipal do Rio de Janeiro para a construção uso e gozo de uma praça de mercado na Praia D. Manuel¹⁴. Essa companhia resultara da fusão da arrendatária do Mercado da Candelária com a concessionária de um grande mercado projetado para a Praia D. Manuel, que seria, na expressão de Passos, "uma Praça de Mercado digna de nossa Capital". A empresa concessionária já havia reunido o capital de quatro mil contos, através de empréstimo por debêntures, lançado com a autorização da Prefeitura. Em 25 de junho a Companhia Mercado Municipal obteve autorização para fazer nova emissão de debêntures no valor de 370.000 libras esterlinas, com cujo produto seria resgatada a emissão, já feita, de quatro mil contos. Pouco depois, em novembro, requeria (e o requerimento foi deferido) a transferência da concessão à companhia The Rio de Janeiro Municipal Markets and Cold Storage Company.

No cipoal de interdições semeadas pelo prefeito, incluem-se ainda várias medidas destinadas a transformar aquela multidão irrequieta de "pés-descalços" que dominava a paisagem da cidade numa população de cidadãos disciplinados, forjados segundo valores ou estereótipos ideológicos elaborados pela burguesia européia para o exercício da sua própria dominação.

Isso se observa de forma particularmente nítida no domínio das diversões populares. Em dezembro de 1903, o entrudo foi proibido, fixando-se multas para os infratores ou pena de dois a oito dias de prisão para os que não pudessem pagar. Os agentes da Prefeitura tinham ordens de inutilizar as "laranjas" encontradas pelas ruas e de prender aqueles que lançassem sobre os transeuntes ou sobre as pessoas nas janelas de suas casas qualquer líquido por meio de seringas, pós, estalos, confetes etc. Em substituição ao carnaval, essa festa bárbara e promíscua, Pereira Passos instituiu a elegante "Batalha das Flores", que deu ensejo à pedagógica exibição das elites, em trajes de gala, nos seus carros ricamente ornamentados, para a platéia popular passiva e embasbacada.

Os decretos promulgados pelo prefeito, sobretudo na fase inicial de seu governo, quando pôde legislar ditatorialmente, atingiram os mais variados domínios da existência social e cultural da população. Práticas do cotidiano popular e costumes profundamente arraigados foram conside-

rados indignos de figurar no contexto da cidade saneada e civilizada. Nessa perspectiva podem ser encaradas a perseguição sistemática ao candomblé e aos cultos religiosos de origem africana, a hostilidade às serenatas e à boemia, medidas motivadas por razões sanitárias como, por exemplo, a proibição de urinar fora dos mictórios (postura de 1869, que Passos reatualizou, ao mesmo tempo que construía vários mictórios públicos) ou a proibição de cuspir nas ruas (Dec. 422, de 15 de maio de 1903). Para evitar a propagação da tuberculose, tornou-se obrigatório o uso de escaradeiras em todos os recintos públicos; proibiu-se também escarrar nos veículos de transporte de passageiros, exigindo-se das companhias de caris a lavagem do assoalho com solução anti-séptica.

Para não embarçar os cabos de energia elétrica que começavam a se propagar pelo Rio de Janeiro, as crianças foram proibidas de soltar pipas; para resguardar a cidade contra incêndios, proibiram-se as fogueiras, fogos de artifício e balões nas festas de São João, em toda a zona urbana (Dec. 430, 8/06/1903).

Independentemente das razões invocadas para justificar cada uma dessas medidas, elas se apoiavam numa mesma representação ideológica da população, num discurso moralizador e autoritário ao extremo, segundo o qual o Estado, atuando discricionariamente, devia reformar os hábitos e a mentalidade dos "homens rudes do povo". A princípio se enaltece a sua docilidade, citando como exemplo o fato de que contornavam os canteiros nas praças recém-ajardinadas e agora destituídas de grades¹².

Sem trair seus pressupostos, esse discurso benevolente e satisfeito com os primeiros êxitos do Estado moralizador podia se converter no seu oposto - como, de fato, aconteceu depois da eclosão da Revolta da Vacina, o grande motim popular que, em novembro de 1904, convulsionou por vários dias o Rio de Janeiro. O discurso oficial passou, então, a atacar o caráter "indisciplinado" e a "incultura mental congênita" da população carioca. Bom exemplo disso é o artigo publicado em *O Paiz*, em 16 de janeiro de 1905, contrapondo as qualidades do proletariado do Rio de Janeiro e de São Paulo. Afirmava o referido artigo que a população paulista:

(...) era composta de dois diversos elementos principais, mas fusíveis pela raça e equilibrados pela proporção - o indígena e o italiano, do que resulta de uma parte o bairrismo, de outra a faculdade modeladora, pela homogeneidade e índole progressista do colono.

O Distrito Federal é cosmopolita, suas colônias estrangeiras contrabalançam-se, e a totalidade de sua população "carioca" está para as massas imigrantistas, quer da Europa, da Ásia e da África, quer dos Estados, como dez está para cinquenta. Ainda no domingo passado, Olavo Bilac, numa de suas crônicas (...) referiu-se à feição fluante desta população (...) que se reflui no momento mais propício, seja pelo ganho conseguido, seja pela dificuldade em o conseguir."

As "selvagerias" perpetradas durante a Revolta da Vacina, a necessidade de empregar força policial para que o "populacho não esbandilhasse as carroças da apanha de cães vadios, a rebeldia, enfim, da população se devia à "heterogeneidade, à mescla de raças, que formam grandes massas opostas em sentimentos, índoles e educação"

A REITERAÇÃO DA CRISE HABITACIONAL

Compara-se muito, entre nós, a obra do nosso maior prefeito com a de Haussmann, o aformoseador de Paris. Haussman, porém, embelezou, apenas, a capital da França e, isso, num ambiente propício à civilização e onde não existiam, como aqui, declarados inimigos do progresso. Passos fez coisa de vulto ainda maior, porque, além de remodelar materialmente a cidade, transformou-a até em seus usos e costumes, vendo projetar-se depois, no resto do país, como reflexo natural e profícuo, os benefícios que criara." (Luís Edmundo)¹⁴

Por Haussmann entendendo a prática generalizada de abrir brechas nos bairros operários, sobretudo nos situados no centro das grandes cidades, quer isso corresponda a uma medida de saúde pública, de embelezamento, à procura de locais comerciais no centro ou a exigências de circulação, como instalações ferroviárias, ruas etc. Qualquer que seja o motivo, o resultado é sempre o mesmo: as ruelas e os becos mais escandalosos desaparecem e a burguesia glorifica-se altamente com estes grandes sucessos - mas ruelas e becos reaparecem imediata e freqüentemente muito próximos. (Engels)¹⁵.

Em outubro de 1905, decorrido quase um ano desde a Revolta da Vacina, o ministro do Interior e da Justiça, J. J. Seabra, nomeou uma comissão de inquérito para propor soluções ao "urgente problema das habitações populares" na capital da República. Era constituída por sete membros: o desembargador Ataulfo Nápoles da Silva, presidente da comissão, membro da Liga contra a Tuberculose, um dos organizadores do serviço de assistência pública no Rio; José Medeiros de Albuquerque, o relator, jornalista, deputado, diretor-geral de Instrução Pública do governo municipal; Artur Índio do Brasil, engenheiro, deputado e, depois, senador; Milcíades Mário de Sá Freire, advogado e deputado pelo Distrito Federal, um dos adversários políticos de Passos; Felipe Meyer, médico e delegado de saúde pública; J. J. Azeredo Lima, médico, presidente da Liga contra a Tuberculose; e Everardo Backheuser, secretário da comissão, engenheiro civil, inspetor da Diretoria Municipal de Obras.¹⁶

O impacto das obras de remodelação sobre as condições de vida - particularmente de moradia - do proletariado e das camadas médias no Rio de Janeiro reacendeu antigas controvérsias no seio das classes dominantes em torno dessa questão, que Olavo Bilac, retoricamente, definia como "o máximo problema atual: demorar a sua solução é um crime de desumanidade".

A extrema penúria do proletariado e de parte da pequena burguesia, aliada à recente demonstração do enorme potencial de revolta, de amotinamento, da heterogênea "plebe" carioca obrigou as classes dominantes a se manifestarem sobre a habitação popular, reiterando, porém, mais uma vez, o velho e ineficaz discurso filantrópico, liberal, dos tempos do Império. Organizou-se uma "campanha social", promovida pela Liga contra a Tuberculose e por vários jornais: *O Paiz*, onde escrevia Alcindo Guanabara, o "apóstolo das habitações higiênicas para os pobres" o *Jornal do Brasil*, o *Correio da Manhã* e o *Jornal do Commercio*, onde se destacava

Felipe Meyer, um dos integrantes da comissão.

Na escalada que culminara recentemente com a Revolta da Vacina, os políticos e jornais de oposição exploraram com insistência, e demagogicamente, a crise da habitação popular como arma contra o governo, com o propósito de conquistar o apoio tanto dos comerciantes diretamente prejudicados, como da população que se via, subitamente, privada de teto.

Enquanto transcorriam as demolições, a oposição acusava o governo de só promover a construção de palácios, deixando a população pobre desabrigada, ao passo que os intelectuais e jornalistas subservientes ao poder celebravam cada demolição de cortiço como mais um passo na direção do progresso material da cidade e moral da população.

É significativo encontrarmos, agora, irmanados na mesma campanha, os antagonistas irreconciliáveis da véspera; imagino que o susto causado pela Revolta da Vacina tenha levado as classes dominantes e seus porta-vozes a colocarem de lado rixas secundárias ante seus interesses fundamentais de reprodução das relações de dominação e exploração.

É preciso lembrar que o não ter onde morar figurava, também, com destaque, ao lado de questões relacionadas à carestia, aos transportes, aos salários e à jornada de trabalho nos programas das várias organizações operárias atuantes no Rio, tanto anarquistas como reformistas.

Numa iniciativa, aplaudida pela "opinião" burguesa ilustrada, o governo renovou a velha prática do Império de responder com inócuas comissões de notáveis às conjunturas críticas. Pereira Passos, por sua vez, obteve do Conselho Municipal autorização para construir algumas casas para operários em sobras de terrenos desapropriados para a abertura da Avenida Salvador de Sá - uma gota d'água no oceano da problemática habitacional".

A comissão nomeada pelo ministro do Interior constatou que "ia muito além de toda expectativa" o número de casas demolidas pelos governos federal e municipal: para a construção do porto, aberturas de avenidas, alargamento ou prolongamento de ruas; prédios condenados pela Diretoria Geral de Saúde Pública, como insalubres e anti-higiênicos, ou pelos engenheiros municipais, por ameaçarem "ruína" (a saúde pública teria fechado mais de 600 habitações coletivas, que abrigavam mais de 13 mil pessoas; a Prefeitura demolira cerca de 70 casas ruinosas, onde viviam mais de mil pessoas).

Mas não foram só as demolições ostensivas que desabrigaram trabalhadores. A valorização e especulação com o solo (elevando o preço dos aluguéis), os novos impostos que acompanhavam o fornecimento de serviços como iluminação elétrica, calçamentos modernos, água, esgotos; a legislação municipal estabelecendo restrições e normas arquitetônicas para as construções urbanas; a proibição do exercício de determinadas profissões ou práticas econômicas (como a criação de animais domésticos, o plantio de hortas) ligadas à subsistência das famílias trabalhadoras... tudo isso atuava, indiretamente, como poderosa força segregadora, revolvendo, sobretudo, a área central da cidade, onde trabalhava e residia a numerosa

e heterogênea plebe carioca. Que Destino ela tomou?

A população que se deslocava não tinha onde morar, alojava-se aqui para amanhã de novo, com armas e bagagens, se remover para um outro ponto. Foi se afastando do centro quando os meios de fortuna o permitiam; foi se aglomerando no centro, tornando mais perigosa a sua estadia, quando os recursos ordinários eram poucos¹⁸.

Esse comentário de Backheuser, que revela o cataclismo que se abateu sobre a população proletária, introduz também uma questão importante. Já nos referimos ao crescimento acelerado dos subúrbios e da Zona Norte, desde o fim do século XIX. Mas nem todos os desalojados puderam ter nos subúrbios uma alternativa de moradia. Na conjuntura que estamos analisando, constituíam uma alternativa, prioritariamente, para aqueles que dispunham de uma remuneração fixa, estável, suficientemente elevada para que pudessem arcar com as despesas de transporte, custos de aquisição de um terreno e construção de uma casa ou o aluguel de uma moradia.

Pode-se dizer, a princípio, que os subúrbios eram acessíveis, sobretudo, a certos segmentos das "classes médias", como funcionários, militares, empregados, ou a trabalhadores especializados, ao passo que era inviável para o numeroso contingente que vivia do comércio ambulante e de pequenos ofícios artesanais, do ganho, da "viração", auferindo uma renda mínima e instável, assim como para os operários que, em sua maioria, recebiam salários baixos, sob a forma de diárias, sem nenhuma garantia ou estabilidade de trabalho.

Segundo Backheuser, vários obstáculos dificultavam o deslocamento do proletariado para os subúrbios: o preço elevado e o tempo excessivo do transporte ferroviário, o alto custo dos materiais de construção (em sua maioria importados), a mão-de-obra cara para os trabalhos ligados à construção, encarecendo o preço de compra ou de aluguel das casas. Em suas palavras:

Não raro tenho ouvido dizer que a solução única seria a construção nos subúrbios. Imagine-se por um instante que assim seja: só os subúrbios comportam, pelo preço baixo dos terrenos, pela verdura encantadora, pelo ar constantemente renovado, pela abundância das matas, por todas essas condições, a construção de casas operárias. Tem, pois, o seu lar, o seu "home" aí instalado o operário, cujo serviço é no centro da cidade, nos arsenais, nas várias oficinas, nos trabalhos de rua etc., e cujas horas habituais de labuta são marcadas por um início às 6 horas da manhã e uma terminação às 4 da tarde, isto é, as dez horas em que se esfalta em um trabalho pesadamente material a energia vital do trabalhador. As quatro e meia da manhã precisará estar o operário na estação do seu embarque para que, gasta a hora da viagem, chegue à Central às cinco e meia, tendo ele antes disso empregado tempo preciso para seus indispensáveis preparativos da manhã e ido da casa à estação, perdendo em tudo, no mínimo, 40 minutos, sendo, pois, forçado a se acordar às três e cinquenta, a fim de iniciar o serviço às seis. O mesmo na volta à tarde: deixa o serviço às quatro e chega em casa pouco mais ou menos às seis; de modo que conseguiu esticar de fato o seu dia de trabalho de 10 a 14 horas. É edificante! De que lhe valem a verdura e

sapareceu de todo. Abrangia numerosos partidos e organizações de existência efêmera, dirigidos por elementos da classe média que defendiam um programa mínimo em favor dos trabalhadores e atrelavam suas lutas às disputas entre determinadas facções políticas das classes dominantes. A influência no Rio de Janeiro dessa corrente decorria, em larga medida, da existência de um importante contingente operário na área estatal de serviços - ferroviários, marítimos e doqueiros - com predominância de trabalhadores nacionais, mais receptivos a um tipo de política de colaboração de classes e de dependência em relação ao Estado³⁷.

Outra figura proeminente na Revolta da Vacina foi Alfredo Varela, líder monarquista. Segundo Carone, em 1903-1904, os monarquistas se rearticularam, formando partidos que, paradoxalmente, buscavam se aliar aos inimigos encarniçados da véspera, as forças militares e republicanas na oposição. No início de 1904, os monarquistas do Rio e, principalmente, de São Paulo financiaram a compra de máquinas para a fundação, em junho, do jornal *Comércio do Brasil*, dirigido por Alfredo Varela.

Além de ajudar a angariar capitais junto a 2.000 pessoas, as lideranças paulistas prometiam a Varela

(...) apoio à sua atitude tão digna nos tempos infamíssimos de hoje (e) posso assegurar-lhe que é quase unânime neste Estado, e o Partido Monarquista, à exceção de poucos mal orientados, está disposto a acompanhá-lo e dar-lhe franco apoio na propaganda para a guerra às oligarquias e a salvação do país mesmo pela ditadura, que me parece deve ser o nosso comum objetivo, até que a moral se restabeleça nas práticas administrativas³⁸.

A SUBLEVAÇÃO MILITAR E A REBELIÃO DOS "QUEBRALAMPIÕES"

A princípio, o golpe militar visando depor o presidente Rodrigues Alves foi planejado para a noite de 17 de outubro de 1904, data de aniversário do tenente-coronel e senador Lauro Sodré, a quem o governo seria entregue. eclodiria no quartel do 38º Batalhão de Infantaria, em Niterói. O general Silvestre Rodrigues da Silva Travassos e o próprio Lauro Sodré levantariam a Escola Militar do Brasil, na Praia Vermelha, com cerca de 700 alunos e 200 oficiais; o major Gomes de Castro e o capitão Antônio Augusto Mendes de Moraes sublevariam a Escola Militar de Realengo e, a caminho do palácio do Catete, onde convergiriam todas as forças revoltosas, arregimentariam também o 20º Batalhão de Infantaria e o 5º Regimento de Artilharia.

Entretanto, informado da conspiração, o governo denunciou-a pela imprensa no princípio de outubro, obrigando os revoltosos a adiarem seus planos. Os Ministros do Interior e da Guerra e o Chefe de Polícia adotaram, em 5 de outubro, medidas preventivas de segurança na capital. Nesse

momento, chegava ao auge a polêmica em torno do projeto de vacinação obrigatória, debatido no Congresso e atacada na imprensa, sobretudo pelo *Correio da Manhã* e pelo *Comércio do Brasil*.

Em 5 de novembro, às vésperas da promulgação da lei, foi fundada a Liga contra a Vacinação Obrigatória, na sede do Centro das Classes Operárias - instrumento destinado a aglutinar o movimento de massas, capitalizar o descontentamento popular e atrelar uma fração importante da classe operária do Rio em proveito do movimento político-militar que ambicionava assumir as rédeas do poder no Estado oligárquico republicano.

Segundo Bóris Fausto:

A disposição de grupos militares em tomar a classe operária como um dado ou mesmo como um ator do jogo político se liga à situação específica das Forças Armadas e de setores da classe média no sistema de dominação oligárquica. Por frágil que fosse o proletariado, por contaminado que estivesse pelas ideologias revolucionárias, era sempre possível tentar algum tipo de "aliança para baixo", na busca de introduzir brechas no sistema³⁹.

Na solenidade de fundação da Liga, seus dirigentes Lauro Sodré, Vicente de Sousa e Barbosa Lima discursaram perante centenas de pessoas. Criticaram as medidas arbitrárias e inconstitucionais tomadas por aquele governo que servia a uma oligarquia de fazendeiros, hasteando como bandeira de luta a retomada dos princípios republicanos originais por ele traídos.

Lauro Sodré, presidente da Liga, declarava, por exemplo, que

(...) esse governo só tem o rótulo de Republicano, porque isto que nós temos como forma de governo é uma república falsificada e deve haver a repulsa porque à Nação assiste o direito de repelir a força pela força (...) Essa lei iníqua, arbitrária e deprimente provoca a reação, que deve ser feita por todos os meios, até à bala.

Em 9 de novembro de 1904, o Senado finalmente aprovou a lei da vacina obrigatória. No dia seguinte, começaram os distúrbios, com choques entre populares e a polícia, que cumpria, com violência, a ordem de proibir os *meetings* na cidade.

Em 11 de novembro, o Largo de São Francisco, onde estava previsto um comício contra a vacina, foi ocupado pela cavalaria, infantaria e por forças policiais. Nas palavras de Edgar Carone:

E para dispersar a multidão, a Cavalaria carrega de sabre sobre os transeuntes, ferindo pessoas e levando a correrias, fechamento do comércio etc. Passageiros de bondes são retirados de coletivos e espancados, porque protestam ou respondem ao mau-trato de pessoas. Os incidentes que começam no Largo de São Francisco de Paula, logo abrangem a Rua do Ouvidor e imediações⁴⁰.

No dia 12, a situação acalmou-se momentaneamente. Não houve choques de rua, mas uma multidão calculada em três mil pessoas com-

paraceu à sed da Liga, onde discursaram Lauro Sodré e Barbosa Lima contra a "República de ficções, dirigida por conselheiros e barões renegados da monarquia". Apesar da retórica exaltada, aconselhavam o povo a ter calma e prudência, e "guardar-se para a ocasião em que se tornassem necessárias as suas energias". A manipulação do movimento popular se combinava, agora, com o receio de que a massa escapasse ao controle de seus líderes.

A revolta ganhou realmente grandes proporções em 13 de novembro. Conforme Edgar Carone:

Desde o meio dia a multidão enche a Praça Tiradentes, o Largo do Rocio e outros lugares. As pessoas são convidadas a se retirarem, mas ninguém atende. Logo começam as vaia e manifestações hostis ao governo. O chefe de polícia, general Piragibe, manda a cavalaria carregar; tiros partem do meio do povo, aos quais a polícia responde: cidadãos e policiais são feridos. (...) São feitas prisões e alunos das Escolas Militares protestam, sendo também levados para a delegacia. Mas logo outra aglomeração se faz em frente ao Tesouro e em toda a extensão da Avenida Passos. São dados "morras" ao governo e à vacina, aclama-se o Exército. A polícia ataca, tiros partem de lado a lado e caem mortos e feridos; a polícia recua e a multidão sai da Avenida Passos e vai para as Ruas do Hospício e Marechal Floriano Peixoto, onde se entrincheira, usando de paralelepípedos e madeiras, material de obras locais.

Enquanto isso, outras manifestações irrompem no centro. Começam a ser quebrados combustores de iluminação, vitrines de casas comerciais etc.; bondes são virados para servirem de trincheiras. As Ruas General Câmara, Ouvidor, Prainha, Avenida Passos, Imperatriz e outras ficam tomadas de barricadas; postos policiais são assaltados. A luta se intensifica e as tropas policiais, ajudadas pelos bombeiros, são incapazes de vencer todos os focos populares¹².

Em *O Bota-Abaixo* encontram-se cenas muito ilustrativas do comportamento da massa plebéia que imprimiu à Revolta da Vacina - independentemente dos vários e contraditórios interesses sociais nela implicados - o caráter de um grande motim popular, com algumas características das clássicas guerras de barricada européias associadas às de um amplo e generalizado quebra-quebra, como os de hoje.

Brigava-se, construíam-se barricadas, destruía-se a propriedade particular e apedrejava-se, tiroteava-se a Polícia, feria-se, matava-se pelas ruas. Ao certo, ninguém soube como principiaram os distúrbios. Fora vaiado Osvaldo Cruz, na Rua do Riachuelo, os bombeiros acorreram, deram-lhe palmas; incendiara-se um bonde e, daí por diante, o povo escolheu para responsáveis das suas misérias e vítimas de sua vingança os lampiões da iluminação pública. Dentro de dois dias, era glória pessoal ver quebrado os vidros de um combustor. Os bravos que inventaram essa maneira de combate foram os vendedores de jornais, os garotos de cortiço, os operários desocupados, os capangas de políticos cariocas¹³.

É importante destacar as referências à cumplicidade entre os comerciantes portugueses e a massa rebelada:

Não houve meio de conter o populacho. Tiravam ripas e varas do material das construções novas, arrancavam paralelepípedos; tomavam de assalto sacos de rolas de cortiça na soleira dos armazéns e vendedores portugueses, forretas capazes de

negar um pão por esmola, davam-lhes querosene, às latas, para os incêndios.

O epicentro da revolta foi, evidentemente, o Centro. Os locais mais convulsionados foram o Largo de São Francisco, a Praça Tiradentes, a Praça da República e o bairro da Saúde. Deslocando-se por entre as ruínas das demolições, os restos de ruas, os alicerces das obras, a população usou contra a polícia de táticas de guerrilha urbana:

Se a cavalaria apontava, os desordeiros refugiavam-se nas velhas ruas estreitas, escondiam-se nos prédios em destruição, mudando de uns para outros, até que a força, desanimada, passava além. Então, munidos de pedra, atacavam pela retaguarda e, rápido, tornavam aos refúgios, espalhando na retirada as rolhas de cortiça para tombar os cavalos.

Ao fim daquele aziago dia 13, a cidade estava juncada de bondes incendiados e combustores quebrados. Houve muitos mortos, feridos e presos, mas as ruas centrais permaneciam sob o controle dos revoltosos e as barricadas resistiam. A polícia estava esgotada e impotente. Rodrigues Alves convocou, então, o Exército para auxiliar na repressão:

Não bastou. Os arruaceiros davam vivas ao Exército e à Marinha e escapuliam-se. Pela manhã, encontravam-se soldados contundidos e sonolentos a caminho de casa, muitos deles sentados nas calçadas, e os cavalarianos cochilando, cabisbaixos, para o orção da sela. Lastimavam-se. E adivinhava-se que simpatizavam com os revoltosos - os "quebra-lâmpies" - plebe como eles, que se forravam dos poderosos.

No dia 14, os combates começaram cedo. As barricadas das Ruas da Alfândega, General Câmara, São Pedro, Avenida Passos, reforçadas com carroças tombadas da limpeza pública, resistiram às cargas contra elas desfechadas. Só na Rua Senhor dos Passos, 17 bondes foram virados e incendiados. A polícia atacava e era rechaçada à bala. Duas delegacias foram tomadas nesse dia, e os combates pipocavam em Vila Isabel, Santa Teresa, São Cristóvão, Largo do Estácio, Rua do Resende, no Largo do Mata-douro, na Voluntários da Pátria e em outros pontos da periferia. Consta que no fim da tarde, o quartel de polícia da Rua Frei Caneca foi tomado de assalto, dirigindo-se os amotinados para o Arsenal de Marinha, onde foram rechaçados pela tropa naval a golpe de baionetas.

Só então irrompeu a revolta militar. No dia 14, quando o governo mobilizou o exército para auxiliar a Brigada Policial, os oficiais dissidentes reuniram-se no Clube Militar e decidiram intimar Rodrigues Alves a demitir J. J. Seabra do Ministério do Interior. Repellido o ultimato, o golpe foi deflagrado na madrugada do dia 15 de novembro. O major Gomes de Castro partiu para a Escola Militar de Realengo, para sublevá-la, mas foi preso pelo general Hermes da Fonseca, seu comandante.

Enquanto isso, instigados por Lauro Sodré, Alfredo Varela e o general Travassos, cerca de 300 alunos da Escola Militar da Praia Vermelha destituíram seu comandante e marcharam em direção ao palácio do Ca-

tete para depor Rodrigues Alves. Esperavam convergir com as forças provenientes de Realengo e da fortaleza de São João, onde a revolta fora, também, neutralizada.

Na Rua da Passagem, os rebeldes chocaram-se com as tropas governamentais, comandadas pelo general Antônio Carlos da Silva Piragibe, chefe da brigada policial. Travou-se intenso tiroteio que resultou em muitos mortos e feridos, entre os quais o general Travassos (que morreu poucos dias depois) e o próprio Lauro Sodré. As tropas legalistas debandaram e os cadetes, sem chefes, regressaram à Escola Militar, onde foram presos, juntamente com outras altas patentes militares envolvidas no movimento.

A revolta militar fora jugulada, mas focos de rebelião popular ardiavam, ainda, em diversos pontos da cidade. Enquanto organizava suas forças, o governo determinou que os navios apontassem seus canhões para os quarteirões proletários da Saúde e Gamboa.

No dia 16, o Congresso votou a instauração do estado de sítio no Distrito Federal e em Niterói (prorrogado, sucessivamente, em 13 de dezembro de 1904 e 14 de janeiro seguinte). No fim desse dia, depois de destruir dezenas de trincheiras e prender mais de uma centena de civis, o governo finalmente retomou o controle da capital.

Dentre os redutos que resistiram até o final da revolta, um ficou famoso com o nome de Porto Artur (fortaleza russa que, na guerra russo-japonesa, resistira durante meses ao cerco das forças nipônicas).

Fazendo o balanço dos acontecimentos do dia 16, o *Jornal do Commercio* mencionava dois assaltos, com tiros e mortos, ambos rechaçados, contra o posto de bombeiros da Rua da Gamboa e uma delegacia de polícia no Largo do Depósito. Referia-se a um negro alto e forte, conhecido por Pata Preta, chefe dos sublevados da Saúde, preso em meio aos combates depois de derrubar, sozinho, meio batalhão. Por fim, falava em Porto Artur,

(...) nome que deram ao entrincheiramento da praia e da Rua da Harmonia, e onde, desde a noite passada, não chegava nenhuma força legal (...). Essa trincheira, de mais de um metro de altura, era constituída de sacos de areia, trilhos arrancados à linha, postes telefônicos, fios de arame, paralelepípedos, troncos de árvores, madeiras de casas velhas, bondes e carroças. Ali, armados de carabinas, com grande profusão de munições, revólveres e dinamite, permaneciam esses homens numa constante ameaça à ordem pública. Nos muros do Livramento e do Mortona, fortificam-se igualmente com os mesmos elementos de resistência (...) O bairro estava inteiramente entregue a essa gente, pois, assaltada e invadida a Terceira Delegacia Urbana, as autoridades e o destacamento tiveram de abandoná-la (...) Do Largo da Harmonia em diante, até a venda denominada Varanda, na esquina da Rua da Gamboa, seguiam-se as outras trincheiras, em grande número, até Porto Artur, onde estava reunido o estado-maior dos amotinados. Ali, de momento a momento, soavam toques de corneta dando ordens e recomendando sentido (...) Nos morros próximos haviam estabelecido verdadeiras baterias de canos cheios de dinamite, bombas, pedras e munições⁴¹.

É interessante confrontar esse quadro, apresentado por um órgão conservador da imprensa, com a versão "escrachada" de Porto Artur que

lemos em *O Bota-Abaixo*, tão conservadora quanto a primeira, com a diferença de que os sinais de perigo são trocados pelos da farsa:

Porto Artur desafiou o Rio de Janeiro. Uma bandeira encarnada tremulava no topo de um mastro de bambu; via-se, de longe, ameaçadora, uma seteira, com o canhão assestado, a chapa de proteção, balas aos montes em lugares evidentes (...) Comandava o Manduca, um estróina, filho do açougueiro do quarteirão; mas o nome que alvoroçou o Rio em peso foi o do conhecido Pata Preta. Ouvia-se corneta no reduto, alvorada, recolher, toques de sentido, toques de fogo. Nos intervalos, a peça detonava e o fumaceiro envolvia a bandeira de guerra, e a Cavalaria, os contingentes do Exército e da Armada recuavam, aterrados.

O que mais divertiu a população foi a tomada de Porto Artur, a que, triunfante, ainda temia o Governo. Para amedrontar os guerrilheiros, os jornais publicaram que o poder possuía elementos formidáveis, e o Ministério da Guerra, com o Ministro da Marinha, postado o coraçado Deodoro à distância de um tiro de canhão, aproximadas forças de terra bastantes para ocupar a praça (...) subiram a reconhecer a posição (...) Aos de Porto Artur, bastou-lhes ver o coraçado movimentando as torres, arriando as balastradas, para debandarem. Quando a força do Exército chegou, não se achava, lá, ninguém (...).

Houvera saque, encontravam-se camas, bacias, mesas quebradas, painéis, até um berço de vime, e as últimas famílias, quando chegaram as forças, saíram sem destino, com trouxas à cabeça, crianças no colo das mulheres e os criados conduzindo utensílios indispensáveis, papagaios, gaiolas, etc (...).

Era a trincheira famosa. Examinaram-na: um bonde de carris urbanos virado, cheio de lixo e pedras, sustado dos lados por postes telefônicos e combustores de gás quebrados, coberto de tábuas, que formavam a chapa de proteção, com uma seteira para os atiradores...

Protegia a retaguarda da trincheira a boca do fogo: uma coluna de combustor sobre rodas de uma carroça da Limpeza Pública. Para completar o espírito com que a canalha atemorizou o poder e a parte ordeira da cidade, achou-se uma bomba de dinamite. Enviada, cautelosamente, ao Ministro da Marinha, o Almirante mandou examiná-la: era um toco de pau embrulhado em papel metálico e ligado a um fio da linha telefônica⁴.

Com a capital sob estado de sítio, vários implicados na revolta foram presos e julgados. Apagadas as chamas da insurreição, o Governo fez algumas concessões, ao passo que as forças de oposição mudaram a retórica, separando, de novo, o seu trigo do joio popular.

Em 17 de novembro, por exemplo, os jornais divulgaram a seguinte declaração:

A Igreja Positivista do Brasil, de acordo com os seus antecedentes, combateu a vacinação obrigatória por todos os meios pacíficos. Mas ela não tem solidariedade alguma com este movimento que ela condena radicalmente como contrário à ordem e ao progresso. Não é lícito acusar indistintamente os positivistas brasileiros pela conduta política de pessoas que não fazem parte de nossa Igreja.

Nesse momento angustioso, solicitamos ao povo que renuncie inteiramente ao emprego de todos os meios violentos - ao governo que respeite as liberdades públicas⁵.

No Senado, Barata Ribeiro obteve a revogação da lei da vacina obrigatória, transformada em voluntária. Em 2 de setembro de 1905, todos

os participantes da revolta foram anistiados.

Com uma exclamação bombástica, Olavo Bilac, o tipo acabado do intelectual europeizado e subserviente ao poder, o discursador de todas as solenidades oficiais, concluiu uma crônica na qual descrevia sua visita aos "restos denunciadores dos crimes cometidos contra o progresso e a civilização":

Semana maldita, some-te, mergulha no grande abismo onde tudo cai, no abismo insondável do tempo, onde há esquecimento para tudo - para as ambições, para a ignorância e para a maldade consciente.

Não fazia muito tempo, Rui Barbosa, Ministro de Fazenda do governo provisório, mandara queimar toda a documentação relativa à escravidão existente no ministério, alegando que o fazia para apagar a mancha negra das páginas de nossa história.

Intelectuais, acadêmicos, jornalistas, e historiadores contribuíram, na época, para a difusão de uma retórica elitista e triunfal, celebrando a milagrosa transformação da cidade: o Rio de Janeiro de ares coloniais, sujo, doente e feio cederá lugar à cidade maravilhosa, saudável, moderna, de braços abertos aos imigrantes, capitais, mercadorias e turistas estrangeiros. Jornais e revistas estampavam, orgulhosamente, fotografias das suntuosas mansões, exemplos de uma arquitetura inspirada fielmente no *art-nouveau* e no ecletismo europeu. Essa imagem resplandecente do Rio de Janeiro serviu, e ainda hoje serve, para ocultar a outra face da moeda: o terrível custo social dessas "renovações" feitas em proveito do grande capital e do desfrute das classes dominantes.

NOTAS

1. BOLETIM da Intendência, jul/set 1903, p. 32-3.
2. Decretos nº 371, de 9 de janeiro de 1903, e nº 462, de 5 de janeiro de 1904.
3. Decretos nº 370, de 7/1/1903, e nº 376 de 17/1/1903.
Segundo o comissário encarregado do exame dos estábulos, vacas leiteiras e comércio de leite, Dr. Ernani Pinto, havia no Distrito Federal pouco mais de 300 estábulos, dos quais pelo menos 50% em más condições higiênicas: "destes 150 estábulos cerca de um terço terá em breve desaparecido pela reconstrução, melhorando assim em muito as condições sanitárias dos locais em que se encontravam".
BOLETIM da Intendência, abr/jun 1903.
4. Decreto nº 314, de 11/4/1903.
5. ATAÍDE, R.A. de. /s.d./ p. 212.
No Boletim da Prefeitura, de abril-junho de 1903, consta um abaixo-assinado, que foi indeferido, de moradores e proprietários da zona suburbana pedindo a isenção da matrícula e chapas de cães.
6. Decreto nº 403, de 14/3/1903.
7. EDMUNDO, L. 1938; p. 63.
8. Ibidem, p. 68-9.
9. Ib., p. 118.
ATAÍDE, R.A. de. /s.d./ p. 222.

10. Decreto nº 505, de 20 de dezembro de 1904.

11. BOLETINS da Intendência. abr/jun, jul/set 1903.

O contrato da Cia. Mercado Municipal remontava a 20 de agosto de 1891, com termos adicionais em 1900, 1901, 1902 e 1903.

12. A esse respeito, vale a pena citar um documento que ilustra bem a visão "tradicionalista" das reformas empreendidas na cidade. Trata-se de uma carta do monarquista Tito Galvão publicada pelo *Jornal do Commercio* em 29 de agosto de 1904, editada, depois, sob a forma de folheto, com o título *Saneamento e embelezamento da Capital* (RJ, Tip. do Jornal do Commercio, 1904).

Propunha a formação de "um núcleo de pessoas, uma autoridade ou uma associação" para aprovar ou rejeitar os projetos urbanísticos do governo, inspirado numa organização similar, a *Vieux Paris*, constituída para defender os monumentos e obras de arte antigas na capital francesa. Congregando as "sumidades de sua especialidade", essa corporação funcionaria como um "homem superior", ocupando, assim, o vazio preenchido antes pela "intervenção benéfica do Imperador".

Tito Falcão apontava erros e selvagerias cometidos pelo prefeito, que qualificava de "inimigo desnaturado da cidade", em especial o abandono e a destruição da Quinta da Boa Vista, em cuja área edificavam-se "casas sem arquitetura, mal colocadas, mal distribuídas, mal habitadas". Criticava a arborização da cidade "com a única árvore feia que talvez exista, o célebre algodoeiro bravo", e a invasão das ruas "pelos horríveis fios e postes elétricos".

Significativamente, uma das medidas que mais o indignava era a supressão dos gradis nos parques, que deviam permanecer cercados como na Europa:

Os jardins são pontos de recreio, de descanso, não de trânsito; as ruas são ponto de trânsito, não de recreio (...) Quem procura um parque, é para fugir ao bulício, ao pó e ao ruído das ruas. Deseja estar separado do movimento dos carros, carroças e de gente que trabalhe e lute.

É clara a oposição entre este conceito aristocrático dos parques, e a política de criar áreas de oxigenação e lazer nos locais de circulação mais intensa, incluindo-se os parques entre os equipamentos urbanos associados à reprodução da força de trabalho. Não é por acaso que se instalaram também os relógios públicos nas praças mais frequentadas.

Tito Galvão enumera outros erros da Prefeitura (os traçados de várias ruas, a instalação de mictórios públicos etc.); só aplaude as mais repressivas, como a supressão de cães vadios, mendigos e vendedores ambulantes.

13. QUESTÕES Municipais. 1905, p. 325-8.

14. EDMUNDO, L. 1938, p. 47.

15. ENGELS, F. 1979, p. 48-9.

16. Backheuser publicou em forma de livro o relatório final da comissão, junto com artigos de sua autoria sobre o problema habitacional. Ver BACKHEUSER. 1906.

17. Decreto nº 1.042, de 18 de junho de 1905, que instituiu, também, durante 5 anos, o prêmio anual de 20.000\$ à melhor vila operária construída na zona urbana do Distrito Federal, com capacidade mínima para 250 pessoas.

Com relação ao destino das casas prometidas por Passos, que ainda se vêem, cinzentas, austeras e degradadas na Av. Salvador de Sá, há um documento muito interessante transcrito por Carone: trata-se de um artigo do jornal *O Operário*, de 13/01/1909, intitulado "Casas para operários: o supremo ludíbrio":

A administração municipal transacta (...) resolveu, em boa hora, atender às reclamações dos operários que clamavam contra a carestia da vida, e fê-lo ordenando a construção de vilas operárias, cujas casas, de alugueis baratíssimos, seriam cedidas unicamente aos servidores do Estado. Infelizmente, porém, nem mesmo a primeira dessas vilas, cuja construção foi desde logo iniciada, pôde ficar pronta durante aquela administração. O espírito enérgico e progressista que dirigia a Prefeitura terminou a sua missão, sendo substituído pelo sr. general Sousa Aguiar, e nem mais foi preciso para que os operários (...) pasassem a experimentar o travo amargo da desilusão.

O Sr. Prefeito (...) incapaz de compreender as dificuldades com que vivem as classes menos abastadas da sociedade (...) fez apresentar no conselho o projeto de arrendamento das vilas que se estavam construindo a fim de passar a particulares um serviço que lhe cabia (...) realizar de melhor maneira possível. Assim, ao mesmo tempo em que no pavilhão do Distrito Federal, na Exposição (Exposição comemorativa da abertura dos portos, em 1908) as nossas duquesas e condessas consumiam em recepções festivas o dinheiro do povo, o Conselho Municipal, de ordem do sr. general Sousa Aguiar, discutia e votava esse projeto (...) que deixava sem teto os que servem ao Estado, não em cargos ou comissões que bastam para permitir a independência e o fausto, mas no trabalho diário rude e tão mal recompensado das oficinas. Entregues as vilas à ganância de particulares (...) indivíduos inteiramente estranhos à classe instalavam-se comodamente nas habitações operárias, que haviam pago por bom preço.

Apud CARONE, E. 1979, p. 266-7.

18. BACKHEUSER, E. 1906, p. 314.

Todas as demais citações da obra são referentes à mesma edição.

19. Vimos que os governos federal e municipal tomaram tímidas iniciativas relacionadas ao transporte da força de trabalho. O primeiro decretou a eletrificação das linhas da Central (que só ocorreria no período Vargas), o prolongamento de ramais e a unificação das bitolas. Pereira Passos exigiu das companhias de carris que aumentassem o número de carros de segunda classe. O próprio Backheuser comenta:

Quanto às companhias particulares, servem elas já tão mal, tão caro e tão morosamente os passageiros abastados, que seria uma utopia espera delas qualquer movimento que revertesse em benefício dos pobres. (Ibidem, p. 115)

20. A agudização da crise habitacional obrigou Pereira Passos a revogar temporariamente, a pedido de Osvaldo Cruz, a Lei municipal de 10 de fevereiro de 1903, que proibia qualquer conserto nos cortiços para condená-los à ruína.

21. A comissão fez um levantamento precário das vilas operárias do Rio, mantidas pelas próprias fábricas ou construídas por empresas particulares, como a Companhia de Saneamento.

Só duas fábricas forneceram informações. A Companhia Lu Stearica, em S. Cristóvão, possuía duas grandes casas, com capacidade para 90 pessoas e mais cinco casas destinadas a chefes de serviço. Não gozava de favores fiscais do governo e não cobrava aluguel. Mantinha uma escola gratuita de primeiras letras, música e desenho. A Companhia de Fiação e Tecidos Aliança, em Laranjeiras, alojava mais de 800 pessoas em 144 casas, de quatro e cinco cômodos, construídas, sem favores governamentais em 1888 e em 1893. As casas de dois pavimentos, com duas salas, cozinha, latrina e quintal, no térreo, e dois quartos no segundo pavimento, eram alugadas a 50\$. Outras casas eram alugadas por 35\$, 40\$ e 45\$. Os aluguéis cobrados pela fábrica eram considerados "módicos" em relação às casas vizinhas. A fábrica fornecia, gratuitamente, médico e escola noturna.

Backheuser referia-se também à vila operária da Fábrica Confiança, em Vila Isabel, que tinha cerca de 200 casas com mais de mil operários. (Casas térreas e de dois pavimentos, variando o número de cômodos de três a cinco). Por informações de segunda mão, referia-se às vilas de três fábricas de tecidos próximas à Gávea - Corcovado, S. Félix e Carioca - construídas com favores do governo. Mencionava também a vila da Fábrica Brasil Industrial.

O levantamento incluía cinco vilas construídas pela Companhia de Saneamento. A Vila Arthur Sauer, no Jardim Botânico, nas imediações da fábrica de tecidos Carioca, possuía 87 casas e 22 cômodos para rapazes solteiros. Havia corpos com dois pavimentos, mas predominavam as de andar térreo assobradado. As de dois pavimentos eram mais caras e pouco procuradas ("Sucede, então, que duas famílias se cotizam, ocupando uma os baixos e outra os altos da mesma casa".) As Vilas Senador Soares (60 casas) e Maxwell (11 casas) eram vizinhas à fábrica de Tecidos Confiança Indus-

trial, na Rua Maxwell, em Vila Isabel.

A Companhia de Saneamento construíra também a Vila Sampaio, na estação de Sampaio, com 66 casas, e a Vila Rui Barbosa, no Centro, na esquina da Rua dos Inválidos com a do Senado.

22. Essa afirmação contradiz evidências que indicam desemprego, em decorrência da crise comercial de 1904, e baixo poder aquisitivo dos salários face à carestia, não só dos aluguéis como dos gêneros alimentícios. Backheuser refere-se às categorias envolvidas na construção, a cujas "diárias" atribui, inclusive, uma das causas do custo elevado das moradias suburbanas (diária de pedreiros - 7 a 9%; carpinteiros - 8 a 10%; canteiros - 9 a 12%; calceteiro - 4 a 5%; servente - 3 a 4% e trabalhadores diversos - 3 a 5%). *Ibidem*, p. 107
23. Como vimos, as companhias usaram a isenção de direitos alfandegários para importar material de construção destinado a moradias não populares. Recorriam a subterfúgios que dificultavam a fiscalização: apresentavam, por exemplo, um projeto de casa operária, depois o modificavam; outro artifício consistia em importar os materiais espaçadamente.
Para evitar tais abusos, a comissão propunha que o governo adotasse um álbum com tipos padronizados de habitação e orçamentos precisos, importando-se de uma só vez os materiais predeterminados. Sugeria, ainda, limitar o teto máximo das concessões a cinco anos e cinco mil contos, para obrigar os capitalistas a se apressarem. Aconselhava a isenção do imposto predial e, para evitar o desfalque nas rendas do governo, a criação de um imposto incidindo sobre os proprietários das habitações insalubres.
24. PICALUGA, I.F., COSTA, N.R. & RIBEIRO, A.C. mimeo.
25. *Ibidem*, p. 14.
26. FRANCO, O. 1969, p. 77-8.
27. Odair Franco descreve, por exemplo, a tragédia ocorrida com o contratorpedeiro italiano Lombardia que visitava o Rio de Janeiro, em outubro de 1895:

(...) em janeiro de 1896, a Inspeção Geral dos Portos recebeu a notificação de que um tripulante do Lombardia adoeceu de febre amarela. (...) Nesse dia as pessoas que se encontravam no cais viriam, alarmadas, içada no mastro da proa, a bandeira amarela que significava peste a bordo!

Concluídos os trabalhos de inspeção, o Inspetor da Saúde dos Portos intimou que o Lombardia levantasse ferros e fosse ancorar na estação quarentenária de Ilha Grande.

Mais tarde outro tripulante adoeceu; no dia seguinte mais três, em seguida outros quinze, e então a enfermidade se alastrou abertamente entre a tripulação. Quando cessou a epidemia, das 340 pessoas da guarnição restavam apenas 106, das quais somente 7 não haviam sido acometidas pela infecção amarílica.

Em 1901, sob os auspícios do Círculo Operário da colônia italiana, foi erigido no cemitério do Caju um monumento dedicado aos marinheiros mortos.

Ibidem, p. 84-5.

28. RENASCENÇA, nº9, jun. 1904, p. 124.
29. ATAÍDE, R.A. de /s.d./ p. 255-6.
30. CARONE, E. 1969, p. 44 e ss.
31. FAUSTO, B. 1976.
32. Sublinho isso porque, ao que tudo indica, em outros Estados os conflitos suscitados pela vacina obrigatória produziram correlações de forças sociais diversas, quase opostas àquelas que se configuraram no Rio de Janeiro.
33. VIEIRA, J. /s.d./ p. 85-6.
34. Raimundo de Ataíde transcreve um panfleto divulgado pelo Apostolado Positivista, à vésperas da revolta:

Cidadãos! Um governo anti-republicano - mais que isso um governo anti-patriótico, levado pelos conselhos egoístas de charlatães sem clínica, pretende fazer a Pátria retrogradar para além do regime colonial, para além do tempo das feitorias, transformando o povo num viveiro de cobaia. Para realizar esse plano diabólico, ele recorre ao auxílio de advogados sem causas, e de jornalistas sem brio, a quem paga, direta ou indiretamente, à custa do Tesouro, essas indignas defesas e esses vergonhosos aplausos, com que se pretende confundir a opinião nacional! Cidadãos, o atual regulamento de higiene, denominado "Código de Torturas", é uma violação insólita de nossas câmaras conjugais, é um desacato grosseiro aos nobres melindres de vossas esposas; e, finalmente, um bote selvagem aos santos aposentos de vossas filhas púberes.

ATAÍDE, R.A. de. /s.d./ p. 261.

35. VIEIRA, J. /s.d./ p. 166.

36. MORAIS FILHO, E. de: 1980, p. 25.

37. FAUSTO, B. 1976, p. 52.

38. CARONE, E. 1977, p. 222.

39. FAUSTO, B. 1976, p. 51.

40. CARONE, E. 1977, p. 205.

41. Ibidem, p. 206.

42. VIEIRA, J. /s.d./.

Este trecho e os demais, reproduzidos a seguir, fazem parte do capítulo XIII, p. 168-220.

43. JORNAL DO COMMERCIO. 17/11/1904.

44. VIEIRA, J. /s.d./ p. 200-20.

45. CARONE, E. 1977, p. 223.

CONCLUSÃO

No início desse século, a cidade do Rio de Janeiro sofreu drástica intervenção que alterou profundamente sua fisionomia e estrutura. Para se ter idéia do impacto e da magnitude do processo de renovação urbana, executado com implacável rigor e violência no espaço de um quadriênio presidencial, não devemos nos referenciar pela realidade contemporânea da cidade que habitamos, onde tais operações ocorrem com extrema frequência, pondo abaixo bairros inteiros para satisfazer ao apetite selvagem do grande capital imobiliário e às necessidades imperiosas da cidade capitalista, com todas as suas contradições.

Não podemos perder de vista o contexto no qual se deu a primeira grande operação de renovação urbana no Rio de Janeiro. Pela primeira vez em sua história, a cidade sofreu o impacto de uma política previamente concebida em todos os seus detalhes, formulada num plano sistemático, abrangendo um amplo leque de iniciativas que repercutiram como um terremoto nas condições de existência da população carioca. Pela primeira vez em sua história, centenas de prédios foram rápida e implacavelmente demolidos, deixando ao desabrigo dezenas de milhares de pessoas - trabalhadores e gente pobre sobretudo - para que, em lugar da secular estrutura material herdada da colônia, *mas já transfigurada em suas funções desde a desagregação do escravismo*, surgissem largas e extensas avenidas, ladeadas de prédios suntuosos, formando uma paisagem decalcada no ecletismo europeu, que tentava dar ao Rio de Janeiro o aspecto imponente e opulento das metrópoles burguesas do Velho Mundo. Uma rede de eixos de comunicação, constituída de ruas alargadas e prolongadas, estabeleceu os nexos de circulação entre o centro da cidade - que adquiria sua função moderna de núcleo comercial, financeiro e administrativo - e as zonas em expansão, ao norte e ao sul, que se formavam ou consolidavam como áreas de moradias ou áreas industriais, descoladas, espacialmente dos antigos limites da Cidade Velha e sua extensão mais recente, a Cidade Nova.

Foi posta abaixo também toda a estrutura portuária, herdada, em parte, dos tempos coloniais, ampliada depois pela proliferação, na segunda metade do século passado, de instalações que reproduziam, no essencial, as características da estrutura antiga. A modernização do porto do Rio de Janeiro - de certo modo o eixo do conjunto de realizações desse período - implicou a destruição de centenas de velhos trapiches e cais de madeira, a demolição de numerosos quarteirões nos bairros proletários insalubres da orla da Saúde, Gamboa etc., o aterro das pequenas enseadas

e sacos que o recortavam, para dar lugar a uma extensa superfície de cais onde os navios, agora, podiam acostar diretamente e onde as cargas passaram a ser movimentadas por guindastes elétricos, terminais rodoviários e ferroviários e amplos armazéns.

Mas além das obras de demolição e reconstrução material - que, por seu vulto e suas implicações, não tinham precedentes na história do Rio de Janeiro - um cipoal de leis, aplicadas draconianamente, passou a coibir ou disciplinar esferas da existência social no contexto urbano que até então haviam permanecido à margem ou refratárias à presença legisferante do Estado.

Esse conjunto notável de obras e regulamentações jurídicas, executado nos moldes de uma operação militar, com alvos bem definidos, táticas cuidadosamente urdidas, tinha em mira múltiplas estratégias combinadas.

As grandes obras de melhoramento, embelezamento e saneamento da principal "cabeça urbana" do país atendiam a necessidades imperiosas no que concerne às suas funções políticas de sede do Estado nacional e às exigências de uma economia capitalista já consolidada, não obstante a "modernização" viesse apenas reafirmar, em escala ampliada, sua inserção na divisão internacional do trabalho como exportadora de gêneros agrícolas e - em particular no Rio de Janeiro - importadora de produtos industrializados e capitais.

Figurando como ponto básico no programa presidencial de Rodrigues Alves, executada conjuntamente pelo governo federal e municipal, a operação de renovação urbana tinha em mira: a criação de uma estrutura portuária condizente com o volume, a velocidade e a qualidade do movimento comercial de exportação e importação que constituía a base da vida econômica do Rio de Janeiro; criação de vias de comunicação compatíveis com o volume e a velocidade da circulação de cargas e homens no âmbito da própria cidade; a erradicação das freqüentes epidemias, em particular a febre amarela, que ceifavam a vida de milhares de pessoas, comprometendo o êxito da política de estímulo à imigração, além de colocar em permanente risco vidas no seio das próprias classes dominantes; a estratificação do espaço urbano carioca e a criação de espaços destinados ao lazer e ao desfrute das classes dominantes.

A operação incidiu fundamentalmente numa parte determinada da cidade, sua área central, correspondente ao limites da Cidade Velha, o núcleo colonial de origem, e a chamada Cidade Nova, na planície contígua para onde a malha urbana primeiro se alastrou. No início deste século, a área central do Rio de Janeiro constituía o *locus* das contradições mais graves que a renovação urbana se propunha a resolver.

Naquele espaço restrito, densamente construído e povoado, recortado por um labirinto de ruas estreitas e sinuosas, congestionadas pelo tráfego intenso, coexistiam, promiscuamente, várias ordens de coisas: habitações coletivas (casas de cômodos, cortiços, estalagens etc.) onde se alojava a numerosa multidão de "pés descalços" que constituía o heterogêneo e flutuante proletariado carioca; casas térreas e sobrados onde moravam

comerciantes, pequenos funcionários, militares de baixa patente, enfim, boa parte daquilo que, imprecisamente, a historiografia chama de "classes médias" emergentes. Os sobrados alojavam, com frequência, unidades constituídas pela moradia do comerciante acoplada ao armazém, tendo ao fundo o cortiço. A seu lado, em prédios igualmente antigos, funcionavam pequenas oficinas, manufaturas, casas comerciais, escritórios de companhias, bancos e, no meio disso tudo, grandes prédios públicos em antigos pontos cêntricos como a Praça Quinze e a Praça Tiradentes.

Os prédios postos abaixo e as ruas suprimidas ou alargadas que constituíam, no início do século, a herança colonial condenada pelos reformadores eram o suporte material de uma trama de relações engendrada e reiterada desde meados do século passado, quando o escravismo se desagregou, abrindo caminho para o trabalho assalariado e para as relações capitalistas de produção, circulação e consumo.

Em curto espaço de tempo, tudo isso foi reduzido a escombros e sobre a terra arrasada e valorizada pela ação do Estado ergueram-se novos suportes materiais para uma outra trama de relações sociais, de natureza qualitativamente distinta.

Não basta reduzir o "antes" e o "depois" da operação de renovação urbana a um simples contraste de paisagens arquitetônicas, como fizeram os apologistas da reforma, celebrando a vitória da cidade moderna e civilizada sobre a cidade colonial, pestilenta e antiestética.

É preciso ir além dessa exterioridade para captar a teia de relações que os homens mantêm em determinado espaço material da cidade, para que se possa entender como se reproduz e por que se transforma.

A renovação urbana supõe, assim, dois momentos: primeiro a desapropriação de frações sociais, segregadas ou excluídas de determinada área da cidade, que, depois de transformada e valorizada pelos novos suportes materiais, é transferida a outras frações sociais.

No mesmo local onde se erguia o cortiço, explorado pelo comerciante, dono também do armazém onde o trabalhador gastava seus tostões adquiridos numa oficina contígua ou no porto próximo, surge o prédio suntuoso, repleto de escritórios de grandes companhias ou jornais, com uma agência bancária, uma casa de alta moda ou um sofisticado café.

Conduzida como operação militar pelo Estado, aparelho de dominação de classes, a renovação urbana envolveu, nos momentos de sua formulação e execução, uma complexa correlação de forças, um cálculo essencialmente político, na medida que atingia, de maneira contraditória e diferenciada, uma ampla gama de interesses sociais.

Ela sacrificou grupos subalternos em proveito dos interesses "mais gerais" das classes dominantes, sob a hegemonia da burguesia cafeeira paulista, tanto no que se refere ao exercício de sua dominação, em termos nacionais, como às exigências da acumulação e reprodução do capital. Ao mesmo tempo, foi proveitosa aos interesses "particulares" do capital privado, diretamente beneficiado com as grandes obras: desde o capital bancário internacional, de onde provieram os empréstimos para o financiamento da reforma, passando pelas grandes companhias emprei-

teiras, especuladores e construtores, até as diversas frações do capital comercial, financeiro e industrial que puderam permanecer ou vieram se instalar nas áreas remodeladas.

O período no qual transcorreram as obras de melhoramento e saneamento, muito embora seja celebrado como a época construtiva da República (depois de saneadas suas dissensões internas e suas finanças), foi marcado por conflitos e lutas que convulsionaram a capital, resultantes de interesses privados feridos, de imposições discricionárias sobre as classes subalternas e da resistência esboçada por esses setores, culminando com a eclosão de dois movimentos políticos estreitamente articulados, mas de natureza distinta, que a historiografia e a retórica do poder vitorioso consagraram com a denominação de Revolta da Vacina.

O Rio de Janeiro que emergiu dos escombros da cidade velha e das cinzas do grande motim popular era, sem dúvida, uma cidade nova e diferente. Não a cidade maravilhosa dos apologistas da reforma, posto que, ao mesmo tempo que resolvia algumas contradições herdadas do passado, essa política "racional", que se propunha a corrigir os erros da obra "espontânea" de gestação da cidade, engendrou novas contradições e agravou outras tantas. Bom exemplo disso é o recrudescimento da crise habitacional nas áreas deterioradas remanescentes no centro e em suas imediações, assim como o aparecimento das favelas no cenário do Rio de Janeiro.

O êxito dessa primeira operação de renovação urbana requereu mudanças importantes no aparelho burocrático do Estado, que passou, desde então, a gerir diretamente o crescimento da cidade. Implicou, também, a alteração das disposições legais que correspondiam às formas historicamente superadas de apropriação do espaço social, para que fossem consagradas novas relações jurídicas, armando o Estado dos poderes e atribuições daí por adiante acionados para a execução de outras operações semelhantes.

O arrasamento do morro do Castelo - berço histórico da cidade - e o conjunto de obras monumentais realizadas por Carlos Sampaio para o centenário da Independência, em 1922, constituem um prolongamento daquilo que foi iniciado por Pereira Passos.

Hoje, como ontem, as evidências materiais do passado, entre as quais já se incluem as estruturas arquitetônicas e urbanísticas erigidas naquela época, são implacavelmente arrasadas, em nome do mesmo discurso modernizador. E na cidade governada pelos interesses do capital, em qualquer estágio de sua formação, quem "paga a conta" são sempre as classes subalternas, excluídas da propriedade do solo urbano, deslocadas em grandes contingentes ao sabor dos programas e políticas de renovação urbana.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. FONTES PRIMÁRIAS

1.1. Manuscritos

ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Códices:

- 40-4-48 Construção de vilas proletárias pela Cia. de Saneamento do Rio de Janeiro, sucessora de Arthur Sauer, concessionária do Decreto 9859 de 8 de fevereiro de 1888 (1887-1890). 127 folhas.
- 40-4-51 Casa para imigrantes operários no morro de Santo Antônio. Requerimento, planta da Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro. 1891. 2 folhas.
- 41-3-36 Offícios da Secretaria de Polícia e do Ministério do Império sobre as medidas a adotar com referência aos cortiços. 1860.
- 44-2-7 Habitações coletivas, estalagens ou 'cortiços'. 1885, 1864 a 1866 e 1868.
- 44-2-8 Habitações coletivas, estalagens ou 'cortiços'. (Vários papéis separados por ordem cronológica, referentes a medidas higiênicas, projetos de posturas, relações, etc.) 1875 a 1881, 1883 a 1885.
- 44-2-9 Habitações coletivas, estalagens ou 'cortiços'. 1890, 1892, 1893. 30 folhas.
- 44-2-9 Documentação avulsa.
- 44-2-11 Documentação avulsa (1901-1910).
- 46-4-56 Casas para operários - 1885 a 1889 e 1892; requerimentos, pareceres e mais papéis sobre a pretensão do engenheiro Luís Rafael Vieira Souto. 31 folhas.
- * 46-4-56 Memorial do Engenheiro Luís Rafael Vieira Souto. 24/01/85.
- 46-4-57 Casas para operários. Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro. Requerimento e Estatutos. 1889. 9 folhas.
- 46-4-58 Casas para operários. Cia. Evoneas Fluminense.
- 46-41-50 Casas para operários e classes pobres.
- 48-4-54 Proposta de Felicíssimo Vieira de Almeida, Dr. Lourenço Ferreira da Silva e Antônio José Luís Roiz de Araújo, apresentada em 31 de março de 1884, para construção de casas para classes pobres na Cidade Nova.
- 59-1-31 Documentação avulsa - Cabeça-de-porco. (1893-1905).

1.2. Publicações Oficiais

BRASIL

Câmara dos Deputados - Documentos Parlamentares - 9. Mensagens Presidenciais. 1890-1910. Centro de Documentação e Informação. Brasília, 1978.

Coleção das Leis. Rio de Janeiro, 1889-1906.

A Exposição de obras públicas em 1875. Rio de Janeiro, 1876.

Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas - Exposição do plano para realização do melhoramento dos portos da República e projeto para o prolongamento das obras do porto do Rio de Janeiro a que se refere o Decreto nº 6687 de 19 de dezembro de 1907. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1908.

Relatório apresentado à Assembléia Geral Legislativa (...) pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1889.

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.

Relatório dos trabalhos da Inspetoria Geral de Higiene, de 1º de janeiro de 1891 a maio de 1892, apresentado ao Sr. Dr. Fernando Lobo Leite Pereira, Ministro de Estado dos Negócios do Interior, pelo Dr. Bento Gonçalves Cruz, Inspetor Geral de Higiene. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1892.

RIO DE JANEIRO

Boletins da Intendência Municipal da Capital Federal. 1903-1906.

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. Rio de Janeiro, 1906.

Melhoramentos da Cidade. Primeiro relatório da Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, 12 de janeiro de 1875.

Melhoramentos da Cidade projetados pelo Prefeito do Distrito Federal, Dr. Francisco Pereira Passos, Rio de Janeiro, Tip. da Gazeta de Notícias, 1903.

Mensagem do Prefeito do Distrito Federal. Rio de Janeiro, Tip. da Gazeta de Notícias, 1893-1906.

Prefeitura Municipal - A questão do morro de Santo Antônio. Relatório preliminar do segundo procurador dos feitos da Fazenda Municipal. Rio de Janeiro, Oficinas Gráficas do Jornal do Brasil, 1932.

Censo do Rio de Janeiro (Distrito Federal). Realizado em 20 de set. de 1906. Rio de Janeiro, Oficina da Estatística, 1907.

Relatório da Comissão nomeada pelo Governo (Barão do Lavradio, Antônio Correia de Sousa Costa, Torres Homem, Sabóia, Hilário Gouveia

e João Batista dos Santos) para indicar as causas do desenvolvimento e persistência, nesta cidade, de febre amarela e outras moléstias nos últimos anos e os meios adequados para os fazer cessar. Rio de Janeiro, Tip. Nacional, 1876.

Relatório do Prefeito, Cândido Barata Ribeiro, ao Conselho Municipal. 1893.

1.3. Outras Publicações

AUTONOMIA Municipal do Distrito Federal: Discursos proferidos na Câmara dos Deputados ao Congresso Nacional pelo deputado do mesmo distrito, Dr. José Cândido de Albuquerque Melo Matos, em suas sessões de 11 e 17 de agosto de 1903. Rio de Janeiro, Tip. da Gazeta de Notícias, 1903.

AZEVEDO, Aluísio: *O cortiço*. Rio de Janeiro, Pallas, 1977.

BACKHEUSER, Everardo: *Habitações populares*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1906.

BULHÕES, Antônio M. de Oliveira & REIS, Aarão: *Abastecimento de águas no Rio de Janeiro: solução definitiva*. Rio de Janeiro, Imprensa Americana, 1898.

CASTRO, Borja: *Descrição do Porto do Rio de Janeiro e das obras da Doca d'Alfandega*. Rio de Janeiro, Imperial Instituto Artístico, 1877.

CÓDIGO Administrativo da Companhia Locomotora. Rio de Janeiro, Tip. G. Leuzinger, 1874.

ESTATUTOS da Companhia Locomotora com as alterações feitas pelo Decreto n.º 6006, de 9 de outubro de 1875. Rio de Janeiro, Tip. Perseverança, 1876.

GALVÃO, Tito: *Saneamento e embelezamento da capital*. Rio de Janeiro, Tip. do Jornal do Comércio, 1904.

GEORGELETTE, F. A.: Vice-consul des États Unis du Brésil. *Le port de Rio de Janeiro*. Anvers, Imprimerie Ch. Thibaut, 1909.

GUERRA, Domingos Martins: *Os morros do Castelo e Santo Antônio são úteis ou nocivos à saúde pública? Durante o desmoronamento destes morros correria a cidade algum perigo?* Rio de Janeiro, Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, 1852.

LAVRADIO, Marquês do: Relatório (manuscrito do Arquivo Nacional). *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, IV.

LIMA BARRETO, A. H. de: *Bagatelas*. Rio de Janeiro, Mérito, /s.d./

———. *Clara dos Anjos*. Rio de Janeiro, Mérito, /s.d./

———. *A estação. Irá. Feiras e mafuás*. Rio de Janeiro, Mérito, /s.d./

LUCCOK, John: *Notas sobre o Rio de Janeiro*. Belo Horizonte, /s.e./, /s.d./

JORNAL DO COMÉRCIO, 26/12/1901, 29/08/1904, 17/11/1904.

MEMÓRIA apresentada ao Conselho Municipal do Distrito Federal da cidade do Rio de Janeiro em apoio da proposta oferecida por um sindicato anglo-brasileiro para o saneamento da mesma cidade. Rio de Ja-

- neiro, Tip. Leuzinger, 1896.
- MOREIRA, M.S. Santos. *Considerações sobre os meios de sanear a cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Tip. J.P. Hildebrandt, 1892.
- O PAIZ, 16/01/1905.
- PARECERES da Comissão de Contas da Companhia Locomotora apresentados à Assembléia Geral dos Acionistas, relativos aos anos de 1874/1876. Rio de Janeiro, Tip. Perseverança, /s.d./.
- PASSOS, Francisco Pereira. *Notas de viagem. Cartas a um amigo*. Rio de Janeiro, Tip. e Lit. de Olímpio Campos, 1913.
- PIMENTEL, Antônio M. de Azevedo. *Subsídios para o estudo da higiene do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Tip. e Lit. de Carlos Gaspar da Silva, 1890.
- PORTUGAL, Aureliano. Discurso proferido a 24 de fevereiro no jardim da Praça da Glória por ocasião de se inaugurar a Ponte Artística oferecida à cidade do Rio de Janeiro pelos industriais portugueses, Srs. Adriano Ramos Pinto & Irmãos. Rio de Janeiro, Tip. da Gazeta de Notícias, 1906.
- PROJETO de melhoramentos na cidade do Rio de Janeiro pelo Engº G. Fogliani. Proprietários do projeto Américo Lage & Cia. Rio de Janeiro, Tip. e Lit. F. Borgonovo, 1903.
- QUESTÃO da aprovação dos planos das obras dos carris de ferro urbanos para Copacabana. /s.a./ Tip. do Globo /s.d./.
- QUESTÕES Municipais. Artigos publicados na imprensa desta capital sobre a administração do Dr. Pereira Passos. Rio de Janeiro, Tip. da Gazeta de Notícias, 1905.
- RANGEL, A.A. de S. Melhoramentos da cidade. *Renascença* - revista mensal de Letras, Ciências e Artes. Ano I, nº 7, set. 1904.
- . Os melhoramentos do Rio. *Renascença* - revista mensal de Letras, Ciências e Artes. Ano I, nº 6, ago. 1904. p. 33.
- REBOUÇAS, André. *Diário e anotações autobiográficas*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1938.
- REGO, José Pereira do, Barão do Lavradio. *Apointamentos sobre a mortalidade na cidade do Rio de Janeiro, particularmente das crianças, e sobre o movimento de sua população no primeiro quadriênio depois do recenseamento feito em 1872*. Rio de Janeiro, Tip. Nacional, 1878.
- RELATÓRIOS da Gerência da Companhia Locomotora apresentados à Assembléia Geral nos anos 1873/1878.
- ROSA, Francisco Ferreira da. *Rio de Janeiro*. Edição especial da Prefeitura. Rio de Janeiro, 1905.
- SAMPAIO, Carlos. *Memória histórica*. Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro. Lisboa, Lumen, 1924.
- SANTOS, José Américo dos. *Abastecimento d'água - desapropriação*. Rio de Janeiro, Tip. de Machado & C., 1885.
- VIEIRA, José. *O Bota-Abaixo*. Crônica de 1904. Rio de Janeiro, Selma Ed. /s.d./.
- VIEIRA FAZENDA, José. *Antiquilhas e memórias do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. 5 v.

2. FONTES SECUNDÁRIAS

- ABREU, Maurício de & BRONSTEIN, Olga. *Políticas públicas, estrutura urbana e distribuição da população de baixa renda na área metropolitana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IDRC/CNPU/IBAM, nov. 1978.
- A ASSISTÊNCIA médica no Rio de Janeiro: uma contribuição para sua história no período 1870-1945. Primeiro relatório: ago. 1979-jan. 1980; segundo relatório: fev/jul 1980. Rio de Janeiro, FINEP/SBI/Centro de Memória Social Brasileira do Conjunto Universitário Cândido Mendes. 2 v.
- ATAÍDE, Raimundo A. de. *Pereira Passos, o reformador do Rio de Janeiro*. Biografia e história. Rio de Janeiro, Ed. A Noite, /s.d./.
- BASBAUM, Leôncio. *História sincera da República*. São Paulo, Alfa-Omega, 1975-1976. 4 v.
- BELO, José Maria. *História da República (1889-1964)*. 6. ed. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1972.
- BERNARDES, Lysia M.C. A faixa suburbana do Rio de Janeiro. *Revista Geográfica*, nº 67, dez. 1967. Rio de Janeiro, Comissão de Geografia/Instituto Pan-Americano de Geografia e História. Publicado recentemente em: BERNARDES, Lysia M.C. & SOARES, Maria Therezinha de Segadas. *Rio de Janeiro: cidade e região*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura/Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1987. Biblioteca Carioca, v. 3.
- . Evolução da paisagem urbana do Rio de Janeiro até o início do século XX. *Boletim Carioca de Geografia*, 12 (1 e 2), 1959.
- CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. Rio de Janeiro/São Paulo, Difel, 1977.
- CARONE, Edgar. *A Primeira República (1889-1930)*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1969.
- . *Movimento operário no Brasil (1887-1944)*. Rio de Janeiro/São Paulo, Difel, 1979.
- CARVALHO, Lia de Aquino. *Contribuição ao estudo das habitações populares no Rio de Janeiro: 1886-1906*. Niterói, Instituto de Ciências e Filosofia/UFRJ, 1980. Dissertação de mestrado em História. mimeo. Publicado recentemente em: ROCHA, Oswaldo Porto & CARVALHO, Lia de Aquino. *A era das demolições/Habitações populares*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura/Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1986. Biblioteca Carioca, v. 1.
- COARACY, Vivaldo. *Memórias da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 1955.
- CORREIA, Magalhães. *O sertão carioca*. Prefeitura da Cidade do Rio de

- Janeiro, Coleção Memória do Rio. v. 5. S. FOMES
- COSTA, Emília Viotti da. *Da monarquia à república: momentos decisivos*. São Paulo, Liv. Ed. Ciências Humanas, 1979.
- COSTA, Jurandir Freire. *Ordem médica e norma familiar*. Rio de Janeiro, Graal, 1979.
- COSTA, Luís Antônio. Sérvio et alii. *Brasil 1900-1910*. Rio de Janeiro, Biblioteca Nacional, 1980. 3 v.
- COUSTET, Robert. Grandjean de Montigny (urbanista). In: UMA CIDADE em questão I: Grandjean de Montigny e o Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, PUC/FUNARTE/Fundação Roberto Marinho, 1979.
- CRULS, Gastão Luís. *Aparência do Rio de Janeiro* (coluna histórica e descritiva da cidade). Rio de Janeiro, José Olympio, 1949. 2 v.
- DUNLOP, Charles. *Os meios de transporte do Rio antigo*. Rio de Janeiro, Grupo de Planejamento Gráfico Editores, 1973.
- _____. *O Rio antigo*. Rio de Janeiro, Ed. O Rio Antigo, 1963.
- EDMUNDO, Luís. *O Rio de Janeiro do meu tempo*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1938. 3 v.
- _____. 2. ed. Rio de Janeiro, Conquista, 1957.
- ENGELS, Friedrich. *A questão da habitação*. Belo Horizonte, Aldeia Global, 1979.
- EWBANK, Thomas. *A vida do Brasil ou Diário de uma visita ao país do cacau e das palmeiras*. Rio de Janeiro, Conquista, 1973. 2 v.
- FAUSTO, Bóris. *Trabalho urbano e conflito social (1890-1920)*. Rio de Janeiro/São Paulo, Difel, 1976.
- _____. *Pequenos ensaios da história da República*. São Paulo, Cadernos Cebrap nº 10, 1972.
- FRANCO, Afonso Arinos de Melo. *Rodrigues Alves*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1973. 2 v.
- FRANCO, Odair. *História da febre amarela no Brasil*. Rio de Janeiro, Ministério da Saúde/Dep. Nac. de Endemias Rurais, 1969.
- GEIGER, Pedro Pinchas. *Contribuição ao estudo da evolução da rede urbana brasileira (1500-1720)*. São Paulo, Pioneira/EDUSP, 1968.
- GIEDION, Sigfrido. *Espacio, tiempo y arquitectura* (el futuro de una nueva tradición). Barcelona, Editorial Científico-Médico, 1968.
- GOVERNO DO ESTADO DA GUANABARA. *Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos: formação e desenvolvimento da cidade*. Rio de Janeiro, Record, 1965.
- GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1973.
- HAHNER, June E. Jacobinos versus galégos: Urban radicals versus portuguese immigrants in Rio de Janeiro in the 1890's. *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*. 18(2), may 1976.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 4. ed. Brasília, Ed. Universidade de Brasília, 1963.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA.

- Censo de geografia da Guanabara. Rio de Janeiro, IBGE, 1968.
- LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao porto: uma contribuição ao estudo da produção da área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, COPPE/UFRJ, 1984. Dissertação de Mestrado/Engenharia de Produção.
- LATIF, Miran de Barros. *Uma cidade no trópico*. São Sebastião do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Agir, 1965.
- LEEDS, Anthony & LEEDS, Elizabeth. *Sociologia do Brasil urbano*. Rio de Janeiro, Zahar, 1978.
- LINHARES, Maria Yedda Leite. *História do abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918)*. Brasília, BINAGRI, 1979.
- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro, IBMEC, 1978. 2 v.
- MACHADO, R.; LOUREIRO, A.; LUZ, R. & MURICY, K. *Danação da norma: medicina social e constituição da psiquiatria no Brasil*. Rio de Janeiro, Graal, 1978.
- MAGALHÃES JUNIOR, Raimundo. *Rui, o homem e o mito*. 3. ed. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira. Coleção Retratos do Brasil. v. 27.
- MARTINS, Luís Dodsworth. *Presença de Paulo de Frontin*. Rio de Janeiro, Freitas Bastos, 1966.
- MARX, Karl. Subsunción formal del trabajo en el capital. In: ———, *El capital*. Mexico, Fondo de Cultura Económica, 1972. Libro 1, cap. 1.
- MAURO, Frédéric. *La vie quotidienne au Brésil au temps de Pedro Segundo (1837-1889)*. Paris, Hachette, 1980.
- MORAIS-FILHO, Evaristo de. O movimento social na primeira década do século. In: *Brasil 1900-1910*. Rio de Janeiro. Biblioteca Nacional, 1980.
- MORALES DE LOS RIOS, Adolfo. *O Rio de Janeiro imperial*. Rio de Janeiro, 1946.
- OLIVEIRA NETO, Nestor de. A evolução dos transportes. In: ———, *Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos*. Rio de Janeiro, Record, 1965.
- PICALUGA, Isabel Fontenelle & COSTA, Nilson do Rosário. *História e saúde*. São Paulo, julho 1977.
- & RIBEIRO, Ana Clara T. *Campanhas sanitárias e sua institucionalização: um estudo histórico da saúde pública no Brasil*. Texto provisório. mimeo.
- PRADO JUNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. 3. ed. São Paulo, Brasiliense, 1953.
- REIS, José de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos: evolução urbanística da cidade*. Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *Quadros da arquitetura no Brasil*. São Paulo, Perspectiva, /s.d./.

- RIBEIRO, Ana Clara Torres. *Elementos conceituais desenvolvidos pela pesquisa Campanhas sanitárias e sua institucionalização* - análise preliminar. São Paulo, julho 1977.
- SANTOS, Afonso Carlos Marques dos. Da colonização à Europa possível: as dimensões da contradição. In: *UMA CIDADE em questão I: Grandjean de Montigny e o Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, PUC/FUNARTE/Fundação Roberto Marinho, 1979.
- SANTOS, F.A. Noronha. *Esboço histórico acerca da organização municipal e dos prefeitos do Distrito Federal*. Rio de Janeiro, Oficinas Gráficas O Globo, 1945.
- . *As freguesias do Rio antigo*. Rio de Janeiro, Edições O Cruzeiro, /s.d./.
- . *Meios de transporte no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Commercio, 1934. 2 v.
- SANTOS, Luís Gonçalves dos. (Padre Perereca). *Memórias pra servir à história do reino do Brasil*. Belo Horizonte, Itatiaia; São Paulo, EDUSP, 1981.
- SILVA, Gastão Pereira da. *Rodrigues Alves e sua época*. Rio de Janeiro, Ed. A Noite, /s.d./.
- SILVA, José Ribeiro da. *Os esgotos do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, /s.ed./, 1960.
- . *Evolução do sistema de esgotos do Rio de Janeiro*. *Engenharia Sanitária* 14(3) out/dez 1975.
- SILVA, Maria Laís Pereira da. *O estado e o capital privado na disputa pelo controle e administração dos transportes coletivos: a resposta dos usuários e a face da cidade*. Rio de Janeiro, COPPE/UFRJ, 1979. Dissertação de Mestrado/Engenharia de Produção. mimeo.
- SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo, Alfa-Omega, 1976.
- SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. São Paulo, Brasiliense, 1973.
- SOARES, Sebastião Ferreira. *Notas estatísticas sobre a produção agrícola e carestia dos gêneros alimentícios no império do Brasil*. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1977.
- SODRÉ, Emanuel. *Lauro Sodré na história da república*. Rio de Janeiro, edição do autor, 1970.
- STEIN, Stanley J. *Grandeza e decadência do café no vale do Paraíba*. São Paulo, Brasiliense, 1961.
- . *Origens e evolução da indústria têxtil no Brasil: 1850-1950*. Rio de Janeiro, Campus, 1979.
- UMA CIDADE em questão I: Grandjean de Montigny e o Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, PUC/FUNARTE/Fundação Roberto Marinho, 1979.
- VASCONCELOS, Max de. *Vias brasileiras de comunicação*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1935.

ILUSTRAÇÕES

1. Mapa (1831) desenhado por Eugène de la Michellerie e litografado por Steinemann e Cia. In: CUNHA, Ligia da Fonseca F. *Album cartográfico do Rio de Janeiro — séculos XVIII e XIX*, Rio de Janeiro, MEC/BN, 1971.
2. Rua Direita. Rugendas. Detalhe de gravura publicada em *Viagem pitoresca através do Brasil*. Paris, 1985.
3. "Os refrescos do Largo do Paço". Debrét. Prancha nº 9 de *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*, v. 2. Publicado na França em 1834 - 1839.
4. Largo do Paço e Mercado da Candelária. Bertichem. In: *O Brasil pitoresco e monumental*. Rio de Janeiro, 1856.
5. A cidade vista do adro da igreja da Glória do Outeiro. Quinsac de Monvoisin. Óleo sobre tela. Fundação R. C. Maia (RJ).
6. Campo de Santana. Frünbeck
7. A Carioca (1844). Hildebrandt. Aquarela. In: FERREZ, Gilberto. *O Brasil de Eduard Hildebrandt*, Rio de Janeiro, Distribuidora Record de Serviços de Imprensa, s.d.
8. Bondes da Cia. de São Cristóvão (1854). IHGB.
9. A primeira estação da E. F. D. Pedro II. Bertichen.
10. A Baronesa. Malta. MIS.
11. Armazém da Cia. Docas de D. Pedro II. Gutierrez. 1880-90. MHN.
12. Mapa arquitetural do Rio de Janeiro (1874). Rocha Fragoso. Litografia em quatro folhas, contendo todas as fachadas dos prédios da área central.
13. Planta indicadora do Rio de Janeiro e subúrbios (1877). In: CUNHA, Ligia da Fonseca F. *Album cartográfico do Rio de Janeiro — séculos XVIII e XIX*. Rio de Janeiro, MEC/BN, 1971.
14. Bilhete de jogo do bicho (1895). Reprodução fotográfica. MIS.
15. Estação da Cia. Jardim Botânico (c. 1892). Gutierrez. MHN.
16. Bonde elétrico e de tração animal (c. 1903). Malta. MIS.
17. Meninos de rua (início do século). Malta. MIS.
18. Vendedor de hortaliças. Marc Ferrez. In: EDMUNDO, L. *O Rio de Janeiro do meu tempo*. Rio de Janeiro, 1938.
19. Cortiço. Malta. MIS.
20. Fábrica de Tecidos Aliança e sua vila operária. Malta. MIS.
21. Oficina de chapéus de sol. Malta. MIS.
22. Casarão que seria arrasado com a abertura da Avenida Central. Malta. MIS.
23. Operações de transbordo no velho porto do Rio de Janeiro. Malta, 1906. MIS.
24. Zona aterrada para a construção do novo cais do porto. In: BARREIRO, Eduardo Canabrava. *Atlas da evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro*, ensaio (1965/1965). Rio de Janeiro, 1965.
25. Prolongamento do Canal do Mangue por sobre o aterro do Saco de São Diogo (1924). Malta. MIS.

26. Inauguração dos primeiros 500m de cais em 1906. Malta. AGCRJ.
27. Serviços de carga e descarga e armazéns do novo cais do porto (c. 1920). MIS.
28. Demolições para abertura da Avenida Central. Revista *Kosmos*, set. 1904.
29. Leito da Avenida Central junto à vertente do morro do Castelo (1905). Revista *Kosmos*.
30. Avenida Central, na altura da Academia de Belas Artes e da Biblioteca Nacional (c. 1910). Malta. MIS.
31. Quiosque. Malta. AGCRJ.
32. Palácio Monroe e Avenida Beira-Mar (década de 1910). Malta. MIS.
33. Projeto de alargamento das Ruas Estreita de São Joaquim e Visconde de Inhaúma. In: DEL BRENN, Giovanna Rosso (org.). *O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão*. Rio de Janeiro, Index, 1985.
34. Bondinho da Carris Urbanos, na atual Avenida Marechal Floriano (1907). Malta. AGCRJ.
35. Vista aérea do centro: cruzamento da Avenida Rio Branco com o eixo Visconde de Inhaúma - Marechal Floriano. MIS.
36. Avenida Mem de Sá (c. 1907). Malta. AGCRJ.
37. Esquina da Rua Uruguaiana com o Largo da Carioca (c. 1910). Malta. AGCRJ.
38. Nova praça de mercado ao lado da estação das barcas Rio-Niterói; em substituição ao antigo mercado da Candelária.
39. O Rio de Janeiro em 1910. Mapa de Aenishanslin.



1. Mapa (1831) desenhado por Eugène Hubert de la Michellerie e litografado por Steinemann e Cia, no período das Regências, quando o Campo de Santana chamou-se Campo da Honra. A malha urbana começava a conquistar o vasto mangue de São Diogo, atravessado pelo Caminho das Lanternas



2. Rua Direita. Johann Moritz Rugendas. Detálhe da gravura, 1835



3. "Os refrescos do Largo do Paço". Jean Baptiste Debret. Pequenos proprietários de escravos de ganho na amurada do cais, junto ao chafariz de mestre Valentim



4. O Largo do Paço e o Mercado da Candelária. Pedro Godofredo Bertchen. Construído em 1834, segundo projeto de Grandjean, veio substituir o antigo Mercado de Peixe



5. A cidade vista do adro da igreja da Glória do Outeiro. Raymond Auguste A. Quinsac de Monvoisin. Vê-se o casario da Praia do Flamengo, Os Arcos da Lapa, entre os morros de Santa Teresa e Santo Antônio, e o morro do Castelo, à direita

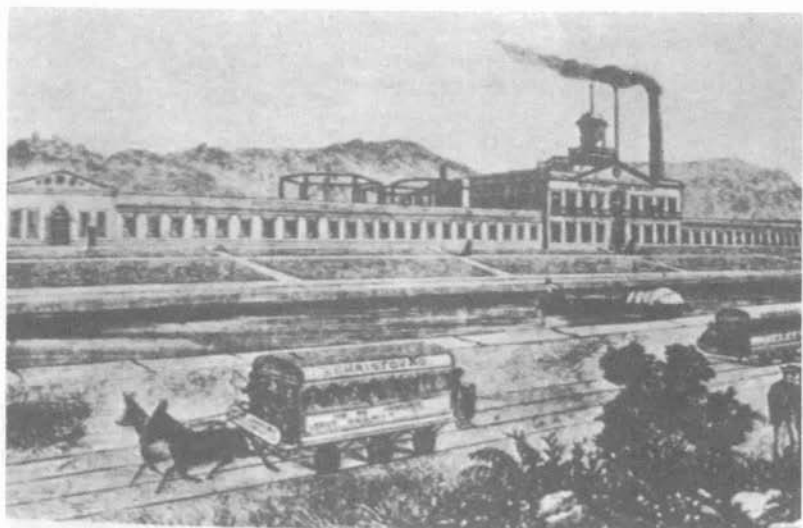




6. Aspecto do Campo de Santana, Franz Joseph Fröhbeck. No centro, a Praça do Curro ou de Touros que o Senado da Câmara construía, em outubro de 1818, segundo projeto de Grandjean, para festejar o casamento de D. Pedro I e Dona Leopoldina



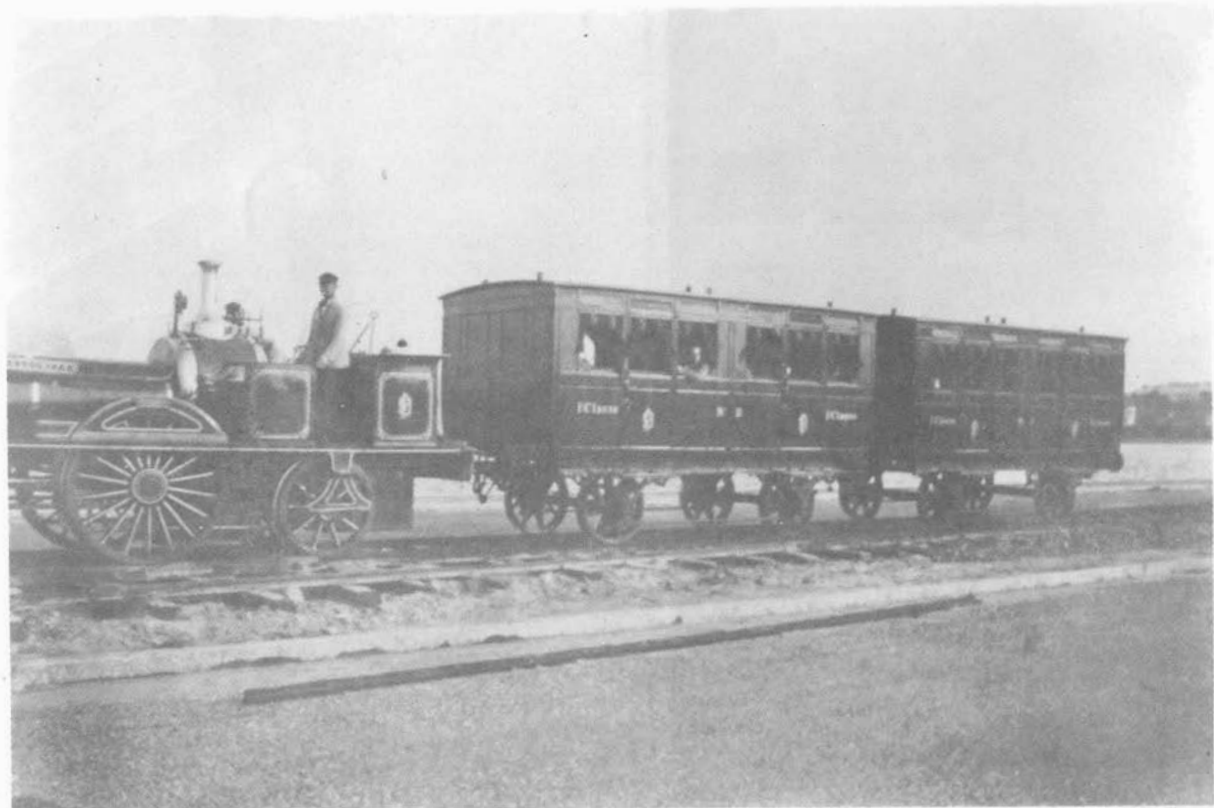
7. A Carioca (1844), Eduard Hildebrandt, Aquarela do chafariz. Hospital da Ordem Terceira da Penitência (demolido), convento e igreja de Santo Antônio e igreja da Penitência, ao fundo



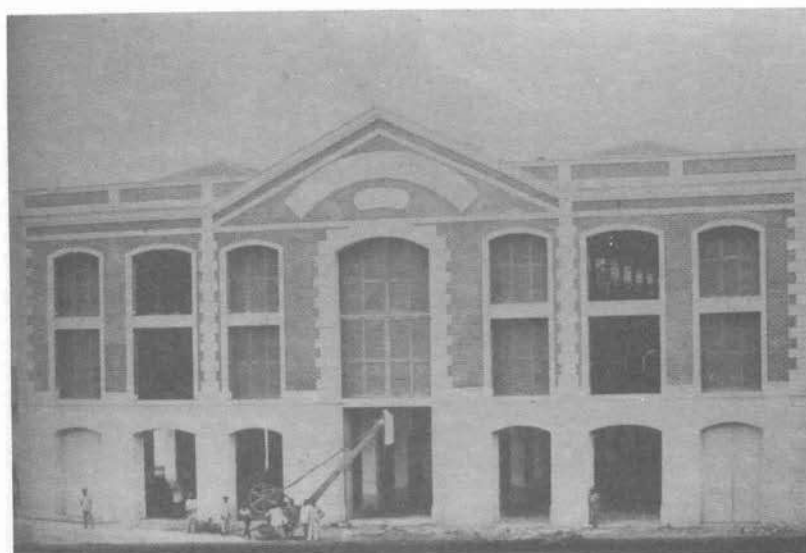
8. Bondes da Cia. de São Cristóvão diante da fábrica de gás e do Canal do Mangue (ainda navegável), ambos construídos por Mauá em 1854. IHGB



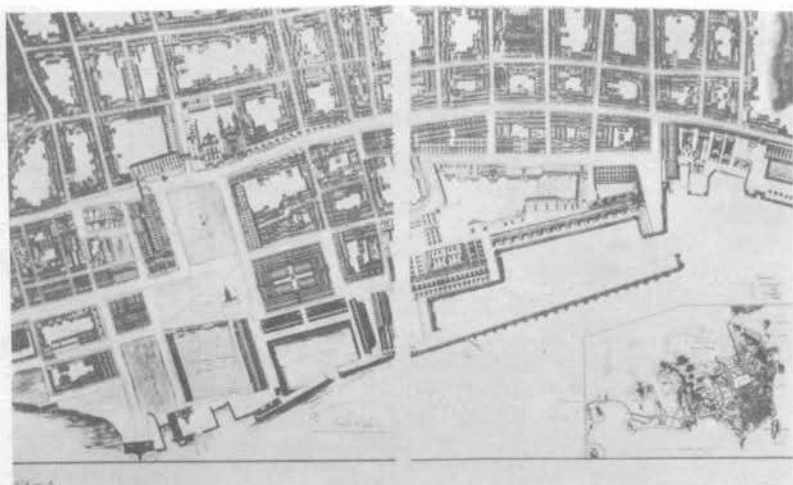
9. Primeira estação da E.F.D. Pedro II, construída no Campo de Santana em 1858. Pedro Godofredo Bertichen



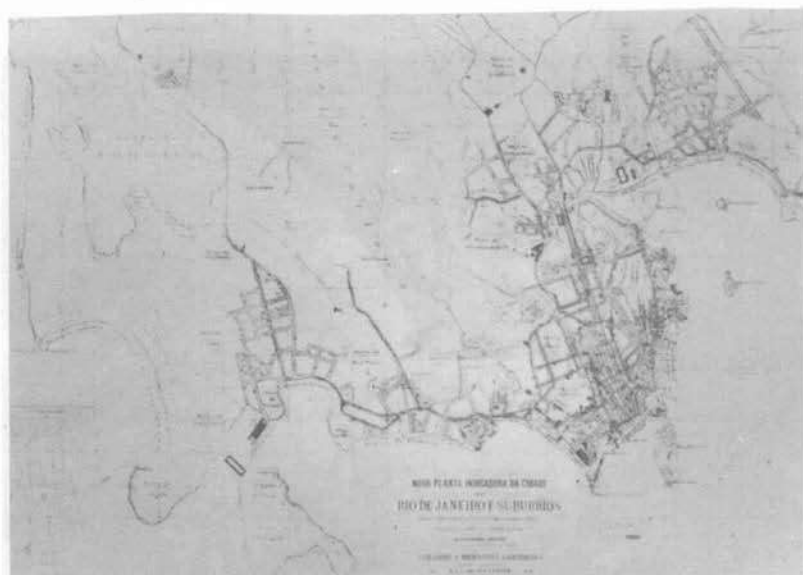
10. A Baronesa, primeira locomotiva utilizada na ferrovia Porto Mauá-Raiz da Serra. Foto Augusto Malta. MIS



11. Um dos armazéns da Cia. Docas de D. Pedro II, fundada por André Rebouças, servido por guindaste manual. Foto Juan Gutierrez, 1880/1890. MHN



12. Mapa arquitetural do Rio de Janeiro (1874), executado pelo engenheiro J. Rocha Frago, contendo todas as fachadas dos prédios da área central. Neste detalhe, o cais Pharoux e as docas do mercado e da Allândega. Biblioteca Nacional



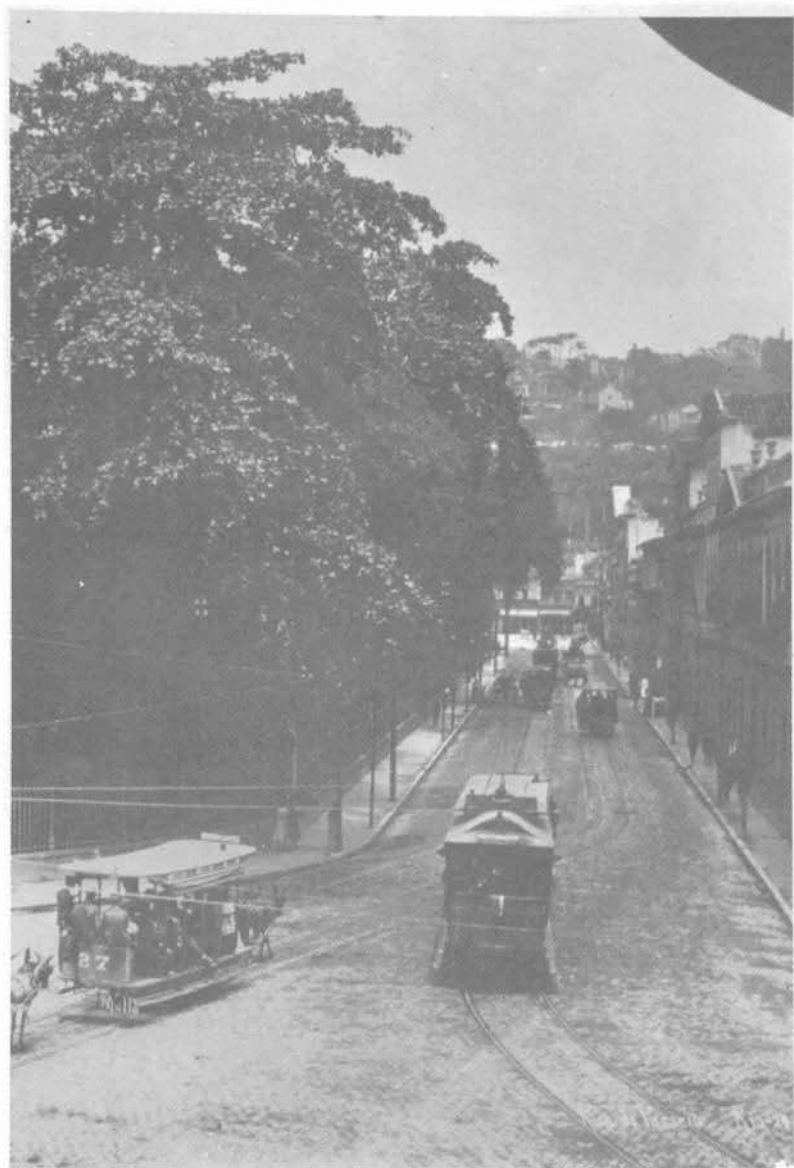
13. Nova planta (1877) indicadora do Rio de Janeiro e subúrbios, incluindo todas as linhas de ferro-carriz; organizada pelo capitão Alexandre Speltz e pelos engenheiros Eduardo e Henrique Laemert. Vê-se o alcance máximo das fronteiras de expansão da malha urbana, desde a praia da Restinga (Leblon) até Vila Isabel (projeto no canto à esquerda). Importante é a indicação do projeto das Docas de D. Pedro II, numa orla já repleta de trapiches



14. Bilhete datado de 1895 do Jardim Zoológico de Vila Isabel, com o qual se fazia o jogo do bicho
Sua reprodução fotográfica encontra-se no MIS



15. Estação da Cia. Jardim Botânico em Copacabana, na Rua Serzedelo Correia, por volta de 1892. Foto
Juan Gutierrez. MHN



16. Bonde elétrico do Jardim Botânico e de tração animal da Carris Urbanos na Rua do Passeio, por volta de 1903. Foto Augusto Malta. MIS



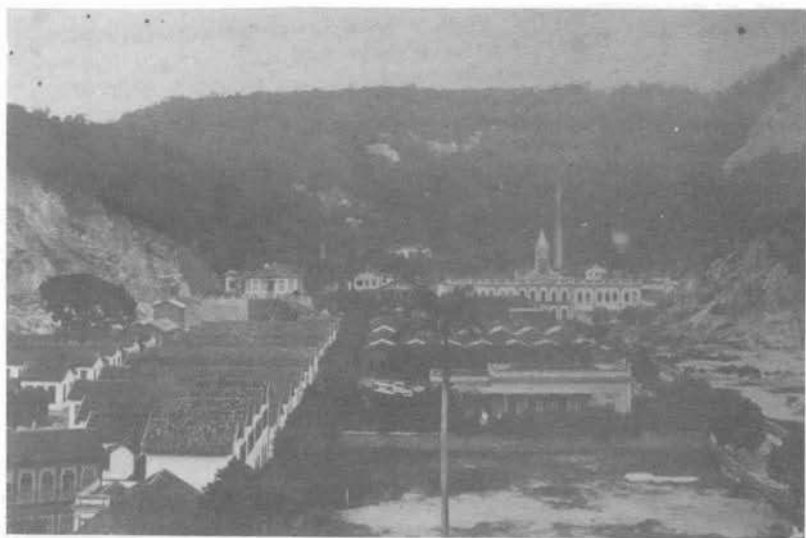
17. Meninos de rua no início do século. Foto Augusto Malta. MIS



18. Vendedor de hortaliças. Marc Ferrez



19. Cortiço. Foto Malta s/d. MIS



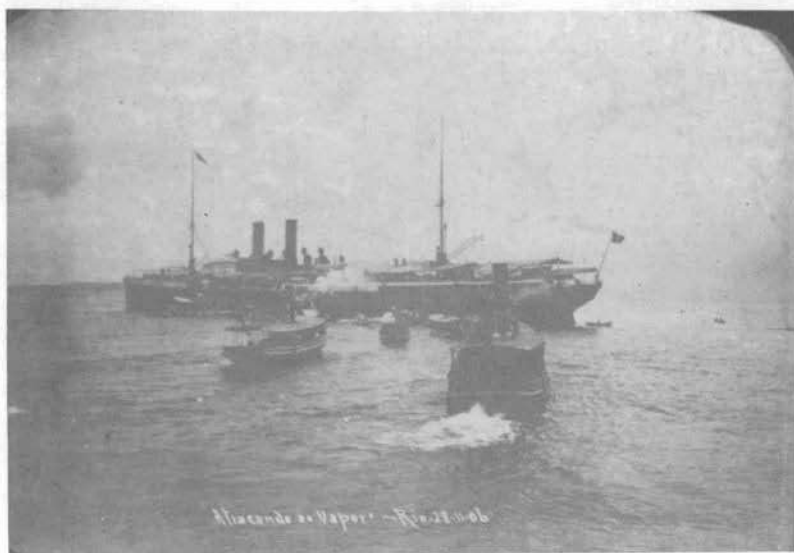
20. Vista geral da fábrica de tecidos Aliança e de sua vila operária, em Laranjeiras, onde se localiza, hoje, a Rua General Glicério. Foto Augusto Malta. MIS



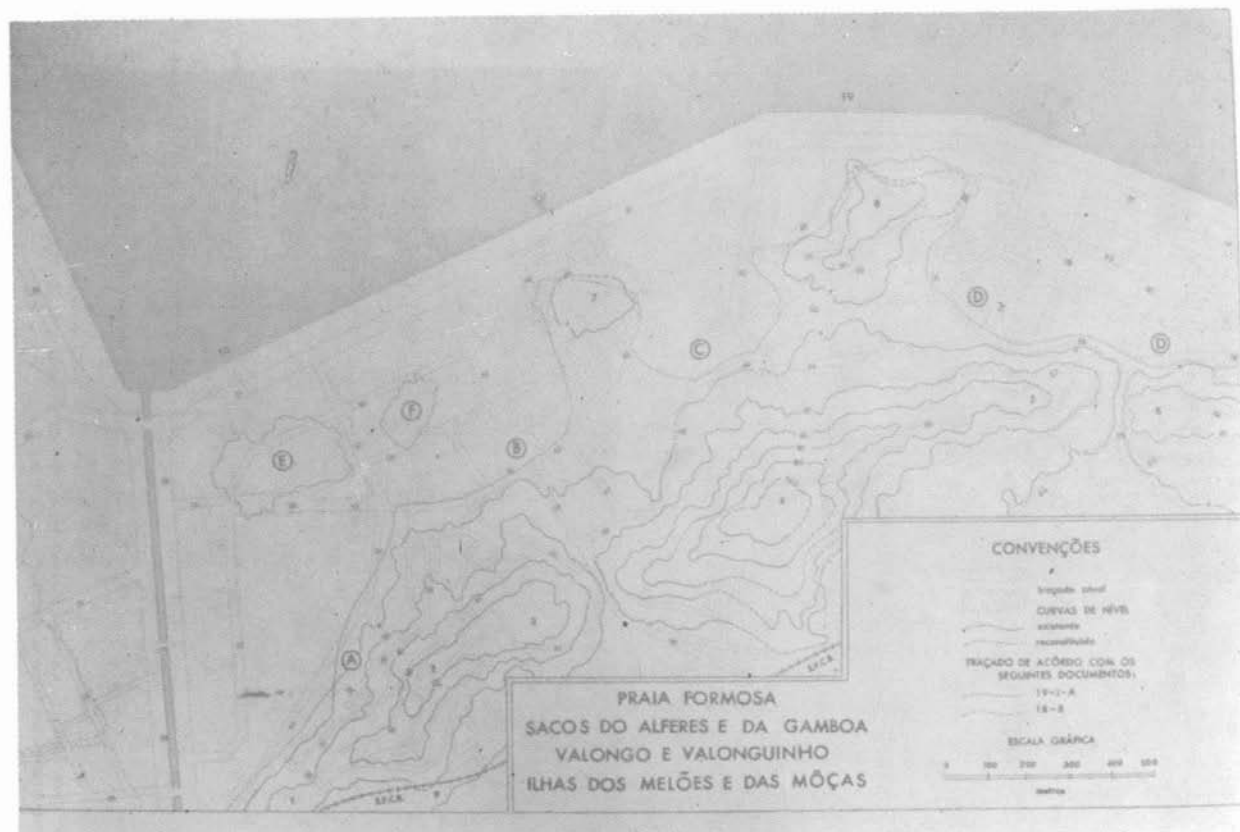
21. Manufatura típica do Centro: oficina de chapéus de sol. Foto Augusto Malta. MIS



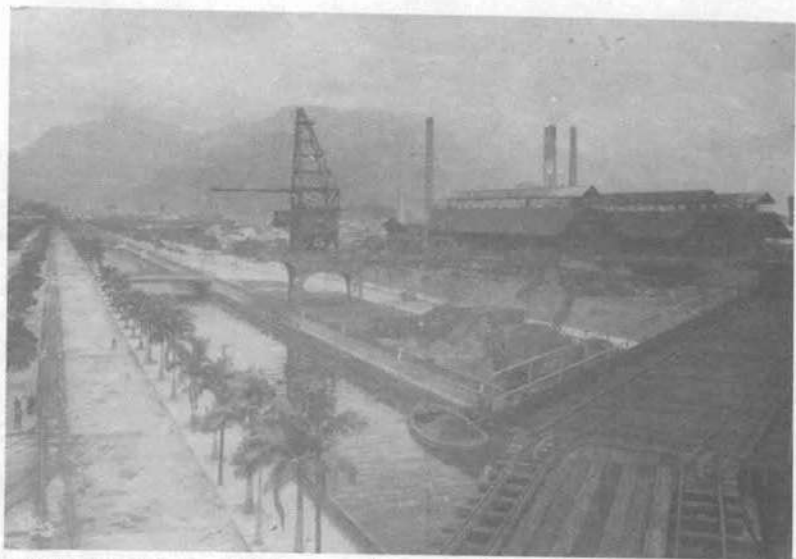
22. Vista (1904) tomada do 5º andar do prédio nº 30 da Rua Gonçalves Dias, abarcando o compacto casario que seria arrasado pela Avenida Central. Ao fundo, à direita, a igreja da Candelária e o morro de São Bento; à esquerda, o morro da Conceição. Foto Augusto Malta. MIS



23. "Atracando ao vapor". As operações de transbordo no velho porto do Rio de Janeiro. Foto Augusto Malta em 28/11/1906. MIS



24. Zona aterrada para a construção do novo cais do porto.



25. Prolongamento do Canal do Mangue por sobre o aterro do Saco de São Diogo, em 1924, vendo-se o guindaste que servia ao gásômetro novo. Foto Augusto Malta. MIS



26. Inauguração dos primeiros 500m de cais em 1906. Foto Augusto Malta. AGCRJ



27. Serviço de carga e descarga, já eletrificado, e armazéns do novo cais do porto, por volta de 1920. MIS



28. As demolições para a abertura da Avenida Central, entre as ruas General Câmara e Santa Luzia



29. Leito da Avenida Central junto à vertente do morro do Castelo em 1905



30. A Avenida Central, na altura da Academia de Belas Artes e da Biblioteca Nacional, por volta de 1910; Augusto Malta. MIS



31. Quiosque. Foto Augusto Malta. AGCRJ



32. Palácio Monroe e Avenida Beira-Mar na década de 1910. Malta. MIS



34. Bondinho da Carris Urbanos atravessando a atual Avenida Marechal Floriano Peixoto em 1907, logo em seguida ao alargamento e prolongamento da Rua Estreita de São Joaquim. Malta. AGCRJ



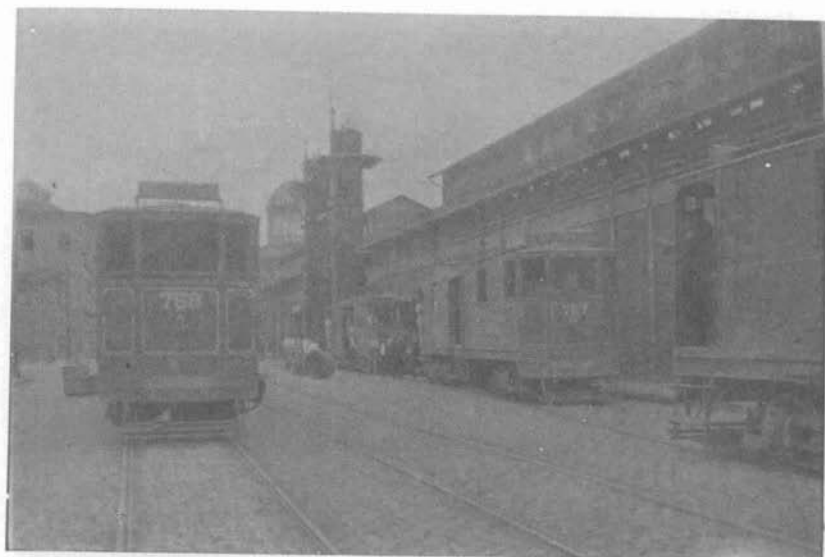
35. Vista Aérea do Centro, observando-se o cruzamento da Avenida Rio Branco com o eixo Visconde de Inhaúma-Marechal Floriano, a mais importante artéria de ligação com as Zonas Norte e Suburbana até a abertura da Avenida Presidente Vargas, na década de 1940. MIS



36. Começo da Avenida Mem de Sá, (c. 1907). Foto Augusto Malta. AGCRJ



37. Esquina da Rua Uruguaiana, recém-alargada, com o Largo da Carioca, remodelado também, por volta de 1910. Foto Augusto Malta. AGCRJ



38. Nova praça de mercado edificada ao lado da estação das barcas Rio-Niterói em substituição ao antigo Mercado da Candelária, demolido na década de 1950 para a abertura da Avenida Perimetral. Vêem-se diversos bondes, bagageiros e, ao fundo, um de seus cinco pavilhões circulares, dos quais só resta aquele ocupado pelo restaurante Albamar



39. O Rio de Janeiro em 1910. Mapa de Carlos Aenishänslin



PRODUÇÕES
GRÁFICAS E
PUBLICIDADE
LTD.A.

Rua Senador Dantas, 117, sala 1743, Rio - RJ
Tels.: 533-0037 - 240-1530



1. Mapa (1831) desenhado por Eugène Hubert de la Michellerie e litografado por Steinemann e Cia, no período das Regências, quando o Campo de Santana chamou-se Campo da Honra. A malha urbana começava a conquistar o vasto mangue de São Diogo, atravessado pelo Caminho das Lanternas



2. Rua Direita, Johann Moritz Rugendas. Detálhe da gravura, 1835



3. "Os retrescos do Largo do Paço". Jean Baptiste Debret. Pequenos proprietários de escravos de ganho na amurada do cais, junto ao chafariz de mestre Valentim.



4. O Largo do Paço e o Mercado da Candelária. Pedro Godofredo Bertchen. Construído em 1834, segundo projeto de Grandjean, veio substituir o antigo Mercado de Peixe.

5. A cidade vista do adro da igreja da Glória do Outeiro. Raymond Auguste A. Quinsac de Monvoisin. Vê-se o casario da Praia do Flamengo, Os Arcos da Lapa, entre os morros de Santa Teresa e Santo Antônio, e o morro do Castelo, à direita.

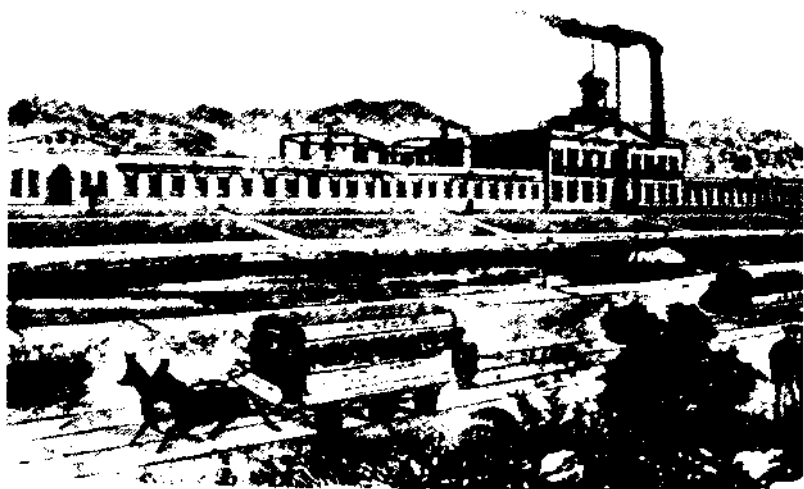




6. Aspecto do Campo de Santana, Franz Joseph Fröhbeck. No centro, a Praça do Curro ou de Touro, que o Senado da Câmara construía, em outubro de 1818, segundo projeto de Grandjean, para festejar o casamento de D. Pedro I e Dona Leopoldina



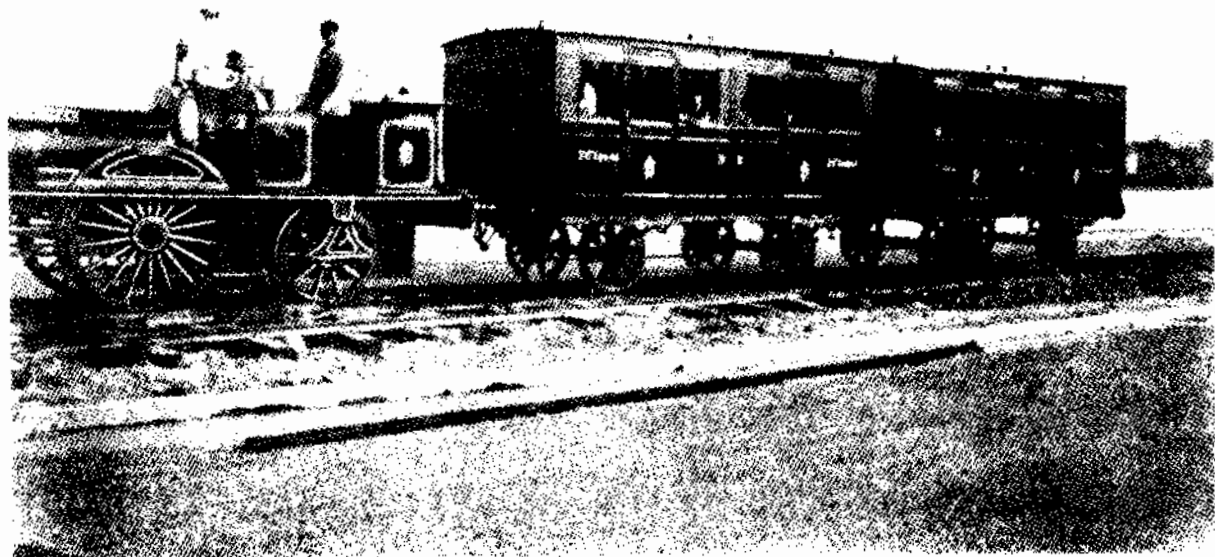
7. A Carioca (1844). Eduard Hildebrandt. Aquarela do chalariz. Hospital da Ordem Terceira da Penitência (demolido), convento e igreja de Santo Antônio e igreja da Penitência, ao fundo.



8. Bondes da Cia. de São Cristóvão diante da fábrica de gás e do Canal do Mangue (ainda navegável), ambos construídos por Mauá em 1854. II-IGB



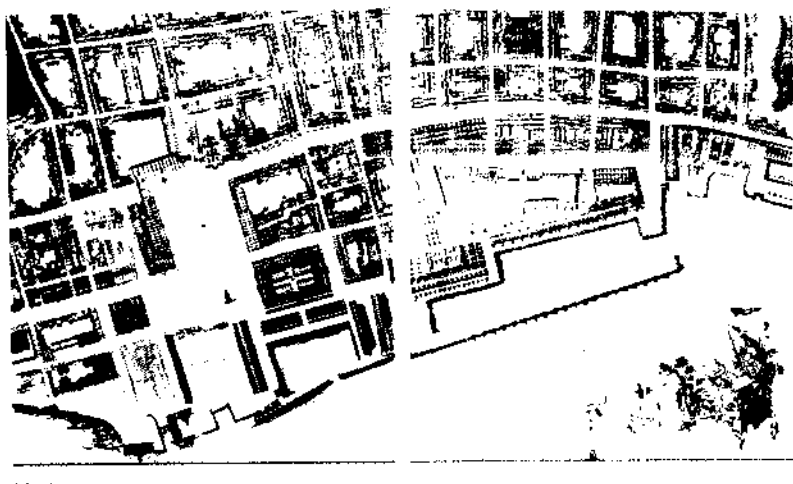
9. Primeira estação da E.F.D. Pedro II, construída no Campo de Santana em 1858. Pedro Godofredo Bertichen



10. A Baronesa, primeira locomotiva utilizada na ferrovia Porto Mauá-Raiz da Serra. Foto Augusto Malta. MIS



11. Um dos armazéns da Cia. Docas de D. Pedro II, fundada por André Rebouças, servido por guindaste manual. Foto Juan Gutierrez, 1886/1890. MHIN



12. Mapa arquitetural do Rio de Janeiro (1874), executado pelo engenheiro J. Rocha Fragozo, contendo todas as fachadas dos prédios da área central. Neste detalhe, o cais Pharoux e as docas do mercado e da Alfândega. Biblioteca Nacional



13. Nova planta (1877) indicadora do Rio de Janeiro e subúrbios, incluindo todas as linhas de ferro-carriz; organizada pelo capitão Alexandre Spelz e pelos engenheiros Eduardo e Henrique Tacimert. Vê-se o alcance máximo das fronteiras de expansão da malha urbana, desde a praia da Restinga (Leblon) até Vila Isabel (projeto no canto à esquerda). Importante é a indicação do projeto das Docas de D. Pedro II, numa orla já repleta de trapiches.

LEAO

Nº 67307

ENTRADA

NO

JARDIM ZOOLOGICO

UM MIL REIS

*Esta entrada dá ao portador o direito de entrar sempre e sem
pagar o valor das mesuras, de Theatros e outros prêmios
destinados por 4 dias*

ESTA ENTRADA NÃO PODE SOFRER A MENOR ALTERAÇÃO

14. Bilhete datado de 1895 do Jardim Zoológico de Vila Isabel, com o qual se fazia o jogo do bicho. Sua reprodução fotográfica encontra-se no MIS



15. Estação da Cia. Jardim Botânico em Copacabana, na Rua Serzedelo Correia, por volta de 1892. Foto Juan Gutierrez. MIIN



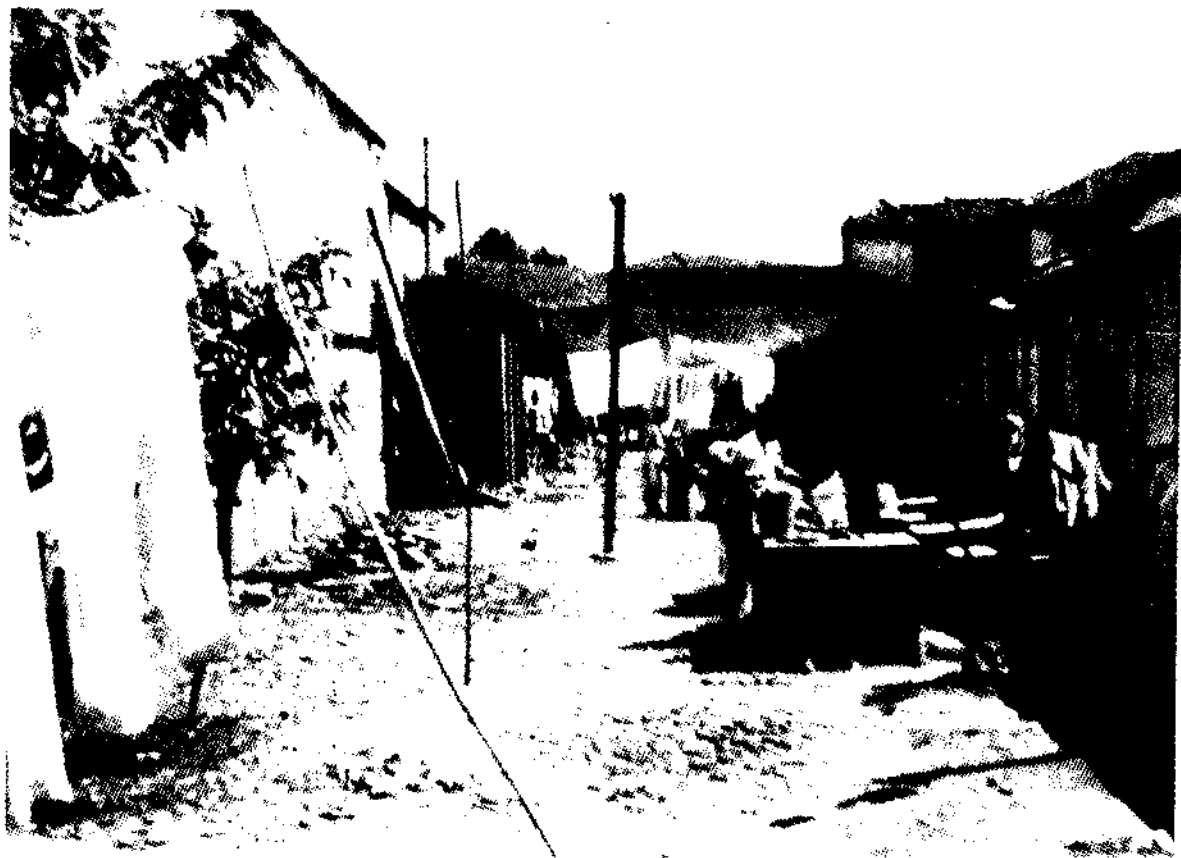
16. Bonde elétrico do Jardim Botânico e de tração animal da Carris Urbanos na Rua do Passaro, por volta de 1903. Foto Augusto Malta - MIS



12. Memniox de rua no início do século. Foto: Augusto Malta. MIS



18. Vendedor de hortalizas. Marc Perrez



19. Cortijo. Foto Malta s/d. M15



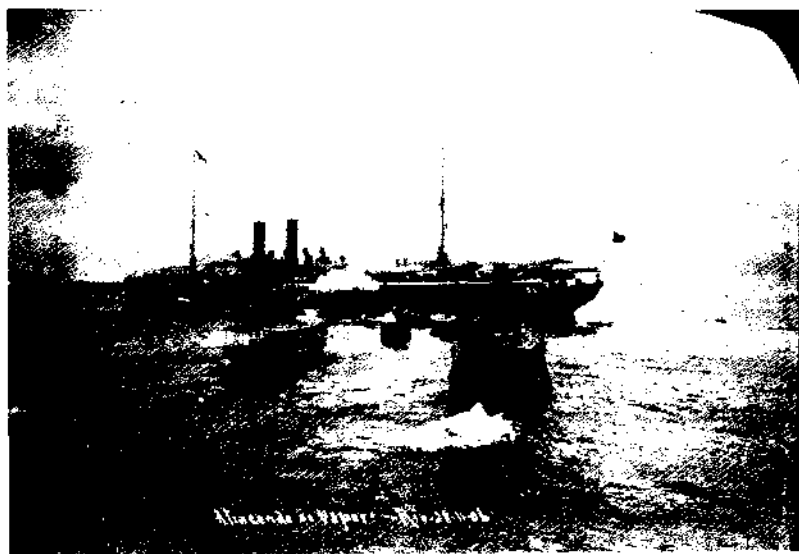
20. Vista geral da fábrica de tecidos Aliança e de sua vila operária, em Laranjeiras, onde se localiza, hoje, a Rua General Glicério. Foto Augusto Malta. MIS



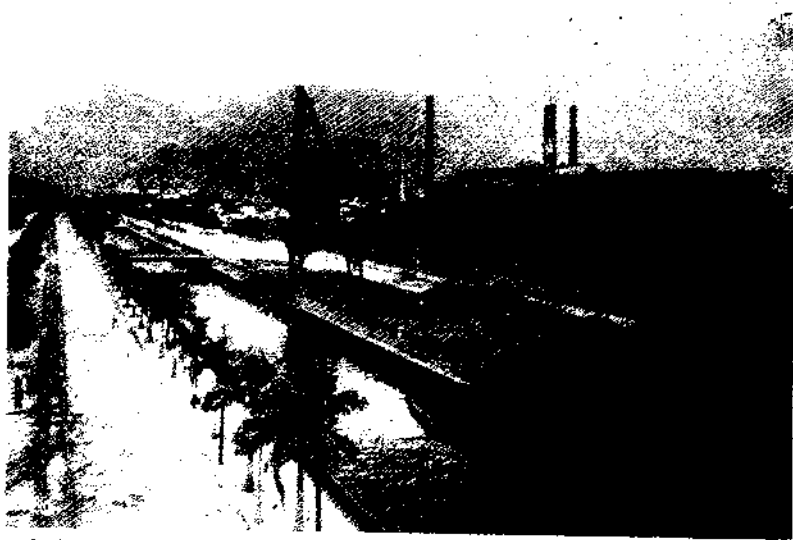
21. Manufatura típica do Centro: oficina de chapéus de sol. Foto Augusto Malta. MIS



22. Vista (1924) tomada do 5º andar do prédio nº 52 da Rua Gonçalves Dias, abarcando o compacto casario que seria arrasado pela Avenida Central. Ao fundo, à direita, a igreja da Candelária e o morro de São Bento; à esquerda, o morro da Conceição. Foto Augusto Malta. MHS



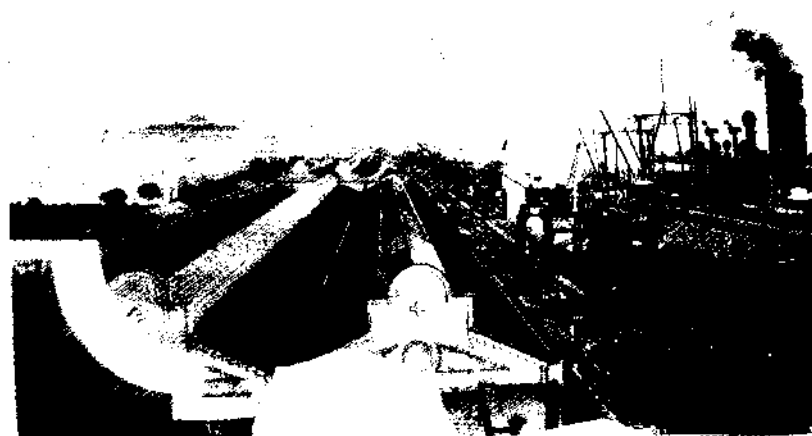
23. "Atracando ao cais". As operações de transbordo no velho porto do Rio de Janeiro. Foto Augusto Malta em 28.11.1926. MHS



25. Prolongamento do Canal do Mangue por sobre o aterro do Saco de São Diego, em 1924, vendo-se o guindaste que servia ao gasômetro novo. Foto Augusto Malta. MHS



26. Inauguração dos primeiros 500m de cais em 1926. Foto Augusto Malta. AGC/RJ



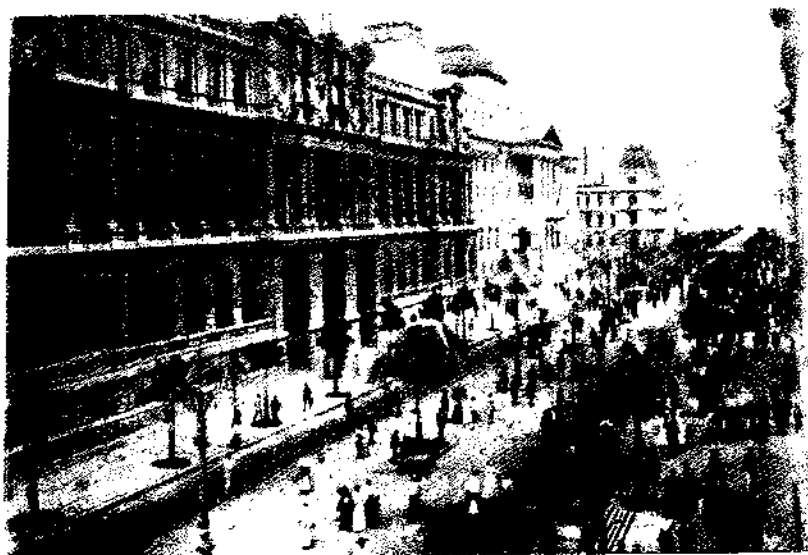
27. Serviço de carga e descarga, já eletrificado, e armazéns do novo cais do porto, por volta de 1926. MHS



28. As demolições para a abertura da Avenida Central, entre as ruas General Câmara e Santa Luzia

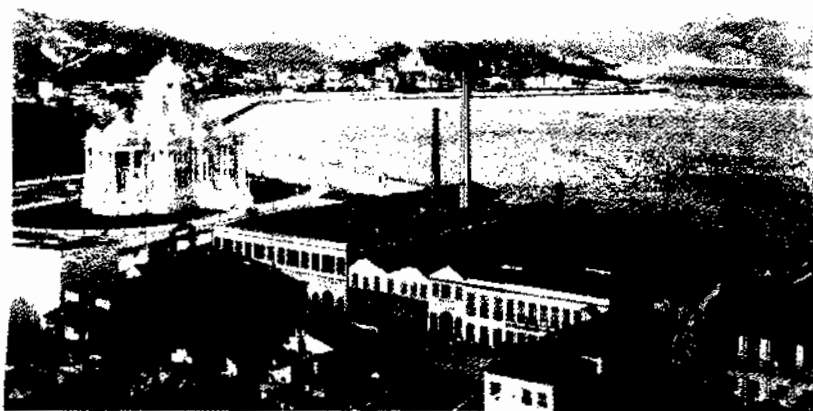
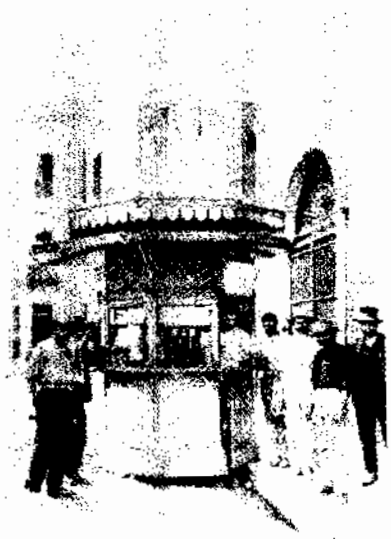


29. Teto da Avenida Central junto à vertente do morro do Castelo em 1905



30. A Avenida Central, na altura da Academia de Belas Artes e da Biblioteca Nacional, por volta de 1910. Augusto Malta. MIS

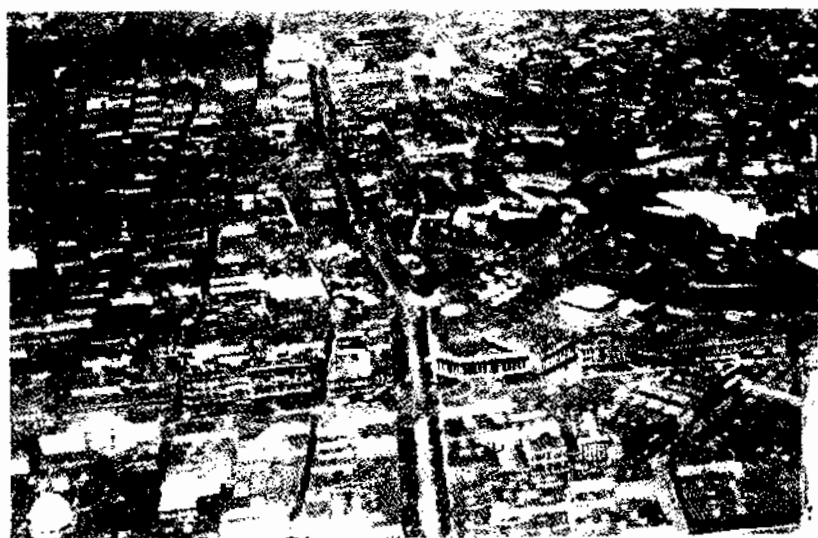
31. Quiosque. Foto Augusto Malta. AGCRJ



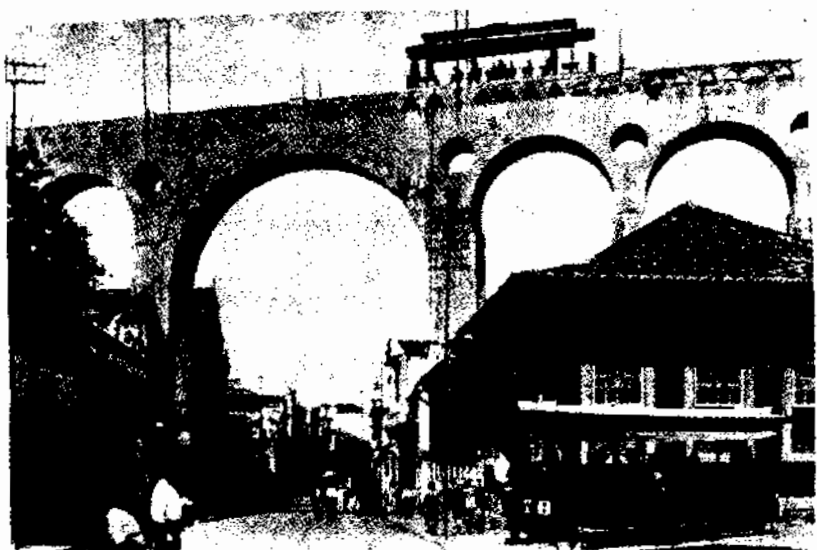
32. Palácio Monroe e Avenida Beira-Mar na década de 1910. Malta. MIS



34. Bandinho da Carris Urbanos atravessando a atual Avenida Marechal Floriano Peixoto em 1927, logo em seguida ao alargamento e prolongamento da Rua Estreita de São Joaquim. Malta. AGCRJ



35. Vista Aérea do Centro, observando-se o cruzamento da Avenida Rio Branco com o eixo Visconde de Inhaúma-Marechal Floriano, a mais importante artéria de ligação com as Zonas Norte e Suburbana até a abertura da Avenida Presidente Vargas, na década de 1940. MIS



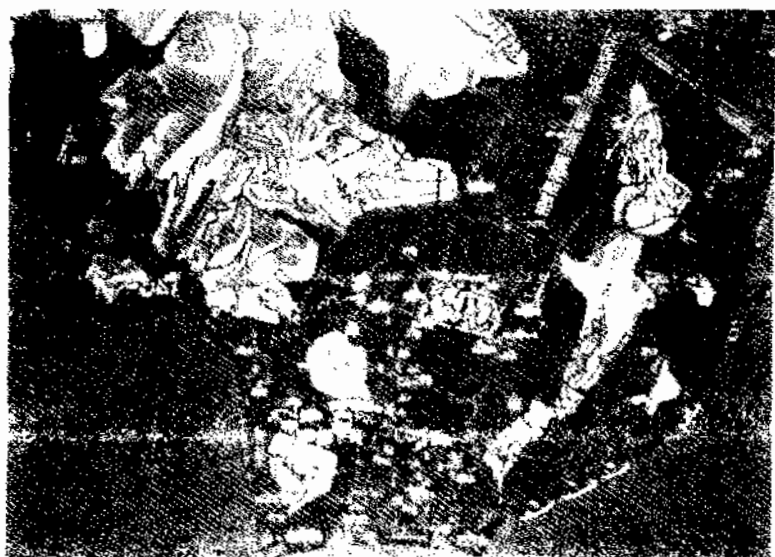
36. Começo da Avenida Meireles, (c. 1907). Foto Augusto Malta. AGCRJ



37. Esquina da Rua Uruguaiana, recém-alargada, com o Largo da Carioca, remodelado também, por volta de 1910. Foto Augusto Malta. AGCRJ



38. Nova praça de mercado edificada ao lado da estação das barcas Rio-Niterói em substituição ao antigo Mercado da Candelária, demolido na década de 1950 para a abertura da Avenida Perimetral. Vêem-se diversos bondes, bagageiros e, ao fundo, um de seus cinco pavilhões circulares, dos quais só resta aquele ocupado pelo restaurante Albamar



39. O Rio de Janeiro em 1910. Mapa de Carlos Aenishanslin



PRODUÇÕES
GRÁFICAS E
PUBLICIDADE
LTD.A.

Rua Senador Dantas, 117, sala 1743, Rio - RJ
Tels.: 533-0037 - 240-1530

COLEÇÃO BIBLIOTECA CARIOCA

1. *A era das demolições/Habitações populares*, de Oswaldo Porto Rocha e Lia de Aquino Carvalho.
2. *Aforamentos: inventário sumário*, elaborado por equipes do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.
3. *Rio de Janeiro: cidade e região*, de Lysia Bernardes e Maria Therezinha de Segadas Soares.
4. *A alma encantadora das ruas*, de João do Rio.
5. *O Garatuja*, de José de Alencar.
6. *História da cidade do Rio de Janeiro*, de Delgado de Carvalho.
7. *As mulheres de mantilha*, de Joaquim Manuel de Macedo.
8. *Diário do hospício/O cemitério dos vivos*, de Lima Barreto.
9. *Um Rio em 68* – coletânea de fotos e depoimentos sobre acontecimentos políticos no Rio de Janeiro, no ano de 1968.
10. *Desabrigo*, de Antônio Fraga.
11. *Pereira Passos: um Haussmann tropical*, de Jaime Larry Benchimol.
12. *Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia*, de Evelyn Furquim Werneck Lima.
13. *A mulher e os espelhos*, de João do Rio.
14. *Mistérios do Rio*, de Benjamim Costallat.
15. *Bom-crioulo*, de Adolfo Caminha.
16. *O mundo de Machado de Assis*, de Miécio Tati.
17. *Dos trapiches ao porto*, de Sérgio Tadeu de Niemeyer Lamarão.
18. *O Rio de Janeiro da pacificação*, de Paulo Knauss de Mendonça.
19. *A cidade mulher*, de Alvaro Moreyra.

ISBN 85-85096-12-8